



2. Zwischenbericht

Januar - Juni 2025

CONNECTING PEOPLE, CULTURES AND
ECONOMIES IN A SUSTAINABLE WAY

2025



DIE LUFTHANSA GROUP

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %	April - Juni 2025	April - Juni 2024	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	18.449	17.399	6	10.322	10.007	3
davon Verkehrserlöse	Mio. €	15.009	14.332	5	8.643	8.429	3
Operative Erträge	Mio. €	20.016	18.807	6	11.189	10.632	5
Operative Aufwendungen	Mio. €	19.963	18.980	5	10.452	9.969	5
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.344	978	37	1.465	1.257	17
Adjusted EBIT	Mio. €	149	-163		871	686	27
EBIT	Mio. €	120	-212		861	659	31
Konzernergebnis	Mio. €	127	-265		1.012	469	116
Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	48.137	47.233	2	-	-	
Eigenkapital	Mio. €	10.342	9.701	7	-	-	
Nettokreditverschuldung	Mio. €	5.455	5.640	-3	-	-	
Netto-Pensionsverpflichtungen	Mio. €	2.227	2.451	-9	-	-	
Operativer Cashflow ¹⁾	Mio. €	2.831	2.688	5	1.014	1.388	-27
Bruttoinvestitionen ²⁾	Mio. €	1.637	1.761	-7	818	837	-2
Nettoinvestitionen ¹⁾	Mio. €	1.934	1.654	17	777	725	7
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	1.024	878	17	138	573	-76
Rentabilitätskennziffern							
Adjusted EBITDA-Marge	%	7,3	5,6	1,7 P.	14,2	12,6	1,6 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	0,8	-0,9	1,7 P.	8,4	6,9	1,5 P.
EBIT-Marge	%	0,7	-1,2	1,9 P.	8,3	6,6	1,7 P.
Lufthansa Aktie							
Schlusskurs (30. Juni)	€	7,18	5,71	26	-	-	
Ergebnis pro Aktie	€	0,11	-0,22		0,84	0,39	115
Mitarbeitende							
Mitarbeitende (30. Juni)	Anzahl	102.974	100.173	3	-	-	

KENNZAHLEN (FORTSETZUNG)

		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %	April - Juni 2025	April - Juni 2024	Veränderung in %
Leistungsdaten							
Flüge	Anzahl	483.005	469.625	3	278.826	272.654	2
Fluggäste	Tsd.	61.391	60.298	2	37.100	35.939	3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	160.132	153.816	4	90.211	86.945	4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	128.962	124.733	3	73.943	71.460	3
Sitzladefaktor	%	80,5	81,1	-0,6 P.	82,0	82,2	-0,2 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	8.738	8.214	6	4.627	4.418	5
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	5.114	4.796	7	2.666	2.537	5
Fracht-Nutzladefaktor ¹⁾	%	58,5	58,4	0,1 P.	57,6	57,4	0,2 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Veröffentlichungstag: 31. Juli 2025.

INHALT

3 Brief des Vorstands	27 Zwischenabschluss	43 Weitere Informationen
4 Zwischenlagebericht	27 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	43 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
4 Gesamtwirtschaftliche Lage	28 Konzern-Gesamtergebnisrechnung	44 Bescheinigung nach präferischer Durchsicht
5 Branchenentwicklung	29 Konzernbilanz	45 Impressum/Kontakt
5 Geschäftsverlauf im Überblick	31 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	Finanzkalender 2025/2026
6 Wesentliche Ereignisse	32 Konzern-Kapitalflussrechnung	
6 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	33 Anhang	
7 Finanzielle Entwicklung		
15 Geschäftsfelder		
24 Chancen- und Risikobericht		
25 Prognosebericht		

Brief des Vorstands

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

die Lufthansa Group verzeichnete im ersten Halbjahr 2025 in einem herausfordernden Marktumfeld eine positive Entwicklung. Hervorzuheben ist die deutlich verbesserte operative Stabilität. Zudem haben wir die weltweit anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen gezielt genutzt. Durch den weiteren Ausbau und Absatz von Kapazitäten konnten unsere Airlines insgesamt mehr als 61 Millionen Fluggäste zuverlässig an ihr Ziel bringen.

