



Um Opportunitäten im Markt der touristischen Reisen konsequent zu nutzen, wird das Angebot an privatreiseorientierten Kurz-, Mittel- und Langstreckenverbindungen ab den Drehkreuzen Frankfurt und München ausgebaut. Dabei ergänzt und stärkt Discover Airlines das touristische Portfolio der Lufthansa Group. So können die Passagiere von dem breiten Zubringernetz und den etablierten Bodenprozessen der Netzwerk-Airlines der Lufthansa Group profitieren.

Die Kooperation mit Partner-Airlines gewinnt an Bedeutung, um die Marktpräsenz in wichtigen Verkehrsgebieten zu stärken und um attraktive Anschlussflüge anzubieten. Dementsprechend werden die erfolgreichen Joint Ventures und Partnerschaften der Lufthansa Group weiterentwickelt. Ergänzend wird das Angebot intermodaler Transportlösungen erweitert.

Weiterhin strebt die Lufthansa Group an, die Konsolidierung der Airline-Branche aktiv voranzutreiben. Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem ITA Airways Joint Venture. Potenzielle Beteiligungen an anderen Unternehmen werden dabei stets anhand ihres Beitrags zur Wertschaffung beurteilt.

Geschäftsfelder Logistik und Technik werden an den Erfordernissen des Markts ausgerichtet

Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik gehören in ihren jeweiligen Branchen zu den weltweit führenden Anbietern.

Lufthansa Cargo fokussiert sich mit spezialisierten Lösungen auf dynamisch wachsende Gütersegmente. Die Fracht-Airline reagiert auf die sich wandelnde Globalisierung mit einer breiteren geografischen Ausrichtung, zum Beispiel mit der verstärkten Anbindung von Wachstumsmärkten. Zudem investiert Lufthansa Cargo in die Modernisierung ihres Hubs am Standort Frankfurt für einen noch leistungsfähigeren Frachtumschlag. Ziel ist es, in die weltweiten Top 3 im Luftfrachtmarkt aufzusteigen.

Lufthansa Technik zählt zu den weltweit führenden Anbietern flugzeugtechnischer Dienstleistungen. Das Unternehmen stärkt seine internationale Präsenz durch den Ausbau globaler Produktionsstandorte. Gleichzeitig treibt es die Digitalisierung sowie die Modularisierung seiner Produkte konsequent voran und erweitert das Portfolio in angrenzenden Geschäftsfeldern wie beispielsweise Defense.

Lufthansa Group wird verstärkt auf Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung ausgerichtet

Verantwortung bildet die Grundlage des unternehmerischen Handelns der Lufthansa Group. Sie baut daher ihr Umweltsengagement kontinuierlich aus, engagiert sich im Bereich gesellschaftlicher Belange und pflegt einen verantwortungsvollen und fairen Umgang mit ihren Mitarbeitenden und Partnern. [➔ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

So strebt die Lufthansa Group im Bereich Umweltschutz an, die Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 2019 zu halbieren, und unterstützt das Ziel, den Luftverkehr bis 2050 CO₂-neutral zu gestalten. Sie verfolgt das Ziel, ihren CO₂-Ausstoß pro Revenue-Tonnenkilometer bis 2030 um 30,6 % gegenüber 2019 zu senken.

Um die genannten Ziele zu erreichen, investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in treibstoffeffiziente Flugzeuge und initiiert operative Effizienzmaßnahmen. Zusätzlich treibt sie die Verbreitung von nachhaltigen Kraftstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) gemeinsam mit der Politik sowie Branchen-, Technologie- und Forschungspartnern voran.

Darüber hinaus bezieht die Lufthansa Group Nachhaltigkeitsaspekte in die Gestaltung ihres Produkt- und Serviceangebots ein. So ermöglicht sie es ihren Kundinnen und Kunden, durch den Einsatz von SAF und die Unterstützung von Klimaschutzprojekten zur Reduzierung der Klimawirkung künftiger Flüge beizutragen.

