



LUFTHANSA GROUP

3. Zwischenbericht

Januar - September 2025

CONNECTING PEOPLE, CULTURES AND
ECONOMIES IN A SUSTAINABLE WAY

2025



lufthansagroup.com
investor-relations.lufthansagroup.com

DIE LUFTHANSA GROUP

KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränder- ung in %	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024	Veränder- ung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	29.648	28.137	5	11.199	10.738	4
davon Verkehrserlöse	Mio. €	24.361	23.578	3	9.352	9.246	1
Operative Erträge	Mio. €	31.697	30.179	5	11.681	11.372	3
Operative Aufwendungen	Mio. €	30.467	29.140	5	10.504	10.160	3
Adjusted EBITDA	Mio. €	3.270	2.915	12	1.926	1.937	-1
Adjusted EBIT	Mio. €	1.480	1.177	26	1.331	1.340	-1
EBIT	Mio. €	1.463	1.249	17	1.343	1.461	-8
Konzernergebnis	Mio. €	1.093	830	32	966	1.095	-12
Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	48.827	46.439	5	-	-	
Eigenkapital	Mio. €	11.420	10.212	12	-	-	
Nettokreditverschuldung	Mio. €	5.116	5.104	0	-	-	
Netto-Pensionsverpflichtungen	Mio. €	2.128	2.581	-18	-	-	
Operativer Cashflow ¹⁾	Mio. €	3.939	3.303	19	1.108	615	80
Bruttoinvestitionen ²⁾	Mio. €	2.318	2.433	-5	681	672	1
Nettoinvestitionen ¹⁾	Mio. €	2.156	1.695	27	222	41	441
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	1.842	1.006	83	818	128	539
Rentabilitätskennziffern							
Adjusted EBITDA-Marge	%	11,0	10,4	0,6 P.	17,2	18,0	-0,8 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	5,0	4,2	0,8 P.	11,9	12,5	-0,6 P.
EBIT-Marge	%	4,9	4,4	0,5 P.	12,0	13,6	-1,6 P.
Lufthansa Aktie							
Schlusskurs (30. Sept.)	€	7,21	6,58	10	-	-	
Ergebnis pro Aktie	€	0,91	0,69	32	0,81	0,92	-12
Mitarbeitende							
Mitarbeitende (30. Sept.)	Anzahl	103.630	100.518	3	-	-	

KENNZAHLEN (FORTSETZUNG)

		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränder- ung in %	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024	Veränder- ung in %
Leistungsdaten							
Flüge	Anzahl	776.161	755.310	3	293.156	285.685	3
Fluggäste	Tsd.	103.091	100.609	2	41.701	40.311	3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	256.640	247.152	4	96.366	93.336	3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	213.312	206.094	4	84.349	81.362	4
Sitzladefaktor	%	83,1	83,4	-0,3 P.	87,5	87,2	0,4 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	13.447	12.711	6	4.710	4.497	5
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	7.774	7.288	7	2.661	2.491	7
Fracht-Nutzladefaktor ¹⁾	%	57,8	57,3	0,5 P.	56,5	55,4	1,1 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Veröffentlichungstag: 30. Oktober 2025.

INHALT

3 Zwischenlagebericht

- 3 Geschäftsverlauf im Überblick
- 4 Wesentliche Ereignisse
- 5 Finanzielle Entwicklung
- 12 Geschäftsfelder
- 21 Chancen- und Risikobericht
- 22 Prognosebericht

23 Zwischenabschluss

- 23 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 24 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 25 Konzernbilanz
- 27 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 28 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 29 Anhang

38 Weitere Informationen

- 38 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 39 Impressum/Kontakt
- Finanzkalender 2026

GESCHÄFTSVERLAUF

GESCHÄFTSVERLAUF IM ÜBERBLICK

Lufthansa Group erzielt Ergebnisverbesserung gegenüber Vorjahr

Die Lufthansa Group verzeichnete in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 insgesamt eine positive Ergebnisentwicklung.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group konnten ihre Verkehrsleistung aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere zu touristischen Destinationen, weiter ausbauen. Die Kapazität stieg im Berichtszeitraum um 4 % gegenüber Vorjahr.

Die voranschreitende Implementierung des Turnaround-Programms von Lufthansa Airlines wirkt sich nachhaltig positiv auf die operationelle Stabilität aus. Insgesamt lagen Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit der Passagier-Airlines der Lufthansa Group im Berichtszeitraum auf dem höchsten Niveau seit Beginn der Corona-Pandemie.

Das Adjusted EBIT der Passagier-Airlines verbesserte sich im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr um 11 % auf 914 Mio. EUR (Vorjahr: 825 Mio. EUR).

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive operative und finanzielle Entwicklung fort. So konnte Lufthansa Cargo die Verkehrsleistung ausbauen und ein Adjusted EBIT in Höhe von 184 Mio. EUR und somit 254 % über Vorjahresniveau erzielen (Vorjahr: 52 Mio. EUR).

Im Geschäftsfeld Technik sank das Adjusted EBIT im Berichtszeitraum angesichts der Abwertung des US-Dollars, inflations- und wachstumsbedingter Kostensteigerungen sowie erhöhter Zölle um 6 % auf 440 Mio. EUR (Vorjahr: 466 Mio. EUR).  **Geschäftsfelder, S. 12.**

Die Umsatzerlöse der Lufthansa Group stiegen trotz rückläufiger Durchschnittserlöse im Passagiergeschäft aufgrund des ausgebauten Flugprogramms, höheren Zusatzerlösen sowie des starken Wachstums in den Geschäftsfeldern Logistik und Technik um 5 % gegenüber Vorjahr auf 29.648 Mio. EUR (Vorjahr: 28.137 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group stiegen um 5 % auf 30.467 Mio. EUR (Vorjahr: 29.140 Mio. EUR), insbesondere infolge der gestiegenen Kosten für Gebühren und Personal. Kompensierend wirkten sich niedrigere Treibstoffkosten, geringere Kosten aus Streiks und Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb sowie Währungseffekte aus.

Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group lag im Berichtszeitraum bei 1.480 Mio. EUR (Vorjahr: 1.177 Mio. EUR). Damit verbesserte sich das Ergebnis um 26 % gegenüber Vorjahr.

Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich um 0,8 Prozentpunkte auf 5,0 % (Vorjahr: 4,2 %).

Ertragslage, S. 5.

Die Lufthansa Group konnte im Berichtszeitraum einen positiven Adjusted Free Cashflow erzielen. Mit 1.842 Mio. EUR lag er um 83 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.006 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf dem gestiegenen Operativen Cashflow und geringeren Nettoinvestitionen.

Der Operative Cashflow stieg um 83 % auf 1.842 Mio. EUR (Vorjahr: 1.006 Mio. EUR), infolge des höheren EBITDA, unterstützt durch Zuflüsse aus Steuern im Zusammenhang mit abgeschlossenen Betriebsprüfungen in Deutschland. Teilweise kompensierend wirkten sich negative Effekte im Working Capital aus.

Finanzlage, S. 9.

Bilanz der Lufthansa Group konnte im Berichtszeitraum weiter gestärkt werden.

Die Nettokreditverschuldung lag zum 30. September 2025 aufgrund des Free Cashflows, der die Zins- und Dividendenzahlungen überstieg, mit 5.116 Mio. EUR um 628 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 5.744 Mio. EUR).

Die Netto-Pensionsverpflichtungen sanken primär bedingt durch den Anstieg des Diskontierungszinssatzes um 438 Mio. EUR auf 2.128 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.566 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag zum 30. September 2025 bei 1,6 und somit unterhalb des Niveaus zum Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 2,0).

Insgesamt standen der Lufthansa Group zum 30. September 2025 11.938 Mio. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2024: 11.036 Mio. EUR).

Vermögenslage, S. 10.

WESENTLICHE EREIGNISSE

Steuerliches Investitionssofortprogramm in Kraft getreten

Am 19. Juli 2025 trat das Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland in Kraft. Dieses sieht unter anderem eine schrittweise Reduzierung der Körperschaftsteuersätze in Deutschland vor. Hieraus ergeben sich bei gegebenem Ergebnisniveau zukünftig geringere Steuerzahlungen in Deutschland. Damit einhergehend wurden die aktivierten latenten Steuerforderungen im Berichtszeitraum um insgesamt 372 Mio. EUR erfolgswirksam reduziert.

Deutsche Lufthansa AG platziert erfolgreich Wandelanleihe mit einem Gesamtvolumen von 600 Mio. EUR

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 3. September 2025 erfolgreich unbesicherte und nicht nachrangige Wandelanleihen mit einem Gesamtnennbetrag von 600 Mio. EUR platziert. Die Anleihen haben eine Stückelung von je 100.000 EUR und einen festverzinslichen jährlichen Kupon von 0 %. Die Transaktion war mehrfach überzeichnet.

Die Deutsche Lufthansa AG plant, den Erlös aus der Platzierung der neuen Wandelanleihen für die Finanzierung des Rückkaufs ihrer ausstehenden Wandelanleihen und für allgemeine Geschäftszwecke einschließlich der Refinanzierung bestehender Verbindlichkeiten zu verwenden.

Wechsel an der Spitze des Lufthansa Aufsichtsrats im kommenden Jahr

Im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung der Deutschen Lufthansa AG hat sich Johannes Teyssen am 16. September

2025 den Mitgliedern des Gremiums vorgestellt. Johannes Teyssen soll auf Empfehlung des Nominierungsausschusses der Lufthansa-Hauptversammlung am 12. Mai 2026 zur Wahl in den Aufsichtsrat vorgeschlagen werden. Im Anschluss an die Wahl durch die Hauptversammlung soll er durch den Aufsichtsrat zu dessen Vorsitzenden gewählt werden und die Nachfolge von Karl-Ludwig Kley antreten.

Karl-Ludwig Kley wird dann mit dem regulären Ablauf seines Mandats nach 13 Jahren - davon acht Jahre als Vorsitzender - aus dem Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG ausscheiden.

Urabstimmung der Vereinigung Cockpit erreicht erforderliches Quorum

Im September 2025 hat die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) die Verhandlungen mit der Deutschen Lufthansa AG und Lufthansa Cargo über die Übergangsverordnung zunächst ausgesetzt, über die betriebliche Altersvorsorge für gescheitert erklärt und eine Urabstimmung durchgeführt, die von den Mitgliedern der VC mehrheitlich unterstützt wurde. Damit wären Streiks jederzeit möglich.

Lufthansa Group erläutert strategische Ausrichtung und gibt neue mittelfristige Finanzziele bekannt

Auf ihrem Kapitalmarkttag in München hat die Lufthansa Group am 29. September 2025 ihre strategische Ausrichtung erläutert und neue mittelfristige Finanzziele veröffentlicht.

Es wird beabsichtigt, die Synergien innerhalb der Gruppe durch konsequentes Vorantreiben der integrierten und

vernetzten Zusammenarbeit zu maximieren. Bei den Netzwerk-Airlines sollen darüber hinaus Transformationsprogramme und Flottenerneuerung den Weg zu mehr Profitabilität ebnen. Hierdurch sollen nachhaltig attraktive Renditen für die Aktionäre erwirtschaftet werden. Dazu strebt das Unternehmen an, im Zeitraum 2028-2030 eine Adjusted EBIT Marge von 8 bis 10 %, einen Adjusted ROCE (Return On Capital Employed) vor Steuern von 15 bis 20 % und einen Adjusted Free Cashflow von über 2,5 Mrd. EUR pro Jahr zu erzielen.

Bilanzielle Stärke soll auch weiterhin die Basis zur Erreichung der finanziellen Ziele sein. Dazu strebt die Lufthansa Group zukünftig ein solides Investment Grade Rating bei führenden Ratingagenturen an. Zur Absicherung gegen mögliche Krisen wird die Lufthansa Group weiterhin eine konservative Mindestliquidität von 8 bis 10 Mrd. EUR vorhalten.

Darüber hinaus wird das Unternehmen an der bestehenden Dividendenpolitik festhalten, welche eine Ausschüttung von 20 bis 40 % des Konzerngewinns an die Aktionärinnen und Aktionäre vorsieht.

Weiterhin bekräftigte die Lufthansa Group das Ziel, die Aufbau- und Ablauforganisation im Konzern anzupassen, um die Zusammenarbeit und Verantwortlichkeiten innerhalb der Gruppe neu zu ordnen. Ziel ist die engere und vernetztere Zusammenarbeit von Konzernfunktionen und Airlines, um Synergien zu heben und Effizienzen zu steigern.

Darüber hinaus beabsichtigt das Unternehmen, bis 2030 weltweit insgesamt rund 4.000 administrative Stellen abzubauen.

FINANZIELLE ENTWICKLUNG

ERTRAGSLAGE

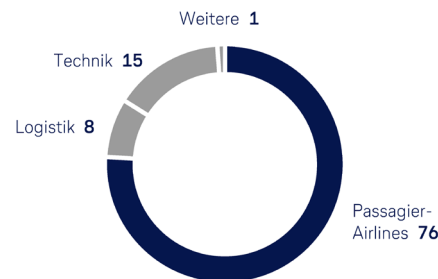
Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines steigen im Vergleich zum Vorjahr um 3 %

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) der Passagier-Airlines der Lufthansa Group wurde in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 um 4 % gegenüber Vorjahr ausgebaut. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) stieg gegenüber Vorjahr ebenfalls um 4 %. Der Sitzladefaktor sank um 0,3 Prozentpunkte auf 83,1 %. Die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft stiegen um 3 % auf 21.662 Mio. EUR (Vorjahr: 21.087 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf der ausgebauten Verkehrsleistung, höheren Zusatzerlösen und niedrigeren Kompensationszahlungen aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb, während die Durchschnittserlöse sanken.