So konnten unsere Passagier-Airlines ihr Halbjahresergebnis gegenüber dem Vorjahr erneut steigern und im zweiten Quartal ein positives Ergebnis über Vorjahresniveau erzielen. Diese positive Entwicklung konnten wir trotz anhaltender Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge sowie herausfordernder geopolitischer Rahmenbedingungen erreichen. Und trotz deutlich gestiegener Kosten, zu denen auch unsere Standortkosten in Deutschland zählen, die in puncto Steuern, Abgaben und Gebühren auf ein negatives Rekordniveau gestiegen sind.

Auch die Geschäftsfelder Logistik und Technik haben ihren Erfolgskurs im ersten Halbjahr 2025 fortgesetzt und erneut positive Ergebnisse über Vorjahresniveau erwirtschaftet. Besonders Lufthansa Cargo konnte von der anhaltenden Marktvolatilität profitieren und ihre Stärken gezielt ausspielen. Auch Lufthansa Technik hat ihre Position weiter ausgebaut und zum Gesamterfolg der Lufthansa Group beigetragen.

Im ersten Halbjahr 2025 erzielte die Lufthansa Group ein Adjusted EBIT von 149 Millionen Euro, was einer Verbesserung um 312 Millionen Euro gegenüber dem Vorjahr entspricht. Auch unsere Bilanz haben wir nachhaltig gestärkt. Für das Gesamtjahr erwarten wir ein Adjusted EBIT deutlich über dem Vorjahresniveau von rund 1,6 Milliarden Euro. Wesentliche Einflussfaktoren für den positiven Ausblick sind die Ergebnisentwicklung bei Lufthansa Airlines, die Entwicklung der Treibstoffpreise sowie das traditionell starke vierte Quartal bei Lufthansa Cargo.

Die voranschreitende Umsetzung des Turnaround-Programms bei Lufthansa Airlines wirkt bereits nachhaltig positiv auf die operative Stabilität. Nach den operativen Schwierigkeiten

der Vorjahre rechnen wir erstmals wieder mit einem starken und zugleich sehr stabilen Sommer 2025. Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit unserer Kernmarke lagen im ersten Halbjahr 2025 erstmals wieder über dem Vorkrisenniveau im Jahr 2019.

Auch strukturell kommen wir mit dem Umbau der Lufthansa Group planmäßig voran. Die Flotte von City Airlines wächst kontinuierlich. Das neue Allegris Bordprodukt haben wir auf der Lufthansa Langstrecke erfolgreich eingeführt und im Juni bereits den zehnten Airbus A350 mit der innovativen Allegris Kabine in Betrieb genommen. Für den Spätsommer erwarten wir zudem die erste Boeing 787 „Dreamliner“ mit Allegris Ausstattung und bei SWISS die erste A350 mit der neuen „SWISS Senses“ Kabine. Damit verbessern unsere Airlines das erstklassige Premium-Erlebnis für unsere Gäste und setzen neue Maßstäbe in puncto Kundenzufriedenheit.

Auch mit der Integration von ITA Airways kommen wir zügig voran. Mit dem Ziel konzernweite Synergien noch stärker zu nutzen, wollen wir die Fluglinie als fünfte Netzwerk-Airline der Lufthansa Group bereits im kommenden Jahr vollständig in unsere Gruppe einbinden.

Gemeinsam wollen wir das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft führen - zum Wohle unserer Aktionärinnen und Aktionäre, unserer Gäste sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Wir freuen uns, dass Sie uns auf unserem Weg begleiten.