Die Lufthansa Group legt großen Wert darauf, ihren Beschäftigten ein attraktives Arbeitsumfeld mit transparenten Strukturen, effizienten Prozessen und umfangreichen Sozialleistungen zu bieten. Sie stellt umfangreiche Weiterentwicklungsmöglichkeiten bereit und trägt so zur Zufriedenheit der Mitarbeitenden bei. Vielfalt und Chancengleichheit werden dabei als Stärke verstanden.

Auf gesellschaftlicher Ebene setzt sich das Unternehmen unter anderem mit der konzerneigenen, gemeinnützigen Hilfsorganisation help alliance weltweit durch finanzielle und personelle Unterstützung von Bildungseinrichtungen und -maßnahmen für benachteiligte Menschen ein.

Aufgrund der zentralen Bedeutung nachhaltigen Handelns werden die Nachhaltigkeitsaspekte in der Vergütung der Vorstandsmitglieder und der Leitungsebenen berücksichtigt. Die Lufthansa Group unterstützt außerdem aktiv die Bewertung durch relevante internationale ESG-Ratings wie zum Beispiel MSCI, Sustainalytics oder CDP, um jederzeit Transparenz über Aktivitäten und Fortschritte zu gewährleisten.

Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung

Finanzstrategie baut auf drei Säulen

Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet. Grundlage hierfür sind die drei Dimensionen Nachhaltige Wertschaffung, Erzielung starker Free Cashflows und Sicherung der finanziellen Stabilität. Die erfolgreiche Umsetzung der Finanzstrategie soll dazu beitragen, dass die Bilanz der Lufthansa Group weiter gestärkt wird und der Konzern in profitables Wachstum investieren und Krisen erfolgreich bewältigen kann.

G06 Finanzstrategie

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts



Nachhaltige Wertschaffung

Fokus

- Steigerung der Kapitalrentabilität
- Steigerung der Profitabilität
- Kontinuierliche Verringerung der Umweltauswirkungen

Zielgrößen

- Adjusted ROCE
- Adjusted EBIT-Marge¹⁾
- Spezifischer CO₂-Ausstoß



Erzielung starker Free Cashflows

Fokus

- Steigerung des operativen Ergebnisses
- Working Capital Management
- Fokussierte Investitionstätigkeit

Zielgrößen

- Adjusted Free Cashflow¹⁾



Sicherung der finanziellen Stabilität

Fokus

- Ausreichende Liquiditätsausstattung
- Verringerung der Nettoverschuldung
- Sicherung des Investment-Grade-Ratings
- Minimierung von Finanzrisiken

Zielgrößen

- Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

¹⁾ Herleitung [↗](#) Ertragslage, Finanzlage

„Finance Transformation Program“ soll zu Verbesserungen im Finanzbereich führen

Die Lufthansa Group hat im Geschäftsjahr 2022 ein Finanztransformationsprogramm („Finance Transformation Program“) zur strukturellen Weiterentwicklung und Stärkung der Finanzfunktion im Konzern initiiert. Ziel des Programms ist die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen Erfolgs des Unternehmens. Wesentliche Eckpfeiler sind die Verbesserung der finanziellen Steuerung, die Steigerung der Effizienz, die Weiterentwicklung von Talenten und weiteren Mitarbeitenden sowie insbesondere die Modernisierung der Finanz-IT-Landschaft.

Das „Finance Transformation Program“ schreitet erfolgreich und plangemäß voran. Im Geschäftsjahr 2025 konnten wesentliche Fortschritte erzielt werden. So wurde das Datenmodell für harmonisierte Finanzdaten entwickelt, standardisierte Finanzprozesse wurden definiert und eine gemeinsame, konsolidierte Finanz-IT-Zielarchitektur wurde verabschiedet. Zudem wurde die sogenannte „Finance Academy“ durch ein breites, professionelles Lernangebot zur gezielten Weiterentwicklung von Fähigkeiten ausgebaut. Seit Mitte des Berichtsjahres liegt der Fokus auf der technischen Umsetzung mit dem Ziel eines erfolgreichen ersten Go-Lives bei zwei Lufthansa Group Airlines im Januar 2027. Im Anschluss an diese Pilotierung sollen über drei weitere Rollout-Wellen bis zum Jahr 2030 die Finanzbereiche aller Airlines in das neue System sowie in eine neue Organisation überführt werden.