Im Frachtgeschäft der Lufthansa Group lag die Kapazität (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) aufgrund eines in der zweiten Jahreshälfte 2024 zugegangenen B777F-Frächters und gestiegener Belly-Kapazitäten der Passagier-Airlines um 6 % über Vorjahr. Der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) stieg gegenüber Vorjahr um 7 %. Der Nutzladefaktor nahm um 0,5 Prozentpunkte auf 57,8 % zu. Die Verkehrserlöse im Frachtgeschäft stiegen aufgrund des gestiegenen Absatzes und höherer Durchschnittserlöse um 8 % auf 2.699 Mio. EUR (Vorjahr: 2.491 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr um 3 % auf 24.361 Mio. EUR (Vorjahr: 23.578 Mio. EUR).

ANTEIL DER GESCHÄFTSFELDER AM KONZERNAUSSENUMSATZ
in % (Jan. - Sept. 2025)



Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr um 5 % erhöht

Die anderen Betriebserlöse stiegen um 16 % auf 5.287 Mio. EUR (Vorjahr: 4.559 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch die gestiegene Geschäftstätigkeit im Drittkundengeschäft und damit einhergehend höhere Erlöse im Geschäftsfeld Technik.

In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen die Umsatzerlöse im Berichtszeitraum um 5 % auf 29.648 Mio. EUR (Vorjahr: 28.137 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Erträge lagen mit 2.049 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.042 Mio. EUR). Höhere Fremdwährungsgewinne wurden durch gesunkene aktivierte Eigenleistungen insbesondere im Bereich der Triebwerksüberholung kompensiert. Die operativen Erträge stiegen insgesamt um 5 % auf 31.697 Mio. EUR (Vorjahr: 30.179 Mio. EUR).

Operative Aufwendungen liegen 5 % über Vorjahr

Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group stiegen im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr um 5 % auf 30.467 Mio. EUR (Vorjahr: 29.140 Mio. EUR). Maßgeblich hierfür waren vor allem die Ausweitung des Geschäftsbetriebs und Kostensteigerungen.

Der operative Materialaufwand der Lufthansa Group lag mit 17.751 Mio. EUR um 5 % über Vorjahr (Vorjahr: 16.937 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für Treibstoff sanken insgesamt um 8 % auf 5.539 Mio. EUR (Vorjahr: 6.011 Mio. EUR). Die Effekte des gestiegenen Verbrauchs (+2 %) infolge des ausgebauten Flugprogramms wurden durch den Rückgang der Preise (-7 % inklusive Sicherung) für Rohöl, der teilweise durch die zusätzlichen Kosten der Beimischung von nachhaltigen Flugtreibstoffen (SAF) kompensiert wurde, und Währungseffekte (-3 %) überkompensiert. Das Preissicherungsergebnis betrug -204 Mio. EUR (Vorjahr: -71 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren stiegen um 16 % auf 2.823 Mio. EUR (Vorjahr: 2.441 Mio. EUR), insbesondere im Geschäftsfeld Technik bedingt durch die gestiegene Geschäftstätigkeit und höhere Einkaufspreise sowie durch höhere Aufwendungen für Emissionszertifikate.

Die Gebühren stiegen um 11 % auf 4.213 Mio. EUR (Vorjahr: 3.796 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund von Preissteigerungen bei den staatlichen Luftsicherheits- sowie den Flughafenengebühren. So stiegen beispielsweise die Luftsicherheitsgebühren um 18 % gegenüber Vorjahr.

Getrieben durch das Umsatzwachstum bei Lufthansa Technik stieg auch das an Joint Venture Partner oder externe Dritte vergebene Auftragsvolumen. Aus diesem Grund erhöhten sich die Aufwendungen für extern bezogene Technikleistungen um 15 % auf 2.242 Mio. EUR (Vorjahr: 1.942 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit streikbedingten Flugunregelmäßigkeiten und operationellen Schwierigkeiten an deutschen Flughäfen sanken um 24 % auf 168 Mio. EUR (Vorjahr: 221 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf der Stabilisierung des Flugbetriebs in Deutschland. Darüber hinaus sind die Vorjahreszahlen durch die Streiks im ersten Halbjahr 2024 belastet. Direkte Kompensationszahlungen an Passagiere für Flugverspätungen und -ausfälle, die als Erlösschmälerungen erfasst werden, sanken um 51 % auf 162 Mio. EUR (Vorjahr: 332 Mio. EUR). In Summe sind somit die Aufwendungen und Kompensationszahlungen um 40 % im Vergleich zu Vorjahr gesunken.

Der operative Personalaufwand stieg im Berichtszeitraum um 7 % auf 7.157 Mio. EUR (Vorjahr: 6.700 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert aus tariflichen Gehaltssteigerungen, Abgrenzungen für Bonuszahlungen und der um 4 % höheren Anzahl der Mitarbeitenden (bereinigt um den Verkauf von AirPlus).

Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 1.790 Mio. EUR um 3 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.738 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke.

Die sonstigen operativen Aufwendungen lagen mit 3.769 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 3.765 Mio. EUR).

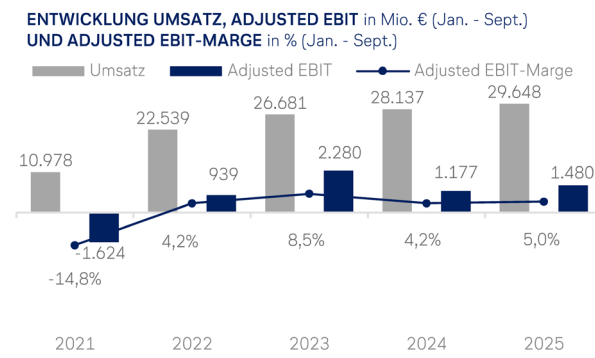
UMSATZ, ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN			
in Mio. €	Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %
Verkehrserlöse	24.361	23.578	3
Andere Betriebserlöse	5.287	4.559	16
Umsatzerlöse	29.648	28.137	5
Sonstige operative Erträge	2.049	2.042	0
Summe operative Erträge	31.697	30.179	5
Materialaufwand	17.751	16.937	5
davon Treibstoff	5.539	6.011	-8
davon übrige RHB und bezogene Waren	2.823	2.441	16
davon Gebühren	4.213	3.796	11
davon Fremdleistungen Technik	2.242	1.942	15
Personalaufwand	7.157	6.700	7
Planmäßige Abschreibungen	1.790	1.738	3
Sonstiger operativer Aufwand	3.769	3.765	0
Summe operative Aufwendungen	30.467	29.140	5
Operatives Beteiligungsergebnis	250	138	81
Adjusted EBIT	1.480	1.177	26
Summe Überleitung EBIT	-17	72	
EBIT	1.463	1.249	17
Zinsergebnis	-152	-209	27
Übrige Finanzposten	143	-54	
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.454	986	47
Ertragsteuern	-350	-131	-167
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1.104	855	29
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	7	-15	
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.111	840	32
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-18	-10	-80
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	1.093	830	32

Adjusted EBIT verbessert sich auf 1.480 Mio. EUR

Das operative Beteiligungsergebnis lag im Berichtszeitraum bei 250 Mio. EUR (Vorjahr: 138 Mio. EUR). Die Position beinhaltet im Wesentlichen das anteilige positive Ergebnis der Beteiligung an ITA Airways, welches stark von Fremdwährungsbewertungseffekten beeinflusst wurde, sowie das positive Ergebnis des SunExpress Joint Ventures.

Damit verbesserte sich das Adjusted EBIT in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 um 26 % auf 1.480 Mio. EUR (Vorjahr: 1.177 Mio. EUR).

Die Adjusted EBIT-Marge, das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, verbesserte sich um 0,8 Prozentpunkte auf 5,0 % (Vorjahr: 4,2 %).



Im Geschäftsfeld Passagier-Airlines verbesserte sich das Adjusted EBIT im Berichtszeitraum um 11 % auf 914 Mio. EUR (Vorjahr: 825 Mio. EUR). Dabei konnten die Passagier-Airlines allein im dritten Quartal 2025 ein Adjusted EBIT von 1.158 Mio. EUR (Vorjahr: 1.162 Mio. EUR) erzielen. Im Geschäftsfeld Logistik stieg das Adjusted EBIT im Berichtszeitraum um 254 % auf 184 Mio. EUR (Vorjahr: 52 Mio. EUR). Im Geschäftsfeld Technik lag das Adjusted EBIT im Berichtszeitraum mit 440 Mio. EUR um 6 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 466 Mio. EUR). Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt -30 Mio. EUR (Vorjahr: -67 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

Das EBIT der Lufthansa Group verbesserte sich im Berichtszeitraum um 17 % auf 1.463 Mio. EUR (Vorjahr: 1.249 Mio. EUR). Im Unterschied zum Adjusted EBIT sind darin im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit Anpassungen von Pensionsplänen (18 Mio. EUR), außerplanmäßige Abschreibungen insbesondere auf zur Verwertung vorgesehene Flugzeuge (14 Mio. EUR) und Buchgewinne vor allem aus Verkäufen von Flugzeugen (24 Mio. EUR) enthalten.

Das Zinsergebnis verbesserte sich auf -152 Mio. EUR (Vorjahr: -209 Mio. EUR) aufgrund gestiegener Zinserträge, insbesondere durch Erstattungsansprüche aus steuerlichen Betriebsprüfungen, und niedrigerer Zinsaufwendungen.

Die übrigen Finanzposten beliefen sich auf 143 Mio. EUR (Vorjahr: -54 Mio. EUR). Der Anstieg basiert im Wesentlichen auf der erfolgswirksamen Bewertung ungesicherter Fremdwährungsfinanzschulden und Wandelanleihen sowie von Derivaten.

Das Ertragsteuerergebnis belief sich auf -350 Mio. EUR (Vorjahr: -131 Mio. EUR). Die effektive Steuerquote der fortgeführten Geschäftstätigkeit lag mit 24 % nur leicht unterhalb des erwarteten Steuersatzes von 25 %. Aufgrund der beschlossenen zukünftigen Körperschaftsteuersatzsenkung in Deutschland ergaben sich negative Bewertungseffekte für latente Steuern, die zum Teil erfolgswirksam im Steueraufwand zu erfassen waren. Steuerquotenreduzierend wirkten insbesondere steuerfreie Beteiligungs- und sonstige Erträge sowie positive Ergebnisse aus Betriebsprüfungen in Deutschland.

Damit ergibt sich für die Lufthansa Group ein Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 1.111 Mio. EUR (Vorjahr: 840 Mio. EUR).

Das auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im Berichtszeitraum bei 1.093 Mio. EUR (Vorjahr: 830 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug 0,91 EUR (Vorjahr: 0,69 EUR).

ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €	Jan. - Sept. 2025		Jan. - Sept. 2024	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	29.648		28.137	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	595		709	
Sonstige betriebliche Erträge	1.485		1.471	
davon Erträge aus Buchgewinnen		-24		-133
davon Zuschreibungen Anlagevermögen bzw. Vermögenswerte zum Verkauf		-		-1
davon Auflösung aus Rückstellungen für Restrukturierung/M&A Projekten und wesentliche Rechtsstreitigkeiten		-8		-2
davon außerordentliche sonstige Erträge		-		-2
Summe betriebliche Erträge	31.728	-32	30.317	-138
Materialaufwand	-17.751		-16.937	
Personalaufwand	-7.182		-6.722	
davon aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		18		7
davon Aufwendungen aus Restrukturierung		7		15
Abschreibungen	-1.805		-1.752	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		15		14
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.777		-3.795	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		-1		1
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		6		16
davon Aufwendungen aus M&A Projekten		4		13
davon außerordentliche sonstige betriebliche Aufwendungen		-		-
Summe betriebliche Aufwendungen	-30.515	49	-29.206	66
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.213		1.111	
Beteiligungsergebnis	250		138	
EBIT	1.463		1.249	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		17		-72
Adjusted EBIT		1.480		1.177
Planmäßige Abschreibungen		1.790		1.738
Adjusted EBITDA		3.270		2.915

FINANZLAGE

Bruttoinvestitionen liegen mit 2,3 Mrd. EUR unter Vorjahresniveau

Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group lagen im Berichtszeitraum mit 2.318 Mio. EUR um 5 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.433 Mio. EUR). Sie betrafen im Wesentlichen Schlusszahlungen für 13 zugegangene Flugzeuge (ein Airbus A350, zwei Boeing 787, acht A320 und zwei A321), aktivierte Großwartungsereignisse sowie Anzahlungen auf zukünftige Flugzeugerwerbe.

Die Nettoinvestitionen betrugen 2.156 Mio. EUR und lagen damit um 27 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.695 Mio. EUR). Dieser Wert berücksichtigt Zahlungen für Flugzeugersatzteile, Beteiligungserwerbe wie etwa der Erwerb von 41 % der Anteile an ITA-Airways, Erlöse aus Anlagenverkäufen sowie Dividenden- und Zinseinnahmen.

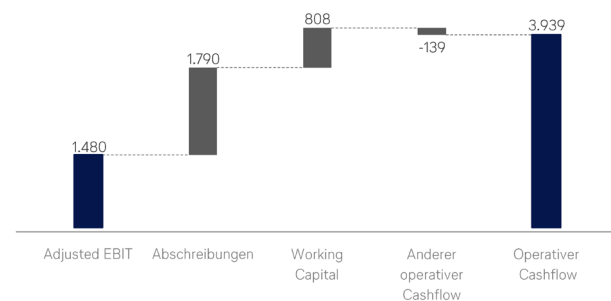
Operativer Cashflow von 3,9 Mrd. EUR erzielt

Die Lufthansa Group erzielte im Berichtszeitraum einen Operativen Cashflow in Höhe von 3.939 Mio. EUR. Damit lag er um 19 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 3.303 Mio. EUR). Der Anstieg des EBITDA wurde unterstützt durch Zuflüsse aus Steuern im Zusammenhang mit abgeschlossenen Betriebsprüfungen in Deutschland. Teilweise kompensiert wurde er durch geringere Zuflüsse aus der Veränderung des Working Capitals.