Frankfurt, den 30. Juli 2025



Carsten Spohr, Vorsitzender des Vorstands

ZWISCHENLAGEBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE UND BRANCHENENTWICKLUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP) in 2025

in %	Q1	Q2	Q3 ¹⁾	Q4 ¹⁾	Gesamtjahr ¹⁾
Welt	2,9	2,6	2,2	1,8	2,4
Europa	1,6	1,1	1,0	0,9	1,1
Deutschland	0,0	0,2	0,1	0,6	0,2
Nordamerika	2,0	1,6	1,1	0,9	1,4
Südamerika ²⁾	3,0	2,2	1,5	1,5	2,0
Asien/Pazifik	4,5	4,4	4,0	2,9	3,9
China	5,4	5,2	4,5	3,0	4,5
Naher Osten	2,9	3,0	3,9	4,9	3,7
Afrika	3,9	3,5	3,7	3,6	3,5

Quelle: S&P Global per 15. Juli 2025.

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Exklusive Venezuela.

Das weltweite Wirtschaftswachstum entwickelte sich im bisherigen Verlauf des Jahres insgesamt positiv mit ausgeprägten regionalen Unterschieden. Im zweiten Quartal 2025 wuchs die Weltwirtschaft gemäß Daten von S&P Global um 2,6 % gegenüber Vorjahr, nach einem Wachstum von 2,9 % im ersten Quartal 2025. Im Gesamtjahr 2024 wuchs die Weltwirtschaft um 2,8 %.

Im Vergleich zur Weltwirtschaft verzeichnete die europäische Wirtschaft insgesamt ein deutlich langsames Wachstum mit abnehmender Tendenz. Im zweiten Quartal 2025 lag die Wachstumsrate in Europa bei 1,1 %, nach 1,6 % im ersten Quartal 2025. Im Gesamtjahr 2024 lag das Wachstum der europäischen Wirtschaftsleistung bei 1,2 %.

Das Wachstum der Wirtschaftsleistung in Deutschland war mit 0,2 % im zweiten Quartal 2025 deutlich niedriger als in Europa, ebenso wie im ersten Quartal, das für Deutschland ein Nullwachstum aufwies. Im Gesamtjahr 2024 sank die deutsche Wirtschaftsleistung um 0,2 %.

ROHÖL-, KEROSIN UND WÄHRUNGSENTWICKLUNG (Jan. - Juni 2025)

		30.06.2025	Durchschnitt	Durchschnitt Vorjahr
Brent ICE	in USD/bbl	66,74	70,75	83,40
Jet Fuel Crack	in USD/bbl	22,03	18,94	24,10
Kerosin	in USD/t	699,50	707,86	846,56
USD	1 EUR/USD	1,1787	1,0918	1,0813
JPY	1 EUR/JPY	169,7800	162,1677	164,4501
CHF	1 EUR/CHF	0,9348	0,9412	0,9614
CNY	1 EUR/CNY	8,4356	7,9152	7,7986
GBP	1 EUR/GBP	0,8583	0,8423	0,8545
CAD	1 EUR/CAD	1,6040	1,5390	1,4684

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

Der durchschnittliche Ölpreis (Brent ICE) fiel im ersten Halbjahr 2025 um 15 % auf 70,75 USD/bbl (Vorjahr: 83,40 USD/bbl).

Der Jet Fuel Crack, der die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin abbildet, lag im Durchschnitt des ersten Halbjahres 2025 bei 18,94 USD/bbl und sank damit im Vorjahresvergleich um 21 % (Vorjahr: 24,10 USD/bbl).

Der durchschnittliche Kerosinpreis reduzierte sich dementsprechend ebenfalls um 16 % auf 707,86 USD/t gegenüber Vorjahr (Vorjahr: 846,56 USD/t).