Lufthansa Group gibt neue mittelfristige Finanzziele bekannt

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

Das Unternehmen beabsichtigt, die Synergien innerhalb der Gruppe durch konsequentes Vorantreiben der integrierten und vernetzten Zusammenarbeit zu maximieren. Bei den Netzwerk-Airlines sollen die bestehenden Transformationsprogramme, insbesondere das Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines, und die umfangreiche Flottenerneuerung den Weg zu mehr Profitabilität ebnen.

Hierdurch sollen nachhaltig attraktive Renditen für die Aktionärinnen und Aktionäre erwirtschaftet werden.

Dazu strebt das Unternehmen an, im Zeitraum von 2028 bis 2030 folgende finanzielle Ziele zu erreichen:

- Adjusted EBIT-Marge von 8 % bis 10%
- Adjusted ROCE (Return on Capital Employed) vor Steuern von 15 % bis 20%
- Adjusted Free Cashflow von über 2,5 Mrd. EUR pro Jahr

Bilanzielle Stärke soll auch weiterhin die Basis für die Erreichung der finanziellen Ziele sein. Wie schon aktuell der Fall, strebt die Lufthansa Group auch 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 Mrd. EUR bis 10 Mrd. EUR vorhalten.

Zudem wird das Unternehmen an der bestehenden Dividendenpolitik festhalten, die eine Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns an die Aktionäre vorsieht.

Darüber hinaus beabsichtigt die Lufthansa Group, den Leasinganteil der Flotte mittel- und langfristig weiter auszubauen. [↗ Flotte.](#)



Nachhaltige Wertschaffung

Nachhaltige Wertschaffung benötigt adäquates Profitabilitätsniveau

Das Steuerungssystem der Lufthansa Group folgt einem wertorientierten Ansatz. Im Mittelpunkt steht dabei die Kapitalrentabilität, gemessen als Adjusted Return on Capital Employed (Adjusted ROCE). Ist der Adjusted ROCE höher als die durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC), schafft das Unternehmen Wert. Die zugrunde liegende Kapitalbasis wird dabei um die liquiden Mittel des Konzerns bereinigt. Im Geschäftsjahr 2025 wurde die Berechnungssystematik des Adjusted ROCE angepasst: Zukünftig wird die Wertschaffung des Unternehmens vor Steuern dargestellt, nicht nach Steuern.

Im Geschäftsjahr 2025 war die Wertschaffung des Unternehmens positiv. Der Adjusted ROCE vor Steuern betrug 10,3 % (Vorjahr: 9,6 %), der WACC stieg im Geschäftsjahr 2025 auf 8,6 % (Vorjahr: 8,5 %). Gemäß neuer Mittelfristziele soll der Adjusted ROCE vor Steuern in den Jahren 2028 bis 2030 bei 15 % bis 20 % liegen.

T008 Berechnung Adjusted ROCE

in Mio. €	2025	2024	Veränderung in %
Umsatzerlöse	39.597	37.581	5
Bestandsveränderungen, andere aktivierte Eigenleistungen und sonstige betriebliche Erträge	3.062	3.186	-4
Betriebliche Erträge	42.659	40.767	5
Betriebliche Aufwendungen	40.890	39.225	4
Beteiligungsergebnis	261	189	38
EBIT	2.030	1.731	17
Adjusted EBIT	1.960	1.645	19
ROCE¹⁾ in %	10,7	10,1	0,6 P.
Adjusted ROCE²⁾ in %	10,3	9,6	0,7 P.
Bilanzsumme	48.394	47.052	3
Abzugskapital	28.107	29.287	-4
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	5.389	5.183	4
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige kurzfristige Rückstellungen	6.904	6.751	2
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	3.932	3.714	6
davon weiteres Abzugskapital	3.734	5.151	-28
davon liquide Mittel	8.148	8.488	-4
Eingesetztes Kapital	20.287	17.765	14
Durchschnittlich eingesetztes Kapital	19.026	17.114	11
WACC in % ³⁾	8,6	8,5	0,1 P.