Der Zufluss aus der Veränderung des Working Capital lag im Berichtszeitraum bei 808 Mio. EUR (Vorjahr: 1.005 Mio. EUR). Er stand im Zusammenhang mit höheren Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, welche im Berichtszeitraum um 908 Mio. EUR stiegen (Vorjahr: 967 Mio. EUR). Effekte aus gesunkenen Kunden-Forderungen und Vertragsvermögensgegenständen wirkten sich mit -256 Mio. EUR (Vorjahr: -212 Mio. EUR) aus, gestiegene Lieferantenverbindlichkeiten und Vertragsverpflichtungen mit +478 Mio. EUR (Vorjahr 656 Mio. EUR). Daneben resultierten aus

der Veränderung von sonstigen Verbindlichkeiten insbesondere im Zusammenhang mit Lieferantenfinanzierungsmodellen Effekte in Höhe von -241 Mio. EUR (Vorjahr: -26 Mio. EUR). Geleistete Vorauszahlungen, insbesondere aus Vorauszahlungen an Wet-Lease-Partner und IT-Dienstleister, ergaben einen Effekt von insgesamt -126 Mio. EUR (Vorjahr: -112 Mio. EUR).

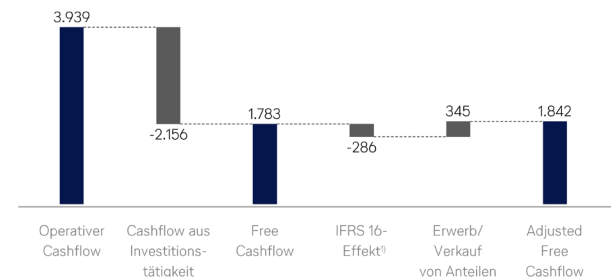
OPERATIVER CASHFLOW in Mio. € (Jan. - Sept. 2025)



Adjusted Free Cashflow liegt bei 1,8 Mrd. EUR

Der Adjusted Free Cashflow stieg im Berichtszeitraum um 83 % auf 1.842 Mio. EUR (Vorjahr: 1.006 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf dem gestiegenen Operativen Cashflow und dem geringeren Investitions Cashflow ohne Berücksichtigung von Anteilserwerben.

ADJUSTED FREE CASHFLOW in Mio. € (Jan. - Sept. 2025)



¹⁾ Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

Tilgung von Verbindlichkeiten führt zu Mittelabfluss

Der Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Abfluss an Nettzahlungsmitteln in Höhe von 938 Mio. EUR (Vorjahr: 1.151 Mio. EUR).

Dieser resultierte aus Tilgungen in Höhe von insgesamt 1.955 Mio. EUR, im Wesentlichen aus einer Anleihe, einem teilweisen Rückkauf einer Wandelanleihe, Schuldscheindarlehen, Leasing und Flugzeugfinanzierungen, sowie Zins- und Dividendenzahlungen inklusive der damit verbundenen Zahlungen aus Sicherungsgeschäften in Höhe von insgesamt 235 Mio. EUR. Demgegenüber stand der Mittelzufluss aus neuen Finanzierungsmaßnahmen in Höhe von 2.150 Mio. EUR. Dabei handelte es sich um eine Wandelanleihe, einer Hybrid-Anleihe, acht Schuldscheindarlehen und fünf Flugzeugfinanzierungen.

Verfügbare Gesamtliquidität liegt bei 11,9 Mrd. EUR

Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln und kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) lag zum 30. September 2025 bei 9.381 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 8.590 Mio. EUR). Davon waren 8.851 Mio. EUR zentral bei der Deutschen Lufthansa AG verfügbar.

Außerdem bestanden ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 2.557 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.549 Mio. EUR).

Insgesamt standen dem Unternehmen damit zum 30. September 2025 11.938 Mio. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2024: 11.036 Mio. EUR).

VERMÖGENSLAGE

Bilanzsumme steigt um 1,8 Mrd. EUR

Die Konzernbilanzsumme stieg zum 30. September 2025 gegenüber Jahresende 2024 um 1.775 Mio. EUR auf 48.827 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 47.052 Mio. EUR).

Langfristige Vermögenswerte steigen um 722 Mio. EUR

Die langfristigen Vermögenswerte lagen zum 30. September 2025 mit 31.458 Mio. EUR um 722 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 30.736 Mio. EUR).

Dabei verzeichneten insbesondere die Positionen Beteiligungen nach der Equity-Methode (+509 Mio. EUR), Ausleihungen und Forderungen (+347 Mio. EUR), Flugzeuge und Reservetriebwerke (+328 Mio. EUR) und übriges Sachanlagevermögen (+310 Mio. EUR) jeweils Anstiege. Dem gegenüber stand ein Rückgang insbesondere von derivativen Finanzinstrumenten (-485 Mio. EUR) und latenten Steueransprüchen (-275 Mio. EUR).

Der Anstieg der Beteiligungen betraf insbesondere den Erwerb von 41 % der Anteile an ITA Airways.

Ausleihungen und langfristige Forderungen erhöhten sich insbesondere aufgrund gestiegener Werte von Planvermögen bei Pensionsplänen mit Überdeckung.

Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke lag zum 30. September 2025 bei 19.156 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 18.828 Mio. EUR). Dabei überstiegen die Investitionen in 13 neue Flugzeuge, Großwartungsereignisse, Anzahlungen auf bestehende Bestellungen sowie Zugänge von Nutzungsrechten an Flugzeugen die planmäßigen Abschreibungen und Abgänge. Die Flotte der Lufthansa Group umfasste zum 30. September 2025 insgesamt 738 Flugzeuge (31. Dezember 2024: 735 Flugzeuge).

Der Anstieg der übrigen Sachanlagen resultierte im Wesentlichen aus dem Neuabschluss von Leasing-Verträgen am Flughafen Frankfurt sowie den Investitionen in das dortige Cargo-Logistik-Center.

Rückläufige Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten resultieren insbesondere aus der US-Dollar-Wechselkursentwicklung.

Der Rückgang der latenten Steueransprüche betraf insbesondere Wertanpassungen aufgrund der für Deutschland beschlossenen zukünftigen Absenkung der Körperschaftsteuer und die zinsbedingten Bewertungseffekte bei den Pensionsverpflichtungen.

Kurzfristige Vermögenswerte steigen um 1.1 Mrd. EUR

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen zum 30. September 2025 um 1.053 Mio. EUR auf 17.369 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 16.316 Mio. EUR).

Dabei stiegen insbesondere die verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen (+1.312 Mio. EUR) aufgrund der Zahlungsmittelüberschüsse des Free Cashflows und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen (+440 Mio. EUR). Dem gegenüber stand ein im Wesentlichen wechsellkursbedingter Rückgang von derivativen Finanzinstrumenten (-413 Mio. EUR).

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten steigen um 1.1 Mrd. EUR

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen zum 30. September 2025 um 1.082 Mio. EUR auf 16.959 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 15.877 Mio. EUR).

Dabei stiegen insbesondere die langfristigen Finanzschulden (+614 Mio. EUR) und die derivativen Finanzinstrumente (+505 Mio. EUR), während die Pensionsrückstellungen (-269 Mio. EUR) sanken.

Die langfristigen Finanzschulden lagen zum 30. September 2025 bei 12.027 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 11.413 Mio. EUR). Der Anstieg durch neue Finanzierungen, unter anderem eine Wandelanleihe und eine Hybridanleihe, wurde teilweise durch die fälligkeitsbedingte Umgliederung von langfristigen in kurzfristige Verbindlichkeiten kompensiert.

Die Pensionsrückstellungen lagen zum 30. September 2025 bei 2.423 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.692 Mio. EUR). In der Reduzierung sind negative Netto-Bewertungseffekte in Höhe von -370 Mio. EUR enthalten. Hierbei werden zinsbedingte Minderungen der Verpflichtungen in Höhe von -471 Mio. EUR durch negative Bewertungseffekte von 101 Mio. EUR bei den Planvermögen teilweise kompensiert. Die Zinssätze zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen stiegen in Deutschland und Österreich um 0,4 Prozentpunkte auf 4,0 % und in der Schweiz um 0,1 Prozentpunkte auf 1,1 %.

Die Netto-Pensionsverpflichtungen, also die Pensionsrückstellungen abzüglich Vermögensüberhänge bei einzelnen Pensionsplänen, welche separat in den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, lagen mit 2.128 Mio. EUR um 438 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 2.566 Mio. EUR).

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten steigen um 867 Mio. EUR

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen zum 30. September 2025 um 867 Mio. EUR auf 20.448 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 19.581 Mio. EUR).

Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+908 Mio. EUR), aufgrund der saisonal bedingt gestiegenen Ticketverkäufe.

BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

	30.09.2025	31.12.2024	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Anleihen	-6.948	-6.969	0
Schuldscheindarlehen	-672	-395	-70
Kreditlinien	-28	-26	-8
Flugzeugfinanzierungen	-3.782	-3.798	0
Leasingverbindlichkeiten	-2.908	-2.887	-1
Übrige Finanzschulden	-125	-148	16
Finanzschulden	-14.463	-14.223	-2
Übrige Bankverbindlichkeiten	-34	-9	-278
Konzernkreditverschuldung	-14.497	-14.232	-2
Bankguthaben und Kassenbestände	1.371	1.790	-23
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.010	6.698	20
Nettokreditverschuldung	-5.116	-5.744	11
Pensionsrückstellungen	-2.423	-2.692	10
Pensionsüberschüsse	295	126	134
Netto-Pensionsverpflichtungen	-2.128	-2.566	17
Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen	-7.244	-8.310	13

Eigenkapital sinkt um 174 Mio. EUR

Das Eigenkapital lag zum 30. September 2025 mit 11.420 Mio. EUR um 174 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 11.594 Mio. EUR). Der Anstieg der Gewinnrücklagen (+1.010 Mio. EUR) wurde durch den bewertungsbedingten Rückgang der übrigen neutralen Rücklagen (-906 Mio. EUR) und Dividendenzahlungen an die Lufthansa Aktionärinnen und Aktionäre überkompensiert.

Die Eigenkapitalquote sank gegenüber Jahresende 2024 um 1,2 Prozentpunkte auf 23,4 % (31. Dezember 2024: 24,6 %).

Die Nettokreditverschuldung lag aufgrund des Free Cash-flows, der die Zins- und Dividendenzahlungen überstieg, mit 5.116 Mio. EUR um 628 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 5.744 Mio. EUR).

Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen abzüglich 50 % der 2015 und 2025 begebenen Hybridanleihen, sank gegenüber Jahresende 2024 um 1.316 Mio. EUR auf 6.747 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 8.063 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag zum 30. September 2025 bei 1,6 (31. Dezember 2024: 2,0).

GESCHÄFTSFELDER

GESCHÄFTSFELD PASSAGIER-AIRLINES

KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	23.091	22.423	3	8.945	8.844	1
davon Verkehrserlöse	Mio. €	21.662	21.087	3	8.463	8.385	1
Operative Erträge	Mio. €	23.863	23.074	3	9.130	9.023	1
Operative Aufwendungen	Mio. €	23.113	22.334	3	8.100	7.970	2
Adjusted EBITDA	Mio. €	2.332	2.186	7	1.628	1.630	0
Adjusted EBIT	Mio. €	914	825	11	1.158	1.162	0
EBIT	Mio. €	906	839	8	1.162	1.196	-3
Adjusted EBIT-Marge	%	4,0	3,7	0,3 P.	12,9	13,1	-0,2 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	2.325	1.999	16	583	478	22
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	66.564	64.392	3	-	-	-
Flüge	Anzahl	767.214	747.071	3	290.088	282.854	3
Fluggäste	Tsd.	103.091	100.609	2	41.701	40.311	3
Angebote Sitzkilometer	Mio.	256.640	247.152	4	96.366	93.336	3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	213.312	206.094	4	84.349	81.362	4
Sitzladefaktor	%	83,1	83,4	-0,3 P.	87,5	87,2	0,4 P.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group konnten ihre Verkehrsleistung in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Flugreisen weiter ausbauen. Belastend auf die Verkehrsleistung wirkten sich die Situation im Mittleren Osten, Unsicherheiten infolge des Zollkonflikts sowie die anhaltenden Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge aus.

Die operationelle Stabilität der Passagier-Airlines konnte deutlich verbessert werden. Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit der Passagier-Airlines der Lufthansa Group lagen in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 auf dem höchsten Niveau seit Beginn der Corona-Pandemie.

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) der Passagier-Airlines lag im Berichtszeitraum um 4 % über Vorjahr. Die Zahl der Flüge stieg gegenüber Vorjahr um 3 %. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) nahm um 4 % zu. Der Sitzladefaktor sank um 0,3 % Prozentpunkte auf 83,1 %. Die Durchschnittserlöse sanken gegenüber Vorjahr um 1,9 %.

Die Verkehrserlöse der Passagier-Airlines stiegen im Berichtszeitraum aufgrund der erhöhten Verkehrsleistung und gestiegenen Zusatzlöhnen gegenüber Vorjahr um 3 % auf 21.662 Mio. EUR (Vorjahr: 21.087 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse lagen mit 23.091 Mio. EUR ebenfalls um 3 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 22.423 Mio. EUR). Die

sonstigen betrieblichen Erlöse legten aufgrund von gestiegenen Währungsgewinnen um 19 % auf 772 Mio. EUR zu (Vorjahr: 651 Mio. EUR). Insgesamt stiegen die operativen Erträge um 3 % auf 23.863 Mio. EUR (Vorjahr: 23.074 Mio. EUR).

Die Stückerlöse sanken gegenüber Vorjahr um 0,7 %, insbesondere aufgrund gesunkener Stückerlöse auf dem Nordatlantik im dritten Quartal, welche durch eine niedrigere Nachfrage nach Reisen in die USA sowie einen schwachen US-Dollar-Kurs belastet wurden. Zudem verzeichnete das Europa-Geschäft im dritten Quartal einen gewissen Preisdruck, welcher sich negativ auf die Stückerlöse auswirkte.