Der Euro zeigte im ersten Halbjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt eine stabile Entwicklung gegenüber den wichtigsten Währungen für die Lufthansa Group. Gegenüber dem Kanadischen Dollar legte er im Durchschnitt um 4,8 % zu, gegenüber dem Chinesischen Renminbi um 1,5 % und gegenüber dem US-Dollar um 1,0 %. Dagegen gab der Euro gegenüber dem Japanischen Yen und dem Britischen Pfund jeweils um 1,4 % nach. Der durchschnittliche Kursverlust gegenüber dem Schweizer Franken lag bei 2,1 %.

Die fortgesetzte restriktive Geldpolitik der Zentralbanken führte im ersten Halbjahr 2025 zu einem weiteren Rückgang der Inflation. Ende Juni 2025 betrug die durchschnittliche globale Inflationsrate 3,6 % (Vorjahr: 5,4 %), während sie in Europa und Deutschland jeweils bei 2,0 % lag (Vorjahr: 2,5 % beziehungsweise 2,2 %).

Die US-Notenbank FED hat den US-Leitzins von seinem Höchststand von 5,5 % im Vorjahr auf 4,5 % gesenkt. Die Europäische Zentralbank hat seit Juni 2024 acht Zinssenkungen vorgenommen mit einem aktuellen Leitzins von 2,15 % (Vorjahr: 4,25 %).

BRANCHENENTWICKLUNG

ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT (Jan. - Mai 2025)

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	5	2
Nordamerika	0	1
Mittel- und Südamerika	8	7
Asien/Pazifik	9	8
Mittlerer Osten	6	-4
Afrika	9	-4
Industrie	6	3

Quelle: IATA Air Passenger & Air Freight Figures (Mai 2025).

Die Absatzentwicklung im globalen Passagiergeschäft konnte sich in den ersten fünf Monaten des Berichtsjahres, für die bislang Schätzungen der International Air Transport

Association (IATA) vorliegen, gegenüber Vorjahr infolge der weiter steigenden Nachfrage verbessern. So stieg die Anzahl der weltweit verkauften Passagierkilometer gemäß der IATA in den ersten fünf Monaten 2025 um 6 % gegenüber Vorjahr, in Europa legte der Absatz um 5 % zu.

Gleichzeitig können die Passagierairlines ihre Kapazität aufgrund anhaltender Lieferbeschränkungen im gesamten Sektor nicht übermäßig ausbauen, was sich stabilisierend auf die Entwicklung der Durchschnittserlöse auswirkt. Im Gegensatz zum Jahresanfang bremsen zunehmende makroökonomische Unsicherheiten, insbesondere getrieben durch die politischen Entwicklungen in den USA, die Reisennachfrage leicht.

Auch der globale Markt für Luftfracht wuchs in den ersten fünf Monaten des Geschäftsjahres 2025, unterstützt durch

den weiterhin boomenden Online-Handel und Kapazitätsengpässe in der weltweiten Seeschifffahrt. Das weltweite Luftfrachtaufkommen (gemessen in verkauften Fracht-Tonnenkilometern) stieg gemäß der IATA gegenüber Vorjahr um 3 %. In Europa legte der Absatz um 2 % zu.

Der Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für Flugzeuge (MRO) entwickelte sich weiterhin positiv. So führt die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen zu einer weiter steigenden Nachfrage nach MRO-Leistungen. Belastend wirkt sich die anhaltende Materialknappheit am Weltmarkt aus, ausgelöst durch die Lieferverzögerungen bei den Herstellern und Zulieferern von Flugzeugen, Triebwerken und Flugzeugkomponenten. Außerdem stellen Zölle, wie beispielsweise auf Aluminium und Stahl, eine Herausforderung für die Kostensituation der MRO-Anbieter dar.

GESCHÄFTSVERLAUF

GESCHÄFTSVERLAUF IM ÜBERBLICK

Ergebnisverbesserung in allen Geschäftsfeldern der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group verzeichnete im ersten Halbjahr 2025 eine positive Ergebnisentwicklung. In allen Geschäftsfeldern konnte eine Verbesserung des Ergebnisses gegenüber Vorjahr erzielt werden.