¹⁾ EBIT/durchschnittlich eingesetztes Kapital; Vorjahreszahlen angepasst aufgrund neuer Berechnungssystematik (vor Steuern).

²⁾ Adjusted EBIT/durchschnittlich eingesetztes Kapital; Vorjahreszahlen angepasst aufgrund neuer Berechnungssystematik (vor Steuern); Adjusted ROCE nach vorheriger Berechnungssystematik, d.h. nach Steuern: 7,7 % (Vorjahr: 7,2 %).

³⁾ Interne Steuerungsgröße.

Eine nachhaltige Wertschaffung erfordert ein adäquates Profitabilitätsniveau. Ein solches ermöglicht es, unternehmerisch frei zu agieren und wesentliche Stakeholder – vor allem Investorinnen und Investoren – am Unternehmenserfolg teilhaben zu lassen.

Die Profitabilität des Unternehmens wird durch die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, gemessen. Bei der Ermittlung des zugrunde liegenden Adjusted EBIT wird das berichtete EBIT um außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen, Ergebniseffekte aus Abgängen von Anlagevermögen, Effekte aus Pensionsplanänderungen, Restrukturierungsaufwendungen in Form von Abfindungen, signifikante, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit stammende Kosten aus Rechtsverfahren und Unternehmenstransaktionen sowie sonstige materielle einmalige Aufwendungen, die unmittelbar durch außerordentliche externe Faktoren verursacht werden, bereinigt.

Bereinigungen erfolgten im Berichtsjahr insbesondere aufgrund von Buchgewinnen, vor allem aus Verkäufen von Flugzeugen und Auflösungen von Rückstellungen, die für außerordentliche Rechtsrisiken sowie für Restrukturierungen gebildet worden waren, sowie durch gegenläufig außerplanmäßige Abschreibungen, insbesondere auf zur Verwertung vorgesehene Flugzeuge, und durch Abfindungs- und Restrukturierungsaufwendungen. [↗ T022 Überleitung Ergebnisse.](#)

Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2025 bei 1.960 Mio. EUR (Vorjahr: 1.645 Mio. EUR). Damit betrug die Adjusted EBIT-Marge 4,9 % (Vorjahr: 4,4 %). [↗ Ertragslage.](#)

Die Sicherstellung der zukünftigen Wertschaffung des Unternehmens bildet die Grundlage für alle Investitions- und Strategieentscheidungen der Lufthansa Group. Zur Steigerung der zukünftigen Profitabilität wurden im Geschäftsjahr 2025 umfassende Maßnahmen initiiert. Insbesondere die Flottenerneuerung sowie Zukunftsprogramme wie das Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines sind Teil einer umfassenden



Veränderung. Diese zielt darauf ab, die Lufthansa Group langfristig zu stärken und die Produktivität sowie Profitabilität zu steigern. Auch durch eine engere und vernetztere Zusammenarbeit von Konzernfunktionen und Airlines sollen Synergien gehoben und die Effizienz weiter gesteigert werden. Hierzu wird die Lufthansa Group in den nächsten Jahren auch die digitale Transformation vorantreiben.

Im Ergebnis erwartet die Lufthansa Group bis zum Ende der Dekade eine deutlich gesteigerte Profitabilität. Gemäß neuer Mittelfristziele soll in den Jahren 2028 bis 2030 eine Adjusted EBIT-Marge von 8 % bis 10 % erwirtschaftet werden.