Die operativen Aufwendungen lagen mit 23.113 Mio. EUR um 3 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 22.334 Mio. EUR). Innerhalb der Materialaufwendungen stiegen insbesondere die Gebühren im Wesentlichen preisbedingt um 11 % (+382 Mio. EUR), während die Treibstoffaufwendungen preisbedingt um 8 % (-461 Mio. EUR) gegenüber Vorjahr sanken. Die Personalaufwendungen stiegen aufgrund der um 5 % höheren durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden und tariflicher Gehaltssteigerungen um 8 % (+358 Mio. EUR). Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten sanken um 24 % auf 166 Mio. EUR (Vorjahr: 220 Mio. EUR). Direkte Kompensationszahlungen für Flugverspätungen und -ausfälle werden als Erlösschmälerungen erfasst und sanken um 51 % auf 162 Mio. EUR (Vorjahr: 332 Mio. EUR).

Die Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen erhöhten sich insbesondere aufgrund des starken Anstiegs von Kosten und Gebühren, zum Beispiel für die Luftsicherheit (+18 %), sowie durch den gestiegenen Personalaufwand um 2,5 % gegenüber Vorjahr.

Das Beteiligungsergebnis lag im Berichtszeitraum bei 164 Mio. EUR (Vorjahr: 85 Mio. EUR). Dabei schlug sich die Beteiligung an ITA Airways insbesondere infolge von Währungseffekten sowie das SunExpress Joint Venture positiv im Ergebnis nieder.

Damit verbesserte sich das Adjusted EBIT der Passagier-Airlines im Berichtszeitraum um 11 % auf 914 Mio. EUR (Vorjahr: 825 Mio. EUR). Die Entwicklung ist im Wesentlichen auf rückläufige Treibstoffkosten und das verbesserte Beteiligungsergebnis im laufenden Geschäftsjahr zurückzuführen. Allein im dritten Quartal 2025 erwirtschafteten die Passagier-Airlines ein Adjusted EBIT in Höhe von 1.158 Mio. EUR (Vorjahr: 1.162 Mio. EUR).

Mit Blick auf die einzelnen Airlines konnte Lufthansa Airlines ihr Ergebnis im Berichtszeitraum verbessern. Austrian Airlines erzielte ein Ergebnis annähernd auf Vorjahresniveau, während die anderen Passagier-Airlines der Lufthansa Group eine rückläufige Ergebnisentwicklung aufzeigten.

Das EBIT der Passagier-Airlines verbesserte sich im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr um 8 % auf 906 Mio. EUR (Vorjahr: 839 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen lagen mit 2.325 Mio. EUR um 16 % über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 1.999 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für 13 neu zugewandene Flugzeuge, Großwartungsereignisse und Anzahlungen sowie für den Erwerb der Anteile an ITA Airways geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden stieg zum 30. September 2025 um 3 % gegenüber Vorjahr auf 66.564 (Vorjahr: 64.392), vor allem aufgrund von Neueinstellungen in den operativen Bereichen infolge des Ausbaus des Geschäftsbetriebs.

OPERATIVE KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung in %	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung in %
Durchschnittserlöse	€ Cent	9,1	9,3	-1,9	-1,4	8,9	9,4	-5,4	-3,8
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	9,1	9,2	-0,7	-0,2	9,4	9,6	-2,2	-0,4
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen	€ Cent	6,6	6,5	2,5	2,3	6,1	6,1	0,5	1,2

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE										
	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - Sept. 2025	Veränderung	Jan. - Sept. 2025	Veränderung	Jan. - Sept. 2025	Veränderung	Jan. - Sept. 2025	Veränderung	Jan. - Sept. 2025	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Tsd.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	9.037	0	84.042	2	104.126	6	84.716	4	81,4	-1,2 P.
Amerika	6.070	3	9.666	4	86.459	5	72.429	4	83,8	-0,9 P.
Asien/Pazifik	2.692	2	4.309	2	39.742	-2	34.296	2	86,3	3,0 P.
Nahost/Afrika	1.712	3	5.074	3	26.313	2	21.871	3	83,1	0,6 P.
Nicht zuordenbar	2.151	15								
Gesamtverkehr	21.662	3	103.091	2	256.640	4	213.312	4	83,1	-0,3 P.

Lufthansa Airlines¹⁾

KENNZAHLEN		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	12.881	12.494	3
Operative Erträge	Mio. €	13.368	12.943	3
Operative Aufwendungen	Mio. €	13.244	12.976	2
Adjusted EBITDA	Mio. €	750	552	36
Adjusted EBIT	Mio. €	147	-20	
EBIT	Mio. €	131	-36	
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	39.963	38.699	3
Flüge	Anzahl	362.013	357.357	1
Fluggäste	Tsd.	49.734	48.930	2
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	141.651	138.062	3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	117.856	114.479	3
Sitzladefaktor	%	83,2	82,9	0,3 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern und Discover Airlines.

Lufthansa Airlines hat Ende August 2025 den ersten Boeing 787-900 „Dreamliner“ mit der neuen Allegris-Kabine in Frankfurt in Empfang genommen. Ein weiterer folgte im September 2025. Insgesamt erwartet Lufthansa Airlines bis Ende des Jahres bis zu acht weitere Flugzeuge dieses Typs in Frankfurt. Damit bietet Lufthansa Airlines auch ihren Fluggästen in Frankfurt ein neues, verbessertes Reiseerlebnis.

Darüber hinaus hat Lufthansa City Airlines im Juli 2025 ihren dritten fabrikneuen Airbus A320neo und einen weiteren von Lufthansa CityLine übernommen und verfügt damit über elf Flugzeuge der Airbus A320-Familie. Im September 2025 wurde Lufthansa City Airlines zudem als Mitglied der Star Alliance aufgenommen. Dies unterstreicht die Relevanz, die Lufthansa City Airlines innerhalb der Lufthansa Group bei der Neudefinition des Kontinentalverkehrs an den Drehkreuzen spielt.

Das Turnaround-Programm von Lufthansa Airlines wird weiter vorangetrieben. Bisher wurden über 700 Maßnahmen identifiziert, von denen sich über 350 bereits in Umsetzung befinden. Im Rahmen des Programms sollen ergebniswirksame Maßnahmen mit einem Volumen von 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2026 und 2,5 Mrd. EUR im Jahr 2028 umgesetzt werden. Erste Erfolge zeigen sich bei der operationellen Stabilität und auch strukturell schreitet der Umbau voran. Das neue Allegris Bordprodukt wird konsequent ausgerollt und die Flotte von Lufthansa City Airlines ausgebaut. Weitere nachhaltige Einsparungen werden bereits in diesem Jahr durch Maßnahmen für eine höhere Treibstoffeffizienz und automatisierte Technik- und Serviceprozesse erwartet.

So wurden bereits zentrale Digitalisierungsinitiativen erfolgreich umgesetzt.

Zudem hat Lufthansa Airlines eine verbesserte Future Onboard Experience (FOX) angekündigt. Mit FOX werden alle Service-Elemente an Bord überarbeitet und das Langstrecken-Reiseerlebnis somit ab Frühjahr 2026 aufgewertet.

Zum 1. September 2025 wurde Francesco Sciortino als Hub Manager Frankfurt und Accountable Manager in den Bereichsvorstand von Lufthansa Airlines berufen. Er übernahm die Funktionen von Klaus Froese, der die Funktion interimistisch ausführte. Ebenfalls zum 1. September 2025 übernahm Heiko Reitz, Chief Commercial Officer von Lufthansa Airlines, die Verantwortung als Hub Manager München.

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Airlines stiegen im Berichtszeitraum insbesondere aufgrund gestiegener Zusatzerlöse und des Wegfalls der Streikeffekte aus dem Vorjahr um 3 % auf 12.881 Mio. EUR (Vorjahr: 12.494 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 13.244 Mio. EUR um 2 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 12.976 Mio. EUR).

Innerhalb der Materialaufwendungen stiegen insbesondere die Gebühren mengen- und preisbedingt, während sich die Treibstoffaufwendungen preisbedingt rückläufig entwickelten. Die Personalaufwendungen lagen infolge von höheren Tarifaabschlüssen sowie konzerninternen Betriebsübergängen über Vorjahr.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im Berichtszeitraum um 167 Mio. EUR auf 147 Mio. EUR (Vorjahr: -20 Mio. EUR). Im dritten Quartal 2025 konnte Lufthansa Airlines ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 454 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: 407 Mio. EUR).

Das EBIT verbesserte sich um 167 Mio. EUR auf 131 Mio. EUR (Vorjahr: -36 Mio. EUR).

SWISS¹⁾

KENNZAHLEN		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.877	4.852	1
Operative Erträge	Mio. €	5.107	5.031	2
Operative Aufwendungen	Mio. €	4.627	4.450	4
Adjusted EBITDA	Mio. €	815	896	-9
Adjusted EBIT	Mio. €	480	581	-17
EBIT	Mio. €	487	582	-16
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	11.196	10.673	5
Flüge	Anzahl	125.637	123.844	1
Fluggäste	Tsd.	16.398	16.094	2
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	47.473	46.124	3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	39.401	38.841	1
Sitzladefaktor	%	83,0	84,2	-1,2 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

SWISS bietet ihren Kundinnen und Kunden mit der Einführung von „SWISS Senses“ ein neues, persönlicheres und komfortableres Reiseerlebnis auf der Langstrecke. Im Juli 2025 hat die Airline das neue Produktkonzept der Öffentlichkeit im Detail vorgestellt. Am 9. Oktober 2025 wurde der

erste fabrikneue Airbus A350-900 mit der neuen Kabinenausstattung im Empfang genommen.

Die Umsatzerlöse von SWISS lagen im Berichtszeitraum mit 4.877 Mio. EUR aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs um 1 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 4.852 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen stiegen gegenüber Vorjahr um 4 % auf 4.627 Mio. EUR (Vorjahr: 4.450 Mio. EUR), primär aufgrund mengen- und preisbedingt höherer Gebühren sowie gestiegener Personalaufwendungen infolge der gestiegenen Zahl der Mitarbeitenden. Teilweise kompensierend wirkte sich der preisbedingte Rückgang der Treibstoffaufwendungen aus.

Das Adjusted EBIT von SWISS sank im Berichtszeitraum um 17 % auf 480 Mio. EUR (Vorjahr: 581 Mio. EUR). Das EBIT lag mit 487 Mio. EUR um 16 % unter Vorjahr (Vorjahr: 582 Mio. EUR).

Austrian Airlines

KENNZAHLEN		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.931	1.853	4
Operative Erträge	Mio. €	1.996	1.914	4
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.921	1.838	5
Adjusted EBITDA	Mio. €	160	159	1
Adjusted EBIT	Mio. €	76	77	-1
EBIT	Mio. €	74	73	1
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	6.125	6.179	-1
Flüge	Anzahl	94.175	90.188	4
Fluggäste	Tsd.	11.332	11.172	1
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	21.925	20.959	5
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	17.842	17.169	4
Sitzladefaktor	%	81,4	81,9	-0,5 P.

Seit dem 15. September 2025 ist Stefan-Kenan Scheib neuer Chief Operating Officer bei Austrian Airlines. Er folgt auf Francesco Sciortino, der in den Bereichsvorstand von Lufthansa Airlines wechselte. Stefan-Kenan Scheib war zuvor Flugbetriebsleiter bei SWISS.

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines stiegen im Berichtszeitraum aufgrund des ausgebauten Flugbetriebs um 4 % auf 1.931 Mio. EUR (Vorjahr: 1.853 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 1.921 Mio. EUR um 5 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.838 Mio. EUR), insbesondere aufgrund mengen- und preisbedingt höherer Gebühren sowie gestiegener Personalaufwendungen.

Das Adjusted EBIT von Austrian Airlines verringerte sich im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr um 1 % auf 76 Mio. EUR (Vorjahr: 77 Mio. EUR).

Das EBIT verbesserte sich gegenüber Vorjahr um 1 % auf 74 Mio. EUR (Vorjahr: 73 Mio. EUR).

Brussels Airlines

KENNZAHLEN		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.266	1.178	7
Operative Erträge	Mio. €	1.313	1.210	9
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.291	1.178	10
Adjusted EBITDA	Mio. €	103	120	-14
Adjusted EBIT	Mio. €	22	32	-31
EBIT	Mio. €	22	31	-29
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	3.778	3.576	6
Flüge	Anzahl	52.218	46.578	12
Fluggäste	Tsd.	6.994	6.397	9
Angebote Sitzkilometer	Mio.	15.136	13.948	9
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	12.436	11.665	7
Sitzladefaktor	%	82,2	83,6	-1,5 P.

Seit dem 1. August 2025 ist Filip Aerts Chief Operating Officer bei Brussels Airlines. Er folgt auf Tilman Reinshagen, der die Lufthansa Group verlassen hat. Filip Aerts war zuvor Flugbetriebsleiter bei Brussels Airlines.

Die Umsatzerlöse von Brussels Airlines stiegen im Berichtszeitraum aufgrund des ausgebauten Flugbetriebs, unter anderem infolge eines im zweiten Halbjahr 2024 zugegangenen Langstrecken-Flugzeugs, und höherer Durchschnittserlöse um 7 % auf 1.266 Mio. EUR (Vorjahr: 1.178 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 1.291 Mio. EUR um 10 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.178 Mio. EUR), insbesondere aufgrund des ausgebauten Flugbetriebs, mengen- und preisbedingt höherer Gebühren und zusätzlicher kurzfristiger Aufwendungen für Wet-Leases.

Das Adjusted EBIT von Brussels Airlines sank im Berichtszeitraum aufgrund der Auswirkungen von Streiks in Belgien, der geringeren als geplanten Nutzung von Langstreckenflugzeugen sowie Währungseffekten um 31 % auf 22 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR).

Das EBIT lag ebenfalls bei 22 Mio. EUR und damit um 29 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 31 Mio. EUR).

Eurowings

KENNZAHLEN		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.327	2.203	6
Operative Erträge	Mio. €	2.436	2.269	7
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.396	2.188	10
Adjusted EBITDA	Mio. €	155	251	-38
Adjusted EBIT	Mio. €	61	152	-60
EBIT	Mio. €	61	185	-67
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	5.502	5.265	5
Flüge	Anzahl	133.171	129.104	3
Fluggäste	Tsd.	18.633	18.015	3
Angebote Sitzkilometer	Mio.	30.454	28.060	9
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	25.776	23.940	8
Sitzladefaktor	%	84,6	85,3	-0,7 P.