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 ersten Halbjahr 2025 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 ersten Halbjahr 2025 erstmals wieder über dem Vorkrisenniveau im ersten Halbjahr 2019.

Das Adjusted EBIT der Passagier-Airlines verbesserte sich im ersten Halbjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 28 % auf -244 Mio. EUR (Vorjahr: -337 Mio. EUR).

Wesentliche Belastungen im ersten Halbjahr 2025 stellten die gestiegenen Kosten, insbesondere bei Gebühren und Personal dar. Demgegenüber standen positive Auswirkungen aus niedrigeren Treibstoffkosten, geringeren Kosten aus Streiks und Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb sowie Währungseffekten, unter anderem im Beteiligungsergebnis von ITA Airways.

Im Geschäftsfeld Logistik konnte sich die positive operative und finanzielle Entwicklung, die sich bereits in der zweiten Jahreshälfte 2024 zeigte, im ersten Halbjahr 2025 fortsetzen. So konnte Lufthansa Cargo ein Adjusted EBIT in Höhe von 135 Mio. EUR und somit 121 Mio. EUR über Vorjahresniveau erzielen (Vorjahr: 14 Mio. EUR).

Im Geschäftsfeld Technik stieg das Adjusted EBIT angesichts einer unvermindert starken Nachfrage nach MRO-Leistungen im ersten Halbjahr 2025 um 2 % auf 310 Mio. EUR (Vorjahr: 305 Mio. EUR). Somit konnte Lufthansa Technik erneut ein Rekordergebnis erzielen.

 **Geschäftsfelder, S. 15.**

Die Umsatzerlöse der Lufthansa Group stiegen trotz rückläufiger Durchschnittserlöse aufgrund des ausgebauten Flugprogramms sowie des starken Wachstums in den

Geschäftsfeldern Logistik und Technik um 6 % gegenüber Vorjahr auf 18.449 Mio. EUR (Vorjahr: 17.399 Mio. EUR).

Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group lag im ersten Halbjahr 2025 bei 149 Mio. EUR (Vorjahr: -163 Mio. EUR). Damit verbesserte sich das Ergebnis um 312 Mio. EUR gegenüber Vorjahr.

Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich um 1,7 Prozentpunkte auf 0,8 % (Vorjahr: -0,9 %). **↗ Ertragslage, S. 7.**

Die Lufthansa Group konnte im ersten Halbjahr 2025 einen positiven Adjusted Free Cashflow erzielen. Mit 1.024 Mio. EUR lag er um 17 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 878 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf dem leicht gestiegenen Operativen Cashflow und geringeren Nettoinvestitionen. Der Operative Cashflow stieg infolge des höheren EBITDA, teilweise kompensiert durch negative Effekte im Working Capital. **↗ Finanzlage, S. 11.**

Bilanz der Lufthansa Group konnte im ersten Halbjahr 2025 weiter gestärkt werden.

Die Nettokreditverschuldung lag zum 30. Juni 2025 aufgrund von Bewertungseffekten im Zusammenhang mit der Wechselkursentwicklung des US-Dollars mit 5.455 Mio. EUR um 289 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 339 Mio. EUR auf 2.227 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.566 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag zum 30. Juni 2025 bei 1,7 und somit unterhalb des Niveaus zum Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 2,0). **↗ Vermögenslage, S. 12.**

WESENTLICHE EREIGNISSE

Aktionärinnen und Aktionäre stimmen allen Tagesordnungspunkten der Hauptversammlung zu

Am 6. Mai 2025 fand die ordentliche Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG statt. Die Aktionärinnen und Aktionäre stimmten allen Tagesordnungspunkten mit breiter Mehrheit zu.

Zu den Tagesordnungspunkten zählten unter anderem die Verwendung des Bilanzgewinns, welche die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,30 Euro je Aktie vorsieht, sowie die Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats.