[↗ Prognosebericht.](#)

Darüber hinaus bezieht die Lufthansa Group den spezifischen CO₂-Ausstoß in das Steuerungssystem ein, um durch die Verringerung von Umweltauswirkungen damit verbundene Kosten zu reduzieren. Dies ermöglicht eine nachhaltige Wertschaffung, beeinflusst die Finanzierungsbedingungen positiv und fließt zudem in die Managementvergütung ein. Der spezifische CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, lag 2025 bei 85,4 Gramm und damit 2 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 87,5 Gramm). Informationen zu den langfristigen Zielsetzungen bezüglich der Verringerung von CO₂-Emissionen finden sich in der [↗ Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.](#)

Kosten- und Effizienzmanagement sichert Zukunftsfähigkeit

Die Lufthansa Group erwartet in den nächsten Jahren signifikante Kostensteigerungen, insbesondere durch regulatorisch bedingte Aufwendungen im Bereich Nachhaltigkeit, wie die SAF-Quote und den Wegfall kostenloser CO₂-Zertifikate. Auch andere Kostenpositionen, wie Gebühren und Personalkosten, werden voraussichtlich höher ausfallen. Die Lufthansa Group geht daher davon aus, dass die Stückkosten unter anderem aufgrund andauernder Kosteninflation unter Druck bleiben werden.

Um auf unvermeidbare Kostensteigerungen zu reagieren, liegt ein Fokus auf der Steigerung der Stückerlöse durch gezielte Maßnahmen zur Umsatzsteigerung. Die anhaltenden Kapazitätsbeschränkungen im Markt werden voraussichtlich zusätzlich zur marktweiten Erlösstabilisierung beitragen.

Dies erfordert ein bedachtes Abwägen zwischen einer Erhöhung der Marktanteile, Steigerungen der Durchschnittserlöse sowie der Allokation der Produktionskapazität auf die verschiedenen Flugbetriebe. Das Wachstum soll dabei zunehmend in Flugbetrieben mit hoher Produktivität und niedrigen Stückkosten stattfinden.

Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit hat das Unternehmen zusätzlich Programme zur kostenseitigen Effizienz- und Produktivitätssteigerung sowie weitere Kostensenkungsmaßnahmen überprüft und umgesetzt. Hierzu müssen sowohl operative Einheiten – von der Flotte bis zum eingesetzten Personal – als auch die administrativen Funktionen beitragen.

Um dem Kostendruck entgegenzuwirken, wurden bereits im Jahr 2024 Effizienzsteigerungsprogramme bei den Passagier-Airlines aufgesetzt, die auf einen effizienteren Einsatz von Crews und Flotte abzielen. Dazu zählt insbesondere das Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines mit einem geplanten ergebniswirksamen Maßnahmenvolumen von rund 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2026 und rund 2,5 Mrd. EUR im Jahr 2028. Im Berichtsjahr wurden die konzernweiten Effizienz- und Ergebnisverbesserungsprogramme, über die regelmäßig an den Konzernvorstand berichtet wird, unter einem Dach vereint. [↗ Passagier-Airlines.](#)

Erzielung starker Free Cashflows und effektive Kapitalallokation

Finanzmanagement zielt auf starke Free Cashflows ab

Um Wert für die Anteilseigner zu schaffen und langfristig die Verschuldung weiter abzubauen, liegt ein klarer Fokus der

Finanzstrategie der Lufthansa Group auf der Erwirtschaftung starker Free Cashflows. Hierfür sind neben der Steigerung des operativen Ergebnisses ein striktes Cash- und Working Capital Management sowie eine fokussierte Investitionstätigkeit die wesentlichen Stellhebel.

Auch in der variablen Vergütung vieler Beschäftigter und insbesondere der Führungskräfte sowie in den Performance-Dialogen mit den Geschäftseinheiten spielt der Free Cashflow eine große Rolle. Damit wird die Organisation kontinuierlich für dessen Einfluss auf den Unternehmenswert sensibilisiert und es werden Anreize für die Steigerung des Free Cashflows geschaffen.