Eurowings verzeichnete in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 erneut eine starke Nachfrage, insbesondere nach touristischen Flugreisen. Die Umsatzerlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahr trotz niedrigerer Durchschnittserlöse mengenbedingt um 6 % auf 2.327 Mio. EUR (Vorjahr: 2.203 Mio. EUR). Die operativen Erträge stiegen um 7 % auf 2.436 Mio. EUR (Vorjahr: 2.269 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund von Erträgen durch Fremdwährungsgewinne und Rückstellungsaufösungen.

Die operativen Aufwendungen stiegen um 10 % auf 2.396 Mio. EUR (Vorjahr: 2.188 Mio. EUR), primär aufgrund mengen- und preisbedingt gestiegener Gebühren, gesteigerter Personalaufwendungen, höherer Kosten für Emissionszertifikate, gesteigerter Aufwendungen für Wet-Leases sowie höherer Fremdwährungsverluste.

Das Adjusted EBIT von Eurowings sank im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr um 60 % auf 61 Mio. EUR (Vorjahr: 152 Mio. EUR). Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf dem Rückgang des Beteiligungsergebnisses des SunExpress Joint Ventures, welches um 70 % auf 21 Mio. EUR sank (Vorjahr: 71 Mio. EUR), sowie auf dem Rückgang der Durchschnittserlöse infolge des hohen Preisdrucks und der gestiegenen Preissensitivität der Fluggäste bei touristischen Flügen.

Das EBIT lag ebenfalls bei 61 Mio. EUR und damit um 67 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 185 Mio. EUR).

GESCHÄFTSFELD LOGISTIK

KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.478	2.272	9	824	782	5
davon Verkehrserlöse	Mio. €	2.320	2.119	9	772	731	6
Operative Erträge	Mio. €	2.532	2.330	9	843	803	5
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.372	2.298	3	800	770	4
Adjusted EBITDA	Mio. €	335	199	68	99	88	13
Adjusted EBIT	Mio. €	184	52	254	49	38	29
EBIT	Mio. €	182	53	243	49	39	26
Adjusted EBIT-Marge	%	7,4	2,3	5,1 P.	5,9	4,9	1,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	76	113	-33	23	89	-74
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	4.359	4.252	3	-	-	-
Angebote Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	10.704	10.132	6	3.807	3.625	5
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	6.685	6.194	8	2.301	2.122	8
Nutzladefaktor ¹⁾	%	62,5	61,1	1,4 P.	60,4	58,5	1,9 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive operative und finanzielle Entwicklung, die sich bereits in der zweiten Jahreshälfte 2024 zeigte, in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 weiter fort. Diese Entwicklung wurde sowohl durch das weiterhin starke Geschäft aus Asien, aber auch durch eine generell stabile Marktnachfrage, gestützt. Letztere spiegelte sich insbesondere in einem Anstieg der transportierten Menge wider – bei gleichzeitig leichtem Anstieg der Durchschnittserlöse.

Zum 1. August 2025 ist SWISS World Cargo dem bestehenden Joint Venture zwischen Lufthansa Cargo und United Cargo beigetreten. Die Zusammenarbeit umfasst über 200 Ziele. Kunden profitierten von einer höheren Frequenz, verbesserter Konnektivität und einem konsistenten Serviceangebot zwischen Europa und den USA.

Die Integration der Frachtkapazitäten von ITA-Airways schreitet voran. Seit dem 1. September 2025 vermarktet Lufthansa Cargo auch die ITA-Frachtkapazitäten von Delhi, Tokio-Haneda und Bangkok nach Rom. Mit der Integration von Rom als Frachtdrehkreuz in Südeuropa ergänzt Lufthansa Cargo ihr dichtes Netzwerk um weitere Strecken, Kapazitäten und Destinationen auf dem gesamten Globus. Sukzessive soll die Vermarktung der Belly-Kapazitäten durch Lufthansa Cargo auf alle Kontinental- und Interkontinentalstrecken der italienischen Airline erweitert werden.

Seit Ende August 2025 bietet Lufthansa Cargo ihren Kunden ein grundlegend überarbeitetes Buchungsportal an. Die neue eBooking-Oberfläche ermöglicht die Buchung von Standardsendungen in rund der Hälfte der bisherigen Zeit. Die Weiterentwicklungen basieren auf direktem Kundenfeedback und unterstreichen die strategische Ausrichtung von Lufthansa Cargo, digitale Prozesse gezielt zu optimieren.

Lufthansa Cargo konnte die Verkehrsleistung im Berichtszeitraum weiter ausbauen. Das Angebot lag aufgrund der zusätzlichen Frachter-Kapazitäten infolge des Zugangs einer Boeing 777F in der zweiten Jahreshälfte 2024 sowie der Ausweitung des Passagierflugbetriebs und der damit verbundenen Erhöhung der Belly-Kapazitäten um 6 % über Vorjahr. Der Absatz konnte um 8 % gesteigert werden. Der Nutzladefaktor stieg um 1,4 Prozentpunkte auf 62,5 % (Vorjahr: 61,1 %).

Die Durchschnittserlöse von Lufthansa Cargo stiegen im Berichtszeitraum um 0,9 %, bedingt durch die positive Entwicklung im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik, welche die rückläufigen Tendenzen in anderen Regionen mehr als ausgleichen konnte.

Die Verkehrserlöse stiegen insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung in den Regionen Asien/Pazifik und Amerika im Vergleich zum Vorjahr um 9 % auf 2.320 Mio. EUR (Vorjahr: 2.119 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse stiegen um 9 % auf 2.478 Mio. EUR (Vorjahr: 2.272 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen nahmen um 3 % auf 2.372 Mio. EUR zu (Vorjahr: 2.298 Mio. EUR). Dabei sind insbesondere die Aufwendungen für flugabhängige Gebühren sowie Technikleistungen aufgrund von Kostensteigerungen und aus der Flottenerweiterung gestiegen. Darüber hinaus stiegen die Personalaufwendungen infolge von Lohn- und Gehaltssteigerungen und gestiegenen variablen Vergütungskomponenten im Vorjahresvergleich. Aufwandsmindernd wirkten sich dagegen die gesunkenen Treibstoffkosten aus.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich somit im Berichtszeitraum um 254 % auf 184 Mio. EUR (Vorjahr: 52 Mio. EUR).

Das EBIT verbesserte sich um 243 % auf 182 Mio. EUR (Vorjahr: 53 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen betrugen im Berichtszeitraum 76 Mio. EUR (Vorjahr: 113 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für den Aus- und Umbau des Frachtzentrums in Frankfurt geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. September 2025 stieg gegenüber Vorjahr um 3 % auf 4.359 (Vorjahr: 4.252).

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

	Verkehrserlöse		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	Jan. - Sept. 2025	Veränderung	Jan. - Sept. 2025	Veränderung	Jan. - Sept. 2025	Veränderung	Jan. - Sept. 2025	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	171	10	570	7	265	12	46,6	2,4 P.
Amerika	900	7	4.884	2	2.873	7	58,8	2,8 P.
Asien/Pazifik	1.067	13	4.483	10	3.089	8	68,9	-1,0 P.
Nahost/Afrika	182	3	767	4	458	8	59,7	1,8 P.
Gesamtverkehr	2.320	9	10.704	6	6.685	8	62,5	1,4 P.

GESCHÄFTSFELD TECHNIK

KENNZAHLEN¹⁾

		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.917	5.285	12	1.942	1.771	10
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	1.521	1.689	-10	411	574	-28
Operative Erträge	Mio. €	6.311	5.612	12	2.050	1.874	9
Operative Aufwendungen	Mio. €	5.887	5.133	15	1.922	1.711	12
Adjusted EBITDA	Mio. €	554	581	-5	168	200	-16
Adjusted EBIT	Mio. €	440	466	-6	130	161	-19
EBIT	Mio. €	446	454	-2	137	162	-15
Adjusted EBIT-Marge	%	7,4	8,8	-1,4 P.	6,7	9,1	-2,4 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	145	112	29	52	43	21
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	22.877	21.932	4	-	-	

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund der Umgliederung der Lufthansa Industry Solutions angepasst.

Lufthansa Technik verzeichnete im Berichtszeitraum erneut einen deutlichen Umsatzanstieg. Die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen führte zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen sowie weiteren Produkten und Services von Lufthansa Technik. Demgegenüber wird das Ergebnis durch die US-Dollarabschwächung und die US-Strafzölle belastet. Letztere sollen mittelfristig an die Kunden weitergegeben werden.

Unverändert stellt die anhaltende Materialknappheit am Weltmarkt eine Belastung dar, ausgelöst durch die Lieferverzögerungen bei den Herstellern und Zulieferern von Flugzeugen, Triebwerken und Flugzeugkomponenten. Darüber hinaus wirken sich auch die Personalknappheit in produktiven Bereichen und die damit zusammenhängenden umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen belastend aus.

Die anhaltend hohe Nachfrage wiederum zeigt sich beispielsweise auch in der bereits 100. Einlastung eines CFM LEAP-Motors zur Überholung in Hamburg, die Ende August 2025 durchgeführt wurde. Seit 2018 baut Lufthansa Technik die Kapazitäten für die Wartung der modernen CFM LEAP-

Triebwerksfamilie – Nachfolger des CFM56 – kontinuierlich aus und betreut heute bereits mehr als 30 Kundenverträge. Das Volumen wird in den nächsten Jahren weiter deutlich ansteigen, so dass sich der CFM LEAP-Motor zunehmend zum neuen Rückgrat der Lufthansa Technik-Triebwerks-services entwickelt.

Zum Beginn des Geschäftsjahres 2025 wurde Lufthansa Industry Solutions, die bislang Teil des Geschäftsfelds Technik war, aufgrund strategischer Überlegungen mit Blick auf den IT-Bereich der Lufthansa Group den weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Technik erhöhten sich im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 12 % auf 5.917 Mio. EUR (Vorjahr: 5.285 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen stiegen um 15 % auf 5.887 Mio. EUR (Vorjahr: 5.133 Mio. EUR), im Wesentlichen getrieben durch die mengen- und preisbedingte Erhöhung der Materialaufwendungen.

Das Adjusted EBIT verringerte sich um 6 % auf 440 Mio. EUR (Vorjahr: 466 Mio. EUR). Die Auswirkung der Abwertung des US-Dollars, inflations- und wachstumsbedingte Kostensteigerungen sowie erhöhte Zölle konnten durch den positiven Geschäftsverlauf und Preisanpassungen nicht vollständig kompensiert werden.

Das EBIT verringerte sich um 2 % auf 446 Mio. EUR (Vorjahr: 454 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen stiegen im Berichtszeitraum um 29 % auf 145 Mio. EUR (Vorjahr: 112 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für ein Grundstück für eine Produktionsstätte in Portugal, technische Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie weitere Anlagen im Bau geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden erhöhte sich zum 30. September 2025 gegenüber Vorjahr um 4 % auf 22.877 (Vorjahr: 21.932). Der Anstieg resultiert aus dem Personalaufbau infolge des größeren Geschäftsvolumens.

WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

Zu den weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zählen die Servicegesellschaften des Konzerns, vor allem Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems sowie die Konzernfunktionen der Lufthansa Group. Zum Beginn des Geschäftsjahres 2025 wurde Lufthansa Industry Solutions, die bislang Teil des Geschäftsfelds Technik war, den weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH wurde im Juli 2024 verkauft.

KENNZAHLEN¹⁾

		Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Veränderung in %	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	2.359	2.594	-9	724	810	-11
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.434	2.706	-10	766	807	-5
Adjusted EBITDA	Mio. €	43	16	169	0	45	-100
Adjusted EBIT	Mio. €	-30	-67	55	-25	17	
EBIT	Mio. €	-36	3		-31	105	
Segmentinvestitionen	Mio. €	77	106	-27	29	43	-33
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	9.830	9.942	-1	-	-	

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund der Umgliederung der Lufthansa Industry Solutions angepasst.

Die operativen Erträge der weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen sanken in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 gegenüber Vorjahr um 9 % auf 2.359 Mio. EUR (Vorjahr: 2.594 Mio. EUR). Ein Grund hierfür war der Verkauf von AirPlus, deren Erträge noch in den Vorjahreszahlen enthalten sind.

Die operativen Aufwendungen sanken um 10 % auf 2.434 Mio. EUR (Vorjahr: 2.706 Mio. EUR), ebenfalls aufgrund des Verkaufs von AirPlus.

Das Adjusted EBIT lag im Berichtszeitraum bei -30 Mio. EUR (Vorjahr: -67 Mio. EUR), unterstützt von Ergebnisverbesserungen bei Lufthansa Aviation Training, Lufthansa Systems, Lufthansa Industry Solutions und in den Konzernfunktionen sowie dem Wegfall des im Vorjahr negativen Ergebnisses der AirPlus.

Das EBIT betrug -36 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR).