Erich Clementi, Vorsitzender des Aufsichtsrats E.ON SE, Astrid Stange, Vorstandsvorsitzende der ELEMENT Insurance AG und Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende Hamburger Hafen und Logistik AG, wurden erneut in den Aufsichtsrat gewählt. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurde Alexis von Hoensbroech, Chief Executive Officer der kanadischen Fluggesellschaft WestJet Airlines. Die Wahl erfolgte jeweils für drei Jahre.

Integration von ITA Airways schreitet voran

Die Lufthansa Group hat wesentliche Fortschritte bei der Integration von ITA Airways erzielt. Seit April 2025 ist ITA Airways offiziell in den Integrationsprozess der Star Alliance eingebunden, was einen bedeutenden Schritt zur vollständigen Einbindung in das globale Netzwerk darstellt. Zudem wurde die bestehende Codeshare-Kooperation ausgeweitet. Neben innereuropäischen Verbindungen sind nun auch ausgewählte gemeinsame Langstreckenflüge buchbar, wodurch das Angebot für Fluggäste deutlich verbessert wird. Seit dem 1. Juli 2025 profitieren Statuskundinnen und -kunden zudem von harmonisierten Vorteilen wie Loungezugang und Priority Services auf Flügen von ITA Airways und den Lufthansa Group Airlines.

Bundeskartellamt genehmigt Einstieg der Lufthansa Group bei airBaltic

Am 30. Juni 2025 hat das Bundeskartellamt den Einstieg der Lufthansa Group bei der lettischen Fluggesellschaft airBaltic genehmigt.

Zuvor hatte die Lufthansa Group am 29. Januar 2025 eine Vereinbarung über den Erwerb von Wandelaktien unterzeichnet, die einem Anteil von 10 % an airBaltic entsprechen. Der Transaktionspreis beträgt 14 Mio. EUR. Zusätzlich erhält die Lufthansa Group einen Sitz im Aufsichtsrat von airBaltic.

Die Transaktion baut auf dem bestehenden Wet-Lease-Vertrag zwischen der Lufthansa Group und airBaltic auf und soll airBaltic als strategischen Partner stärken. Die Wandelaktien werden bei einem möglichen Börsengang von airBaltic in Stammaktien umgewandelt. Hierbei wird der Anteil der Lufthansa Group nicht unter 5 % sinken.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Bundesrat verabschiedet steuerliches Investitionssofortprogramm

Der Bundesrat hat am 11. Juli 2025 das Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm verabschiedet, das unter anderem eine schrittweise Reduzierung der Körperschaftsteuersätze in Deutschland vorsieht. Daraus werden sich Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steuern auf Verlustvorträge und temporäre Differenzen ergeben. Eine erste Abschätzung auf Grundlage der derzeit vorliegenden Erkenntnisse ergab, dass mit einer Reduzierung der bilanzierten latenten Steueransprüche in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrags zu rechnen ist. Etwa die Hälfte dieses Betrags wäre erfolgswirksam zu erfassen.

FINANZIELLE ENTWICKLUNG

ERTRAGSLAGE

Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines steigen im Vergleich zum Vorjahr um 5 %

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) der Passagier-Airlines der Lufthansa Group wurde im ersten Halbjahr 2025 um 4 % gegenüber Vorjahr ausgebaut. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) stieg gegenüber Vorjahr um 3 %. Der Sitzladefaktor sank um 0,6 Prozentpunkte auf 80,5 %. Die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft stiegen um 4 % auf 13.199 Mio. EUR (Vorjahr: 12.702 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf der ausgebauten Verkehrsleistung, höheren Zusatz Erlösen und niedrigeren Kompensationszahlungen aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb.