Gemäß neuer Mittelfristziele soll der Adjusted Free Cashflow in den Jahren 2028 bis 2030 bei über 2,5 Mrd. EUR jährlich liegen.

Im Geschäftsjahr 2025 konnte die Lufthansa Group einen positiven Adjusted Free Cashflow in Höhe von 1.188 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: 840 Mio. EUR). [↗ Finanzlage.](#)

Verbesserungen im Working Capital Management unterstützen die Cashflow-Generierung

Das Working Capital Management soll weiter intensiviert werden. Dies umfasst gezielte Maßnahmen wie ein striktes Forderungsmanagement, die Optimierung von Zahlungskonditionen bei Lieferanten sowie Verbesserungen in den Beschaffungsprozessen und der Vorratshaltung, vor allem bei Lufthansa Technik.

Fokussierte Investitionstätigkeit soll Rentabilität der eingesetzten Mittel erhöhen

Die strategischen Ziele des Konzerns und der Geschäftsfelder sowie die Portfoliorollen der Konzerngesellschaften bilden den Rahmen für Kapitalallokation und Investitionsentscheidungen. Alle Investitionsprojekte sollen hierbei auf eine nachhaltige Wertschaffung einzahlen, das heißt auf eine Rentabilität jenseits der gewichteten Kapitalkosten (WACC).



Die Lufthansa Group investiert umfangreich in die Modernisierung der Flotte, das Bord- und Bodenprodukt, die Digitalisierung sowie die Infrastruktur. Neue Flugzeuge ersetzen zu einem wesentlichen Teil ältere, weniger effiziente Modelle und steigern so nachhaltig die Profitabilität, zum Beispiel aufgrund höherer Treibstoffeffizienz oder geringerer Wartungskosten. Die Zuordnung neuer Flugzeuge zu den verschiedenen Airlines und Standorten folgt wertorientierten Kriterien und wird kontinuierlich optimiert.

Im Berichtsjahr wurden für den Zweck der Finanzierung der Flottenmodernisierung sogenannte Sale-and-Lease-back-Transaktionen abgeschlossen, in denen insgesamt 19 Flugzeuge an Lessoren verkauft und wieder zurückgeleast wurden.

Die Lufthansa Group hat ihr Investitionsvolumen im Berichtsjahr gesteigert. Im Vergleich zum Vorjahr sanken die Nettoinvestitionen (ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen) um 9 % auf 2.460 Mio. EUR (Vorjahr: 2.698 Mio. EUR). Sie entfielen im Wesentlichen auf An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. [↗ G13 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen.](#)

Kontinuierliche Dividendenausschüttung wird angestrebt

Die Aktionärinnen und Aktionäre sollen regelmäßig über eine attraktive Dividende direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Dies soll die Attraktivität des Unternehmens auch für Investorinnen und Investoren mit langfristigem Anlagehorizont steigern.

Die Dividendenpolitik der Lufthansa Group sieht die Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, an die Aktionärinnen und Aktionäre vor. Voraussetzung für die Zahlung einer Dividende ist, dass der Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellenden Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung in der entsprechenden Höhe zulässt. Die Dividendenpolitik wurde im Rahmen der neuen Mittelfristziele bestätigt.

Für das Geschäftsjahr 2025 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 12. Mai 2026 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,33 EUR je Aktie an die Aktionärinnen und Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 396 Mio. EUR oder 30 % des Konzerngewinns 2025 und somit einem höheren Prozentsatz als im Vorjahr, als ein Anteil von 26 % des Konzerngewinns ausgeschüttet wurde. [↗ Ertragslage.](#)