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. September 2025 sank gegenüber Vorjahr um 1 % auf 9.830 (Vorjahr: 9.942). In den Konzernfunktionen sank die Zahl der Mitarbeitenden um 4 %.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Im Vergleich zu den im Geschäftsbericht 2024 ausführlich dargestellten Chancen und Risiken haben sich folgende wesentliche Konkretisierungen beziehungsweise Entwicklungen ergeben:

- Die Handelsspannungen inklusive der verhängten Zölle beziehungsweise Zollankündigungen zwischen den USA und zentralen Handelspartnern, wie China und der EU, führen zu einer zunehmenden Volatilität im globalen Wirtschaftsumfeld. Potenzielle finanzielle Einbußen für die Lufthansa Group können durch eine verhaltenere beziehungsweise veränderte Nachfrage, mögliche Rückgänge im Luftfrachtaufkommen, potenziell auch erheblich steigende Kosten von Material, Flugzeugen und Flugzeugteilen, Währungs- und Rohwarenpreisschwankungen, Zölle, sowie Unsicherheiten am beziehungsweise Veränderungen des Finanz- und Kapitalmarkts entstehen.
- Die fortwährenden kriegerischen Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie hybride Bedrohungen in Europa führten im Laufe des dritten Quartals 2025 zu operativen Einschränkungen. Potenzielle finanzielle Einbußen für die Lufthansa Group können in diesem Umfeld insbesondere durch signifikante Rohstoffpreisschwankungen, mögliche operative Einschränkungen sowie eine rückläufige Nachfrage entstehen.
- Luxair und Condor haben im Jahr 2025 jeweils gegen die Entscheidung, mit der die EU-Kommission den möglichen Kontrollerwerb an ITA Airways durch die Lufthansa Group genehmigt hat, (Teil-)Nichtigkeitsklage beim Gericht der EU erhoben. Die Lufthansa Group stuft die Erfolgsaussichten der Klage niedrig ein. Für alle Beteiligten besteht die Möglichkeit der Berufung zum Europäischen Gerichtshof. Zudem ist in diesem Fall davon auszugehen, dass die EU nach einem förmlichen Prüfverfahren eine erneute Genehmigungsentscheidung, gegebenenfalls mit revidierten Auflagen, trifft.
- Infolge offener Tarifverträge mit verschiedenen Beschäftigtengruppen innerhalb der Lufthansa Group besteht grundsätzlich ein Risiko von Arbeitskämpfen. Hervorzuheben sind die Flugbetriebe der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG. Die Friedenspflicht für den Manteltarifvertrag für die Kabinenbeschäftigten sowie zur betrieblichen Altersversorgung und Übergangsversorgung des Cockpitpersonals ist jeweils ausgelaufen, ohne dass bislang eine Einigung auf einen Neuabschluss erzielt wurde. Für die Versorgungstarifverträge des Cockpitpersonals wurde das Scheitern der Verhandlungen erklärt und eine Urabstimmung zwecks Arbeitskampfmaßnahmen durchgeführt. Daneben bestehen auch in den Flugbetrieben der Eurowings Deutschland, der Lufthansa Cityline, City Airlines sowie der Discover Airlines Streikrisiken im Bereich Cockpit und Kabine. Ein Ausstrahlen dieser Tarifauseinandersetzungen auf andere Betriebe ist ebenfalls nicht auszuschließen.

Die Lufthansa Group setzt in diesem herausfordernden Umfeld auf ihre Fähigkeiten, Kapazitäten und Ressourcen, um sich flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anzupassen und damit auch Chancen für die langfristige Entwicklung des Unternehmens zu nutzen.

Unter Berücksichtigung aller bekannten Sachverhalte und des in der Finanzplanung unterstellten Szenarios werden gegenwärtig keine Risiken identifiziert, die entweder einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand der Lufthansa Group gefährden.

PROGNOSEBERICHT

Ausblick ist Unsicherheiten unterworfen

Angeichts der kurzfristigen Buchungszyklen im Passagiergeschäft, des weitgehend spotmarktgetriebenen Frachtgeschäfts, der Ungewissheit hinsichtlich der genauen Auslieferungszeitpunkte neuer Flugzeuge beziehungsweise der Zulassung der Kabinenausstattung sowie der Unsicherheiten im geopolitischen und gesamtwirtschaftlichen Umfeld unterliegt der Finanzausblick der Lufthansa Group einer Prognoseunsicherheit.

Chancen für den operativen und finanziellen Ausblick ergeben sich unter anderem aus der weiteren Entwicklung der Wechselkurse, dem Preis für ETS-Zertifikate sowie einer positiven Entwicklung der Stückerlöse im Geschäftsfeld Passagier-Airlines im vierten Quartal.

Risiken bestehen unter anderem hinsichtlich möglicher Zölle, beispielsweise im Zusammenhang mit Ersatzteilbeschaffungen, insbesondere mit Blick auf hierin enthaltene Rohstoffe wie Stahl und Aluminium. Gleichzeitig können Zölle Handelsspannungen zwischen den USA und zentralen Handelspartnern, wie China und der EU verschärfen, was zu einer Konjunkturabkühlung führen kann. Unter anderem die von der US-Regierung angekündigten Zölle auf pharmazeutische Produkte stellen ein Ertragsrisiko für das Geschäftsfeld Logistik dar. 🚀 **Chancen- und Risikobericht, S. 21.**

Lufthansa Group prognostiziert für das Geschäftsjahr 2025 unverändert ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr

Mit Blick auf das Geschäftsjahr 2025 erwartet die Lufthansa Group weiterhin, dass die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines im Geschäftsjahr 2025 um rund 4 % gegenüber Vorjahr steigen wird.

Die Lufthansa Group prognostiziert unverändert für das Geschäftsjahr 2025 einen klaren Anstieg der Umsatzerlöse und ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr.

Die Nettoinvestitionen ohne Erwerb/Verkauf von Anteilen werden im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich zwischen 2,7 Mrd. EUR und 3,3 Mrd. EUR liegen.

Unter Einbezug der prognostizierten Ergebnisentwicklung wird für das Geschäftsjahr 2025 ein Adjusted Free Cash-flow in etwa auf Vorjahresniveau erwartet.

Der Ausblick für die Geschäftsfelder Passagier-Airlines und Logistik bleibt gegenüber den Angaben im Geschäftsbericht 2024 unverändert.

Für das Geschäftsfeld Technik wird für das vierte Quartal 2025 ein Ergebnis auf Vorjahresniveau erwartet. Hierdurch ist der bisher prognostizierte deutliche Anstieg des Adjusted EBIT für das Gesamtjahr nicht mehr erreichbar. Gründe für diese veränderte Prognose sind negative Ergebniseffekte aus Zöllen und Wechselkursveränderungen.

ZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	24.361	23.578	9.352	9.246
Andere Betriebserlöse	5.287	4.559	1.847	1.492
Umsatzerlöse	29.648	28.137	11.199	10.738
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	595	709	166	225
Sonstige betriebliche Erträge ¹⁾	1.485	1.471	335	542
Materialaufwand	-17.751	-16.937	-6.349	-6.086
Personalaufwand	-7.182	-6.722	-2.353	-2.222
Abschreibungen ²⁾	-1.805	-1.752	-596	-599
Sonstige betriebliche Aufwendungen ³⁾	-3.777	-3.795	-1.213	-1.265
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.213	1.111	1.189	1.333
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	192	87	138	109
Übriges Beteiligungsergebnis	58	51	16	19
Zinserträge	264	230	63	57
Zinsaufwendungen	-416	-439	-123	-146
Übrige Finanzposten	143	-54	54	-19
Finanzergebnis	241	-125	148	20
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.454	986	1.337	1.353
Ertragsteuern	-350	-131	-361	-240
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1.104	855	976	1.113
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	7	-15	-4	-15
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.111	840	972	1.098
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	18	10	6	3
Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	1.093	830	966	1.095
"Unverwässertes" Ergebnis je Aktie in €	0,91	0,69	0,81	0,92
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,91	0,71	0,81	0,93
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	0,00	-0,02	0,00	-0,01
"Verwässertes" Ergebnis je Aktie in €	0,91	0,69	0,81	0,92
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,91	0,71	0,81	0,93
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	0,00	-0,02	0,00	-0,01

¹⁾ Im Kumulativwert sind 15 Mio. EUR (Vorjahr: 25 Mio. EUR) aus der Auflösung von Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen enthalten.

²⁾ Im Kumulativwert sind 2 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) aus Abschreibungen auf langfristige Forderungen enthalten.

³⁾ Im Kumulativwert sind 29 Mio. EUR (Vorjahr: 36 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen enthalten.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €

	Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.111	840	972	1.098
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	-133	-50	-1	10
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert	7	19	1	18
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge Reserve	-1.436	145	112	-615
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	181	-3	96	-137
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-	-	-	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-6	-2	1	-2
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	296	-40	-65	173
	-1.091	69	144	-553
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	370	114	66	-103
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert	-	1	-	-
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-	-	-	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	7	-3	1	-4
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-332	16	-148	88
	45	128	-81	-19
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	-1.046	197	63	-572
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	65	1.037	1.035	526
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	12	10	6	2
Davon auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	53	1.027	1.029	524

KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €

	30.09.2025	31.12.2024	30.09.2024
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾	1.018	1.016	1.015
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	309	321	316
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19.156	18.828	17.929
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile ²⁾	2.250	2.154	2.115
Übriges Sachanlagevermögen ³⁾	3.268	2.958	2.932
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	1.106	597	558
Übrige Beteiligungen	293	266	256
Langfristige Wertpapiere	21	21	21
Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.199	852	824
Derivative Finanzinstrumente	336	821	438
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	46	55	127
Ertragsteuerforderungen	49	165	198
Latente Steueransprüche	2.407	2.682	3.074
Langfristige Vermögenswerte²⁾	31.458	30.736	29.803
Vorräte ²⁾	1.626	1.606	1.618
Vertragsvermögenswerte	506	395	386
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4.697	4.257	4.549
Derivative Finanzinstrumente	390	803	339
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	381	254	343
Ertragsteuerforderungen	229	501	159
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.010	6.698	7.451
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	1.371	1.790	1.422
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	159	12	369
Kurzfristige Vermögenswerte²⁾	17.369	16.316	16.636
Bilanzsumme	48.827	47.052	46.439

¹⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

²⁾ Vorjahreswerte aufgrund der Umgliederung von Non-Pool-Material aus den reparaturfähigen Ersatzteilen in die Vorräte angepasst. Zu Details siehe Angabe 20 Reparaturfähige Ersatzteile im Geschäftsbericht 2024.

³⁾ Darin sind als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 30 Mio. EUR (zum 31.12.2024: 30 Mio. EUR) enthalten.

KONZERNBILANZ – PASSIVA

in Mio. €	30.09.2025	31.12.2024	30.09.2024
Gezeichnetes Kapital	3.068	3.068	3.063
Kapitalrücklage	265	265	258
Gewinnrücklagen	6.200	5.477	4.808
Übrige neutrale Rücklagen	1.826	2.732	2.034
Anteile der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	11.359	11.542	10.163
Minderheitenanteile	61	52	49
Eigenkapital	11.420	11.594	10.212
Pensionsrückstellungen	2.423	2.692	2.754
Sonstige Rückstellungen	925	791	840
Finanzschulden	12.027	11.413	11.943
Vertragsverbindlichkeiten	7	8	6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	72	39	49
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	46	43	63
Derivative Finanzinstrumente	837	332	427
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	622	559	532
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	16.959	15.877	16.614
Sonstige Rückstellungen	998	1.056	838
Finanzschulden	2.436	2.810	2.009
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6.190	6.003	6.101
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	6.091	5.183	5.948
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	3.034	2.954	2.872
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	833	709	968
Derivative Finanzinstrumente	389	272	314
Ertragsteuerverpflichtungen	477	594	563
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	-	-	-
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	20.448	19.581	19.613
Bilanzsumme	48.827	47.052	46.439

ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Neutrale Rücklagen				Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Anteil der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt Eigenkapital
			Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen					
Stand am 01.01.2024	3.063	258	560	1.009	236	346	2.151	4.187	9.659	50	9.709
Konzernergebnis	-	-	-	-	-	-	-	830	830	10	840
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	122	-50	-	-2	70	127	197	-	197
Gesamtergebnis der Periode	-	-	122	-50	-	-2	70	957	1.027	10	1.037
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	10	10	-	10	-	10
Umbuchung kumulierter Bewertungsergebnisse aufgrund des Abgangs von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten	-	-	-23	-	-	-	-23	23	-	-	-
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-174	-	-	-	-174	-	-174	-	-174
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-359	-359	-11	-370
Stand am 30.09.2024	3.063	258	485	959	236	354	2.034	4.808	10.163	49	10.212
Stand am 01.01.2025	3.068	265	1.084	1.044	236	368	2.732	5.477	11.542	52	11.594
Konzernergebnis	-	-	-	-	-	-	-	1.093	1.093	18	1.111
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-952	-133	-	-	-1.085	45	-1.040	-6	-1.046
Gesamtergebnis der Periode	-	-	-952	-133	-	-	-1.085	1.138	53	12	65
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	13	13	-	13	-	13
Umbuchung kumulierter Bewertungsergebnisse aufgrund des Abgangs von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten	-	-	56	-	-	-	56	-56	-	-	-
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	110	-	-	-	110	-	110	-	110
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-359	-359	-3	-362
Stand am 30.09.2025	3.068	265	298	911	236	381	1.826	6.200	11.359	61	11.420

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zu Periodenbeginn	1.790	1.668	1.800	1.716
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortzuführenden und aufgegebenen Geschäftsbereichen	1.454	981	1.337	1.348
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1.805	1.764	596	599
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen) ¹⁾	94	93	28	37
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-18	-110	-10	-122
Beteiligungsergebnis	-250	-138	-154	-128
Zinsergebnis	152	208	60	88
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	190	-135	157	-106
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-305	-124	-106	-27
Veränderung Trade Working Capital ¹⁾	808	1.005	-948	-935
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	9	-241	148	-139
Nettozu-/abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit¹⁾	3.939	3.303	1.108	615
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-2.283	-2.384	-667	-663
Investitionen in Finanzanlagen	-35	-49	-14	-9
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen ¹⁾	-202	-189	-27	-58
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	-	5	-	-1
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	9	376	-	376
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-354	-41	-19	-22
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	364	307	342	264
Zinseinnahmen	287	230	147	54
Erhaltene Dividenden	58	50	16	18
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit¹⁾	-2.156	-1.695	-222	-41
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-9.719	-12.718	-3.038	-5.073
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	8.466	12.013	1.849	4.091
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-3.409	-2.400	-1.411	-1.023

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG (FORTSETZUNG)

in Mio. €	Jan. - Sept. 2025	Jan. - Sept. 2024	Juli - Sept. 2025	Juli - Sept. 2024
Aufnahme Finanzschulden	2.150	2.236	737	1.476
Rückführung Finanzschulden	-1.955	-2.542	-661	-1.235
Gewinnausschüttung	-363	-371	5	-
Zinsausgaben einschließlich Zinssicherungsgeschäften	-770	-474	-207	-128
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-938	-1.151	-126	113
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	-408	-248	-429	-295
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-11	2	-	1
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.09.2025	1.371	1.422	1.371	1.422
Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalenten von Gesellschaften, die am 30.09. zum Verkauf stehen	-	-	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 30.09. nicht zum Verkauf stehen	1.371	1.422	1.371	1.422
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.010	7.450	8.010	7.450
Flüssige Mittel	9.381	8.872	9.381	8.872
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel	893	608	791	845

¹⁾ Vorjahreswerte aufgrund der Umgliederung von Non-Pool-Material aus den reparaturfähigen Ersatzteilen in die Vorräte angepasst. Zu Details siehe Angabe 20 Reparaturfähige Ersatzteile sowie Angabe 44 Erläuterungen zum Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit im Geschäftsbericht 2024.