Sicherung der finanziellen Stabilität

Liquidität soll zwischen 8 Mrd. EUR und 10 Mrd. EUR liegen

Die Erfahrungen der Corona-Pandemie haben gezeigt, dass eine ausreichende Mindestliquidität im Fall globaler Krisen, von denen Airlines in der Regel in besonderem Maße betroffen sind, existenziell entscheidend ist. Ausschlaggebend für die Höhe der notwendigen Liquidität sind dabei für einen extremen Krisenfall, neben der Abdeckung der operativen Aufwendungen, auch die Sicherstellung der Rückzahlungsfähigkeit von Verbindlichkeiten des Working Capitals und dabei insbesondere die erhaltenen Kundenanzahlungen für noch nicht ausgeflogene Flugdokumente. Um die Liquiditätsrisiken zu mindern und damit den Konzern gegen mögliche Krisen zu schützen, strebt die Lufthansa Group eine Mindestliquidität von 8 Mrd. EUR bis 10 Mrd. EUR an. Diese wurde auch im Rahmen der neuen Mittelfristziele bestätigt. Aus Kapitaleffizienzgründen wird ein Teil der strategischen Liquiditätsreserve in Form einer revolving Kreditlinie vorgehalten.

Unter Berücksichtigung der frei verfügbaren Kreditlinien standen dem Unternehmen am Jahresende 2025 10,7 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2024: 11,0 Mrd. EUR). [↗ Finanzlage.](#)

Niedriger Verschuldungsgrad soll sichergestellt werden

Die Sicherstellung eines niedrigen Verschuldungsgrads, vor allem durch die Erzielung starker Free Cashflows sowie durch die Optimierung der Nettokreditverschuldung, bleibt im Fokus der langfristigen Finanzstrategie.

Der Verschuldungsgrad, gemessen an der Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA, berücksichtigt neben der Nettokreditverschuldung (inklusive der finanziellen Verpflichtungen aus Lease-Verträgen vor allem für Immobilien und Flugzeuge) auch die Netto-Pensionsverpflichtungen. Diese werden aktiv gemanagt. Die Lufthansa Group hat zur Begrenzung des weiteren Anstiegs der Verbindlichkeiten größtenteils auf ein beitragsorientiertes Pensionssystem umgestellt. Für die größten verbleibenden leistungsorientierten Pensionspläne wurde die Allokation des Pensionsvermögens im Rahmen der Einführung eines sogenannten Liability Driven Investments (LDI) angepasst. Dies zielt darauf ab, die Zinssensitivität des Planvermögens stärker an jene der Pensionsverpflichtungen anzugleichen, um die Volatilität der Pensionsrückstellungen dauerhaft zu verringern.

Die Nettokreditverschuldung betrug zum Ende des Geschäftsjahres 2025 6.406 Mio. EUR. Sie lag damit trotz des positiven Free Cashflows aufgrund der Zins- und Dividendenzahlungen sowie des Zugangs von Leasingverbindlichkeiten insbesondere durch die Sale-and-Lease-back-Transaktionen um 12 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 5.744 Mio. EUR). Die Netto-Pensionsverpflichtungen sanken dagegen im Berichtsjahr zinsbedingt um 26 % auf 1.902 Mio. EUR (Vorjahr: 2.566 Mio. EUR). In Kombination mit dem gestiegenen Adjusted EBITDA verringerte sich die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA zum Jahresende 2025 auf 1,8 (Vorjahr: 2,0). [↗ Vermögenslage.](#)

T009 Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

in Mio. €	2025	2024	Veränderung in %
Nettokreditverschuldung ¹⁾	5.909	5.497	7
Netto-Pensionsverpflichtungen	1.902	2.566	-26
Adjusted Net Debt	7.811	8.063	-3
Adjusted EBIT	1.960	1.645	19
Abschreibungen	2.369	2.337	1
Adjusted EBITDA	4.329	3.982	9
Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA	1,8x	2,0x	-0,2x

¹⁾ Zur Ermittlung des Adjusted Net Debt wurden hier 50% der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (247 Mio. EUR) und 50% der 2025 begebenen Hybrid-Anleihe (250 Mio. EUR) herausgerechnet. Herleitung der Nettokreditverschuldung [↗ Finanzlage](#).

Sicherung des Investment-Grade-Ratings

Die Deutsche Lufthansa AG wird von allen führenden Rating-agenturen mit Investment Grade bewertet.