ANHANG

1 Angewendete Standards, Konsolidierungskreisveränderungen und Bilanzierungsgrundsätze

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde gemäß den in der Europäischen Union (EU) anzuwendenden IFRS Accounting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. September 2025 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 erstellt; die Darstellung erfolgt in verkürzter Form.

Bei der Aufstellung des Zwischenabschlusses wurden die zum 1. Januar 2025 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. September 2025 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 zugrunde lagen. Die erstmals ab dem 1. Januar 2025 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen hatten keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und es ergab sich somit keine Notwendigkeit von rückwirkenden Anpassungen.

Im Berichtszeitraum gab es keine wesentlichen Änderungen im Konsolidierungskreis.

2 Für den Zwischenabschluss bedeutsame Sachverhalte und Aussage zur Unternehmensfortführung

Die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group verlief in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 positiv.

Die Passagier-Airlines konnten ihre Erlöse aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage steigern und setzten ihren Kapazitätsausbau fort. Während das Ergebnis im Vorjahreszeitraum durch die finanziellen Auswirkungen der Streiks maßgeblich belastet wurde, wirkten sich im aktuellen Berichtsjahr vor allem gestiegene Kosten für Gebühren und Personal negativ auf das Ergebnis aus. Geringere Aufwendungen im Zusammenhang mit Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb und Währungseffekten sowie gesunkene Aufwendungen für Treibstoff hatten einen positiven Einfluss auf das Ergebnis.

Im Geschäftsfeld Logistik konnte sich die positive operative und finanzielle Entwicklung, vor allem gestützt durch das starke E-Commerce-Geschäft mit Asien sowie eine allgemeine

hohe Nachfrage am Markt, im den ersten neun Monaten 2025 fortsetzen. Der Vorjahreszeitraum war durch Auswirkungen von Streiks belastet.

Das Wachstum sowie die Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Technik beruhte weiterhin auf einer unvermindert starken Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen. Vor allem preisbedingte Steigerungen im Materialaufwand wirkten sich jedoch belastend aus. Das Ergebnis im Vorjahreszeitraum war auch im Geschäftsfeld Technik durch Auswirkungen von Streiks belastet.

Im Berichtszeitraum kam es aus der operativen Geschäftstätigkeit zu einem Mittelzufluss von 3.939 Mio. EUR, der vor sich vor allem aus dem positiven Ergebnis und den im Berichtszeitraum verkauften und noch nicht ausgeflogenen Flugtickets ergab.

Zum 30. September 2025 betrug die zentral der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung stehende Liquidität 8,8 Mrd. EUR. Daneben belaufen sich die dezentralen Bank- und Kassenbestände auf 0,5 Mrd. EUR. Weiterhin stehen zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 2,6 Mrd. EUR zur Verfügung. Insgesamt beläuft sich damit die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group auf 11,9 Mrd. EUR.

Auf Basis der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und des voraussichtlichen Kundenverhaltens aktualisiert die Lufthansa Group regelmäßig ihre Erfolgs- und Liquiditätsplanung im Hinblick auf sich verändernde Rahmenparameter für die erwartete Geschäftsentwicklung. Die wesentlichen Unsicherheitsfaktoren stellen derzeit die internationalen Handelskonflikte sowie die Kriege in der Ukraine und im Nahen Osten dar. Derartige geopolitische Unsicherheiten und deren wirtschaftliche Folgen stellen ein wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft, der gesamten Luftfahrtindustrie und der Lufthansa Group dar, das sich in ungünstigen Angebotssituationen auf der Beschaffungsseite beziehungsweise Nachfrageveränderungen auf der Absatzseite und damit einhergehenden nachteiligen Preisentwicklungen manifestieren kann. Weitere Unsicherheiten bestehen im Zusammenhang mit der öffentlichen und politischen Klimaschutzdiskussion.

Unter Berücksichtigung der geplanten Geschäftsentwicklung sowie der daraus resultierenden Liquiditätsplanung und weiterer potenzieller Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns auch vor dem Hintergrund der bestehenden Unsicherheiten über den weiteren Geschäftsverlauf für die nächsten 18 Monate als gesichert an. Der Konzernabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

3 Erläuterungen zu Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Kapitalflussrechnung

UMSATZERLÖSE

VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2025	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Passagier-Airlines	22.041	15.011	4.444	453	1.488	296	349
Lufthansa German Airlines	11.873						
SWISS ²⁾	4.810						
Austrian Airlines	1.852						
Brussels Airlines	1.215						
Eurowings ²⁾	2.291						
Logistik	2.320	976	238	76	933	22	75
Summe	24.361	15.987	4.682	529	2.421	318	424

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2024	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Passagier-Airlines	21.459	14.758	4.178	382	1.506	308	327
Lufthansa German Airlines	11.570						
SWISS ²⁾	4.774						
Austrian Airlines	1.783						
Brussels Airlines	1.128						
Eurowings ²⁾	2.204						
Logistik	2.119	860	219	65	876	31	68
Summe	23.578	15.618	4.397	447	2.382	339	395

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2025	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Technik	4.396	1.205	1.560	191	1.038	318	84
Technikleistungen	3.920						
Sonstige Betriebserlöse	476						
Passagier-Airlines	446	404	19	1	18	1	3
Logistik	122	69	35	1	11	6	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	323	220	32	14	32	17	8
EDV-Leistungen	252						
Übrige	71						
Summe	5.287	1.898	1.646	207	1.099	342	95

¹⁾ Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2024	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Technik ²⁾	3.596	1.022	1.234	142	832	229	137
Technikleistungen	3.173						
Sonstige Betriebserlöse	423						
Passagier-Airlines	394	351	21	1	17	1	3
Logistik	116	67	35	1	8	5	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen ²⁾	453	328	39	16	45	17	8
EDV-Leistungen	249						
Reisemanagement	152						
Übrige	52						
Summe	4.559	1.768	1.329	160	902	252	148

¹⁾ Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Werte aufgrund der Umgliederung der Lufthansa Industry Solutions-Gruppe vom Segment Technik in die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen angepasst.

FLUGZEUGE UND RESERVETRIEBWERKE

Im Berichtszeitraum wurden acht neu erworbene Flugzeuge der Airbus A320-Familie, ein Airbus A350 und zwei Boeing 787 eingeflottet. Zwei weitere A320-Flugzeuge wurden aus einem Leasingverhältnis zurück erworben. Demgegenüber wurden vier CRJ 900-Flugzeuge veräußert, drei A340-600 ausgeflottet und ein Airbus A319 an den Leasinggeber zurückgegeben. Sechs Flugzeuge der Airbus A320-Familie wurden veräußert und direkt vom Erwerber zurückgemietet.

Drei Airbus A350 und zwei Boeing 787 mit einem Buchwert von insgesamt 530 Mio. EUR wurden in Flugzeugfinanzierungen in Form von Japanese Operating Lease eingebracht.

NACH DER EQUITY-METHODE BEWERTETE BETEILIGUNGEN

Das italienische Ministerium für Wirtschaft und Finanzen (MEF) und die Deutsche Lufthansa AG haben am 17. Januar 2025 den Erwerb von 41 % an der ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A (ITA Airways) vollzogen, den beide Parteien im Mai 2023 vereinbart hatten und der mit der Genehmigung der wettbewerblichen Zugeständnisse durch die Europäische Kommission am 29. November 2024 freigegeben wurde. Der erste Beteiligungsschritt erfolgte durch eine von der Deutschen Lufthansa AG gezeichnete Kapitalerhöhung der ITA Airways in Höhe von 325 Mio. EUR. Optionen für den Erwerb der verbleibenden Anteile an ITA Airways sind zwischen den Beteiligten vereinbart, wobei der nächste Ausübungszeitraum im Jahr 2026 liegt. Aufgrund der gemeinschaftlichen Führung durch das MEF und die Deutsche Lufthansa AG wird ITA Airways als Gemeinschaftsunternehmen nach der at-equity-Methode in den Konzernabschluss der Lufthansa Group einbezogen.

LATENTE STEUERN

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit der aktivierten latenten Steuern, insbesondere auf Verlustvorträge, wurden unveränderte Beurteilungskriterien angewendet. Die in den letzten Jahren entstandenen Verluste waren das Ergebnis einer Kumulation von exogenen Faktoren (Pandemie, Zuliefer- und Systempartnerengpässe, Ukraine- und Nahost-Krieg), die in dieser Zusammenballung außerordentlich waren und sich in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht wiederholen werden. Die grundsätzliche nachhaltige Profitabilität der Branche und insbesondere der Organschaft der Deutschen Lufthansa AG wird hierdurch nicht infrage stellt. Die Deutsche Lufthansa AG hat bereits in der Vergangenheit gezeigt, dass sie über langfristige Zeiträume nachhaltig positive steuerliche Ergebnisse erzielt. Ab dem Jahr 2026 und für die Folgejahre werden dementsprechend wieder positive steuerliche Ergebnisse erwartet. Steuerliche Verlustvorträge unterliegen in Deutschland zwar keiner zeitlichen Nutzungsbegrenzung, dennoch kann ihre steuerliche Nutzung aus anderen Gründen ausgeschlossen sein, wobei die Unsicherheit hierüber mit der Länge des Planungszeitraums zunimmt. Dementsprechend sind latente Steueransprüche auf Verlustvorträge nur insoweit aktiviert als ihre steuerliche Nutzung in den zehn Jahren nach dem Bilanzstichtag tatsächlich erwartet wird.

Im Berichtszeitraum wurden keine weiteren aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge für die Organschaft in Deutschland und die Steuergruppe in Österreich aktiviert.

Die für den Zeitraum von 2028 bis 2032 beschlossene Absenkung des Körperschaftsteuersatzes in Deutschland von 15 % auf 10 % wurde bei der Bewertung der latenten Steuern zum 30. September 2025 erstmals berücksichtigt. Hieraus ergab sich ein erfolgswirksamer latenter Steueraufwand von 233 Mio. EUR und ein erfolgsneutraler latenter Steueraufwand von 139 Mio. EUR.

Für Steuern, die auf BEPS Pillar II beruhen, wurden im Berichtszeitraum 28 Mio. EUR (Vorjahr: 19 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

ZUM VERKAUF STEHENDE VERMÖGENSWERTE UND AUFGEGEBENE GESCHÄFTSBEREICHE

Die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte betrafen vier Flugzeuge der Airbus A320-Familie, die im weiteren Jahresverlauf veräußert und zurück gemietet werden sollen und dem Bereich Passagier-Airlines zugeordnet sind.

Das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen resultiert aus einer nachträglichen Kaufpreisanpassung für die im Jahr 2023 veräußerten Aktivitäten des Segments Catering.

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Der Zinssatz zur Ermittlung der Pensionsverpflichtungen in Deutschland betrug 4,0 % (31. Dezember 2024: 3,6 %), für die Bestimmung der Verpflichtungen in der Schweiz wurde ein Zinssatz von 1,1 % (31. Dezember 2024: 1,0 %) verwendet.

4 Saisonalität

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns ist vor allem im Geschäftsfeld Passagier-Airlines saisonalen Einflüssen ausgesetzt. So sind die Umsätze im ersten und vierten Quartal wegen des schwächeren Reiseverkehrs üblicherweise niedriger, während im zweiten und dritten Quartal regelmäßig höhere Umsatzerlöse und operative Ergebnisse erzielt werden.

5 Erfolgsunsicherheiten

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE		
in Mio. €	30.09.2025	31.12.2024
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	1.943	2.180
Aus Gewährleistungsverträgen	355	339
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	15	16
	2.313	2.535

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 12 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2024: 20 Mio. EUR) verzichtet.

Zum 30. September 2025 beliefen sich die steuerlichen Risiken, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, auf rund 650 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2024: 700 Mio. EUR).

Ende September 2025 bestand ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte von 18,8 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2024 betrug das Bestellobligo 21,6 Mrd. EUR. In beiden Beträgen sind die zur Absicherung der Investitionsauszahlungen abgeschlossenen Fremdwährungssicherungsgeschäfte nicht berücksichtigt. Der Rückgang des Bestellobligos ergab sich vor allem aus der Wechselkursentwicklung des USD, den geleisteten Anzahlungen und den neu zugegangenen Flugzeugen.

6 Finanzinstrumente und Finanzschulden

FINANZINSTRUMENTE

In den nachfolgenden Tabellen sind die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen gegliedert. Die einzelnen Stufen sind dabei folgendermaßen definiert:

Stufe 1: Auf aktiven Märkten gehandelte Finanzinstrumente, deren notierte Preise unverändert für die Bewertung übernommen wurden.

Stufe 2: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

Stufe 3: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Zum 30. September 2025 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 30.09.2025				
in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	5.522	5	25	5.552
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	5	-	5
Wertpapiere	5.522	-	-	5.522
Beteiligungen	-	-	25	25
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	721	-	721
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	-	1.218	-	1.218
Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	-
Fremdkapitalinstrumente	-	1.218	-	1.218
Vermögenswerte gesamt	5.522	1.944	25	7.491

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 30.09.2025				
in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über GuV	-	- 875	-	-875
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	- 5	-	-5
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	- 1.221	-	-1.221
Verbindlichkeiten gesamt	-	-2.101	-	-2.101

Bei den Beteiligungen in Stufe 3 werden aus Wesentlichkeitsgründen die Anschaffungskosten als beste Schätzung des Fair Value angesehen.

Zum 31. Dezember 2024 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2024

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	4.832	6	24	4.862
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	6	-	6
Wertpapiere	4.832	-	-	4.832
Beteiligungen	-	-	24	24
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	1.619	-	1.619
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	-	1.203	-	1.203
Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	-
Fremdkapitalinstrumente	-	1.203	-	1.203
Vermögenswerte gesamt	4.832	2.828	24	7.684

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2024

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über GuV	-	-600	-	-600
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-2	-	-2
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	-602	-	-602
Verbindlichkeiten gesamt	-	-1.204	-	-1.204

Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente. Devisentermingeschäfte und -swaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Devisenoptionen sowie den Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreissmodelle ermittelt.

Die beizulegenden Zeitwerte der Fremdkapitalinstrumente entsprechen ebenfalls dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente.

Für flüssige Mittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten wird der Buchwert als realistische Schätzung des beizulegenden Zeitwerts verwendet.

FINANZSCHULDEN

Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Bei den Anleihen entsprechen die Marktwerte den Börsennotierungen. Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung zugänglicher Marktinformationen (Bloomberg) ermittelt.

FINANZSCHULDEN

in Mio. €	30.09.2025		31.12.2024	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	6.948	6.997	6.969	6.915
Schuldscheindarlehen	672	700	395	409
Kreditlinien	28	28	26	25
Flugzeugfinanzierungen	3.782	3.838	3.798	3.932
Übrige Finanzschulden	125	125	148	123
Summe	11.555	11.688	11.336	11.404
Leasingverbindlichkeiten	2.908	n.a.	2.887	n.a.
Summe	14.463		14.223	

Im Berichtszeitraum wurde eine Hybridanleihe über 500 Mio. EUR mit einem Zinssatz von 5,25 % und einer Laufzeit von 30 Jahren und Kündigungsoption nach sechs Jahren sowie eine Wandelanleihe über 600 Mio. EUR mit einer Laufzeit von sieben Jahren und einem jährlichen Kupon von 0 % begeben. Weiterhin wurden acht Schuldscheindarlehen über insgesamt 380 Mio. aufgenommen sowie fünf Flugzeugfinanzierungen mit einem Volumen von 632 Mio. EUR abgeschlossen. Eine Anleihe des Euro Medium Term Note (EMTN) Programms über 750 Mio. EUR und ein Schuldscheindarlehen über 100 Mio. EUR wurden planmäßig zurückgezahlt. Des Weiteren wurde aus der im Jahr 2020 begebenen Wandelanleihe ein Nominalbetrag von 300 Mio. EUR zurückgekauft und eingezogen.

7 Ergebnis je Aktie

ERGEBNIS JE AKTIE

		30.09.2025	30.09.2024
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	0,91	0,69
Konzernergebnis	Mio. €	1.093	830
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		1.198.293.192	1.196.601.165

Das verwässerte Ergebnis entsprach dem unverwässerten Ergebnis.

8 Gezeichnetes Kapital

GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.067.690.682,88 EUR. Es ist in 1.198.316.673 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 EUR eingeteilt.

GENEHMIGTES KAPITAL

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2024 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 6. Mai 2029 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.000.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 8. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 100.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeitenden (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre ist ausgeschlossen. Bis zum 30. September 2025 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 7.247.434,24 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 92.752.565,76 EUR beträgt.

Der Vorstand ist ermächtigt, im Falle des Eintritts der Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre auszuschließen. Der Ausgabebetrag der neuen Aktien ist im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzulegen und darf den Börsenkurs nicht wesentlich unterschreiten. Von der Ermächtigung darf nur in dem Umfang Gebrauch gemacht werden, als dies zu einem Entfall der in § 4 Abs. 3 LuftNaSiG genannten Voraussetzungen erforderlich ist.

Der Vorstand ist ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats Aktionärinnen und Aktionäre in dem Umfang, wie es zur Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse erforderlich ist, und in der Reihenfolge des § 5 Abs. 3 LuftNaSiG unter Setzung einer angemessenen Frist mit Hinweis auf die andernfalls mögliche Rechtsfolge, der Aktien nach Maßgabe des § 5 Abs. 7 LuftNaSiG verlustig zu gehen, aufzufordern, sämtliche oder einen Teil der von ihnen gehaltenen Aktien zu veräußern und die Veräußerung der Gesellschaft unverzüglich nachzuweisen.

BEDINGTES KAPITAL

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 4. Mai 2025 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 306.044.326,40 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 8. Mai 2028 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10% des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionärinnen und Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 9. Mai 2023 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Zum 30. September 2025 belief sich der Bestand an eigenen Aktien auf 23.481 Stück.

9 Segmentberichterstattung

Die Segmentierung wurde gegenüber dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 geändert. Die aus vier konsolidierten und drei nicht konsolidierten Gesellschaften bestehende Lufthansa Industry Solutions-Gruppe wurde zum 1. Januar 2025 den weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet (zuvor Segment Technik), da die strategische Führung der Gesellschaften nicht mehr durch die Lufthansa Technik AG erfolgt. Die Vorjahreswerte der Segmentberichterstattung wurden dementsprechend angepasst.

SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN Jan. - Sept. 2025

in Mio. €	Passagier-Airlines	Logistik	Technik	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung	Konzern
Außenumsätze	22.487	2.442	4.396	29.325	323	-	29.648
davon Verkehrserlöse	21.662	2.320	-	23.982	-	379	24.361
Konzerninnenumsätze	604	36	1.521	2.161	529	-2.690	-
Umsatzerlöse	23.091	2.478	5.917	31.486	852	-2.690	29.648
Übrige operative Erträge	772	54	394	1.220	1.507	-678	2.049
Operative Erträge	23.863	2.532	6.311	32.706	2.359	-3.368	31.697
Operative Aufwendungen	23.113	2.372	5.887	31.372	2.434	-3.339	30.467
davon Materialaufwand	13.805	1.673	3.842	19.320	294	-1.863	17.751
davon Personalaufwand	4.827	350	1.188	6.365	795	-3	7.157
davon Abschreibungen	1.418	151	114	1.683	73	34	1.790
davon sonstige Aufwendungen	3.063	198	743	4.004	1.272	-1.507	3.769
Operatives Beteiligungsergebnis	164	24	16	204	45	1	250
davon Ergebnis Equity-Bewertung	161	7	13	181	10	1	192
Adjusted EBIT¹⁾	914	184	440	1.538	-30	-28	1.480
Überleitungspositionen	-8	-2	6	-4	-6	-7	-17
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-13	-	-2	-15	-1	1	-15
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-12	-2	-2	-16	-9	-	-25
Ergebnis Anlagenabgang	16	-	2	18	7	-7	18
Sonstige Überleitungspositionen	1	-	8	9	-3	-1	5
EBIT	906	182	446	1.534	-36	-35	1.463
Übriges Finanzergebnis							-9
Ergebnis vor Ertragsteuern							1.454
Gebundenes Kapital ²⁾	10.861	2.147	4.791	17.799	1.115	-258	18.656
davon aus Equity-Beteiligungen	898	36	163	1.097	10	-1	1.106
Segmentinvestitionen	2.325	76	145	2.546	77	49	2.672
davon aus Equity-Beteiligungen	326	-	6	332	-	-1	331
Mitarbeitende zum Stichtag	66.564	4.359	22.877	93.800	9.830	-	103.630

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT s. Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 8, im Zwischenlagebericht.

²⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) abzüglich liquider Mittel und bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN Jan. - Sept. 2024

in Mio. €	Passagier-Airlines	Logistik	Technik ³⁾	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen ³⁾	Überleitung	Konzern
Außenumsätze	21.853	2.235	3.596	27.684	453	-	28.137
davon Verkehrserlöse	21.087	2.119	-	23.206	-	372	23.578
Konzerninnenumsätze	570	37	1.689	2.296	511	-2.807	-
Umsatzerlöse	22.423	2.272	5.285	29.980	964	-2.807	28.137
Übrige operative Erträge	651	58	327	1.036	1.630	-624	2.042
Operative Erträge	23.074	2.330	5.612	31.016	2.594	-3.431	30.179
Operative Aufwendungen	22.334	2.298	5.133	29.765	2.706	-3.331	29.140
davon Materialaufwand	13.506	1.641	3.297	18.444	341	-1.848	16.937
davon Personalaufwand	4.469	325	1.118	5.912	790	-2	6.700
davon Abschreibungen	1.361	147	115	1.623	83	32	1.738
davon sonstige Aufwendungen	2.998	185	603	3.786	1.492	-1.513	3.765
Operatives Beteiligungsergebnis	85	20	-13	92	45	1	138
davon Ergebnis Equity-Bewertung	86	6	-14	78	9	-	87
Adjusted EBIT¹⁾	825	52	466	1.343	-67	-99	1.177
Überleitungspositionen	14	1	-12	3	70	-1	72
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-12	-	-1	-13	-	-	-13
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-5	-2	-5	-12	-11	1	-22
Ergebnis Anlagenabgang	28	-	-4	24	94	-1	117
Sonstige Überleitungspositionen	3	3	-2	4	-13	-1	-10
EBIT	839	53	454	1.346	3	-100	1.249
Übriges Finanzergebnis							-263
Ergebnis vor Ertragsteuern							986
Gebundenes Kapital ²⁾	8.421	2.277	4.707	15.405	1.196	-171	16.430
davon aus Equity-Beteiligungen	366	40	152	558	-	-	558
Segmentinvestitionen	1.999	113	112	2.224	106	144	2.474
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	8	8	-	-	8
Mitarbeitende zum Stichtag	64.392	4.252	21.932	90.576	9.942	-	100.518

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT s. Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 8, im Zwischenlagebericht.

²⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate), abzüglich liquider Mittel und bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten). Die Werte wurden aufgrund neuer Zuordnungen für Passagier-Airlines, Technik und Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen sowie für die Summe angepasst.

³⁾ Werte aufgrund der Umgliederung der Lufthansa Industry Solutions-Gruppe vom Segment Technik in die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen angepasst.

AUBENUMSÄTZE NACH REGIONEN Jan. - Sept.

in Mio. €	2025			2024		
	Verkehrs- erlöse ¹⁾	Andere Betriebs- erlöse	Umsatz- erlöse	Verkehrs- erlöse ¹⁾	Andere Betriebs- erlöse	Umsatz- erlöse
Europa	15.987	1.898	17.885	15.618	1.768	17.386
davon Deutschland	6.940	680	7.620	6.909	562	7.471
Nordamerika	4.682	1.646	6.328	4.397	1.329	5.726
davon USA	4.164	1.229	5.393	3.888	961	4.849
Mittel- und Südamerika	529	207	736	447	160	607
Asien/Pazifik	2.421	1.099	3.520	2.382	902	3.284
Nahost	318	342	660	339	252	591
Afrika	424	95	519	395	148	543
Summe	24.361	5.287	29.648	23.578	4.559	28.137

¹⁾ Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

10 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Anhang zum Konzernabschluss 2024 unter [Erläuterung 50](#) (Geschäftsbericht 2024, S. 330 ff.) dargestellt, erbringen die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen und nehmen andererseits auch Leistungen von diesen in Anspruch. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden unverändert zu Marktpreisen abgewickelt. Im dritten Quartal 2025 wurde eine Beteiligung an der airBaltic erworben. Aufgrund der Mitwirkungsrechte sowie des Volumens der Geschäftsbeziehungen wurde die Gesellschaft als assoziiertes Unternehmen eingestuft. Das Geschäftsvolumen betrug rund 20 Mio. EUR. Die im [Vergütungsbericht 2024](#) (Geschäftsbericht 2024, S. 353 ff.) und unter [Erläuterung 51](#) des Anhangs zum Konzernabschluss 2024 (Geschäftsbericht 2024, S. 333) beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

11 Veröffentlichte, aber noch nicht angewandte Rechnungslegungsvorschriften

Die Auswirkungen des im Geschäftsjahr 2024 veröffentlichten Standards IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss“ werden derzeit untersucht. Die übrigen vom IASB bis zum Veröffentlichungsdatum dieses Berichts verabschiedeten Rechnungslegungsstandardänderungen, die für Geschäftsjahre anzuwenden sind, die nach dem 1. Januar 2025 beginnen, haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Weitere Informationen zu den bis zum Aufstellungszeitpunkt des Zwischenabschlusses beschlossenen Änderungen sind im Konzernanhang zum Konzernabschluss 2024 in

[Erläuterung 2](#) (Geschäftsbericht 2024, S. 245 ff.) dargestellt.

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Frankfurt, den 28. Oktober 2025

Der Vorstand



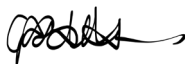
Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands



Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Personal & Recht,
Arbeitsdirektor



Till Streichert
Mitglied des Vorstands
Finanzen



Grazia Vittadini
Mitglied des Vorstands
Chief Technology Officer



Dieter Vranckx
Mitglied des Vorstands
Chief Commercial Officer

IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Venloer Straße 151 – 153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Marc-Dominic Nettesheim (Ltg.)
Patrick Winter
Malte Happel

KONTAKT

Marc-Dominic Nettesheim

+ 49 69 696 – 28008

Tim Müller

+ 49 69 696 – 28002

Cornelia Beier

+ 49 69 696 – 28001

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: + 49 69 696 – 28008
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:

 www.lufthansagroup.com/investor-relations

FINANZKALENDER 2026

6. März 2026	Veröffentlichung Geschäftsbericht 2025
6. Mai 2026	Veröffentlichung 1. Zwischenbericht Januar – März 2026
4. August 2026	Veröffentlichung 2. Zwischenbericht Januar – Juni 2026
3. November 2026	Veröffentlichung 3. Zwischenbericht Januar – September 2026

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 3. Zwischenbericht 2025 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrundeliegenden Erwartungen oder Annahmen könnte die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse beziehungsweise Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet.

Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.