Standard & Poor's, Fitch Ratings sowie Scope Ratings bewerten die Deutsche Lufthansa AG jeweils mit einem Investment-Grade-Rating von „BBB-“ und dem Ausblick „stabil“. Das Rating von Moody's liegt bei Baa3 und damit ebenfalls auf Investment-Grade-Niveau mit dem Ausblick „stabil“.

T010 Entwicklung der Ratings

Rating/ Ausblick	2025	2024	2023	2022	2021
Standard & Poor's	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil	BB/ positiv	BB-/ stabil
Moody's	Baa3/ stabil	Baa3/ stabil	Ba1/ stabil	Ba2/ stabil	Ba2/ negativ
Scope Ratings	BBB-/ stabil	BBB-/ positiv	BBB-/ positiv	BBB-/ stabil	BBB-/ negativ
Fitch Ratings	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil		

Der Konzern strebt an, dauerhaft als Investment Grade eingestuft zu werden. Eine solche Beurteilung der Unternehmensbonität sichert einen guten Kapitalmarktzugang und niedrige Finanzierungskosten und damit einen guten finanziellen Handlungsspielraum des Unternehmens. Voraussetzung für ein Investment-Grade-Rating sind unter anderem eine gute Profitabilität und ein adäquater Verschuldungsgrad.

Lufthansa Group profitiert von gutem Kapitalmarktzugang und nutzt diversifizierte Finanzierungsquellen

Auch im Geschäftsjahr 2025 nahm die Lufthansa Group erfolgreich neue Mittel am Kapitalmarkt auf und profitierte dabei von attraktiven Konditionen in Verbindung mit ihrem Investment-Grade-Rating. Über die Platzierung einer Hybridanleihe, einer Wandelanleihe, acht Schuldscheindarlehen sowie sechs Flugzeugfinanzierungen wurden insgesamt 2.266 Mio. EUR aufgenommen. Außerdem nutzte die Lufthansa Group diverse andere Instrumente zur Finanzierung wie zum Beispiel Sale-and-Lease-back und Japanese Operating Leases. [↗ Finanzlage](#).

Auch zukünftige Finanzierungen richten sich nach der Notwendigkeit für Investitionen und zielen auf die Minimierung von Finanzierungskosten ab. Diese werden im Wesentlichen durch das Rating der Lufthansa Group sowie die am Markt herrschenden Konditionen bestimmt. Durch Differenzierung der Finanzierungsinstrumente werden ein breiter Finanzierungsmix, günstige Finanzierungskosten, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil und ein diversifiziertes Portfolio von Fremdkapitalgebern erzielt. [↗ G16 Fälligkeitsprofil der Finanzverbindlichkeiten](#).

Neu aufgenommene Darlehen oder Anleihen können grundsätzlich sowohl fest als auch variabel verzinst sein. Die Lufthansa Group verfolgt eine „Net Fix Hedging Strategie“. Das heißt, dass die Höhe variabel verzinsten Verbindlichkeiten die Höhe der zu einem variablen Zinssatz angelegten Finanzmittel nicht übersteigen soll, sodass die Nettoverschuldung fest verzinst ist und marktweite Zinsveränderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Zinslast des Konzerns haben. Diese Strategie wird im Wesentlichen durch Derivate gesteuert.

Strukturiertes Risikomanagement minimiert Finanzrisiken

Die finanzielle Stabilität des Konzerns wird außerdem durch ein integriertes Risikomanagement gewahrt. Die Absicherung von Treibstoff-, Währungs- und Zinsänderungsrisiken dient dazu, kurzfristige Finanzrisiken für die Lufthansa Group zu minimieren. Dabei werden Preisschwankungen durch ein regelbasiertes Vorgehen geglättet. Veränderungen der Treibstoffkosten können so frühzeitig in der Preisgestaltung berücksichtigt werden. [↗ Chancen- und Risikobericht, Konzernanhang, Erläuterung 45](#).