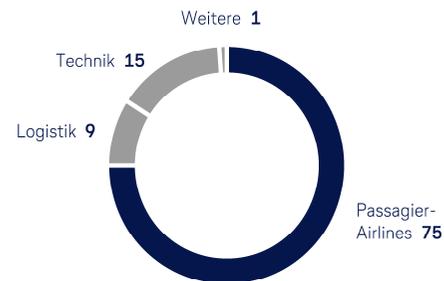
Im Frachtgeschäft der Lufthansa Group lag die Kapazität (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) aufgrund eines in der zweiten Jahreshälfte 2024 zugegangenen B777F-Frächters und gesteigener Belly-Kapazitäten der Passagier-Airlines um 6 % über Vorjahr. Der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) stieg gegenüber Vorjahr um 7 %. Der Nutzladefaktor nahm um 0,1 Prozentpunkte auf 58,5 % zu. Die Verkehrserlöse im Frachtgeschäft stiegen aufgrund des gestiegenen Absatzes und höherer Durchschnittserlöse um 11 % auf 1.809 Mio. EUR (Vorjahr: 1.630 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines im ersten Halbjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 5 % auf 15.009 Mio. EUR (Vorjahr: 14.332 Mio. EUR).

Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr um 6 % erhöht

Die anderen Betriebserlöse stiegen um 12 % auf 3.440 Mio. EUR (Vorjahr: 3.067 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch die gestiegene Geschäftstätigkeit im Drittkundengeschäft und damit einhergehend höhere Erlöse im Geschäftsfeld Technik.

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



In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen die Umsatzerlöse im ersten Halbjahr 2025 um 6 % auf 18.449 Mio. EUR (Vorjahr: 17.399 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Erträge stiegen insbesondere aufgrund von höheren Fremdwährungsgewinnen um 11 % auf 1.567 Mio. EUR (Vorjahr: 1.408 Mio. EUR). Die operativen Erträge stiegen insgesamt um 6 % auf 20.016 Mio. EUR (Vorjahr: 18.807 Mio. EUR).

Operative Aufwendungen liegen 5 % über Vorjahr

Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group stiegen im ersten Halbjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 5 % auf 19.963 Mio. EUR (Vorjahr: 18.980 Mio. EUR). Maßgeblich hierfür waren vor allem die Ausweitung des Geschäftsbetriebs und Kostensteigerungen.

Der operative Materialaufwand der Lufthansa Group lag mit 11.402 Mio. EUR um 5 % über Vorjahr (Vorjahr: 10.850 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für Treibstoff sanken insgesamt um 8 % auf 3.536 Mio. EUR (Vorjahr: 3.836 Mio. EUR). Die Effekte des gestiegenen Verbrauchs (+3 %) infolge des ausgebauten Flugprogramms wurden durch den Rückgang der Preise (-10 % inklusive Sicherung) sowohl für Rohöl als auch für Jet Crack (Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin) und Währungseffekte (-1 %) überkompensiert. Das Preis-sicherungsergebnis betrug -152 Mio. EUR (Vorjahr: -7 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren stiegen um 10 % auf 1.796 Mio. EUR (Vorjahr: 1.630 Mio. EUR), insbesondere im Geschäftsfeld Technik bedingt durch die gestiegene Geschäftstätigkeit und höhere Einkaufspreise sowie durch höhere Aufwendungen für Emissionszertifikate.

Die Gebühren stiegen im ersten Halbjahr 2025 um 12 % auf 2.666 Mio. EUR (Vorjahr: 2.372 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund von Preissteigerungen bei den staatlichen Luftsicherheits- sowie den Flughafengebühren. So stiegen beispielsweise die Luftsicherheitsgebühren um 19 % gegenüber Vorjahr.

Die Aufwendungen für extern bezogene Technikleistungen erhöhten sich um 21 % auf 1.566 Mio. EUR (Vorjahr: 1.291 Mio. EUR), vor allem aufgrund der hohen Kapazitätsauslastung bei Lufthansa Technik, weshalb vermehrt auf externe MRO-Dienstleister zurückgegriffen wurde.

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit streikbedingten Flugunregelmäßigkeiten und operationellen Schwierigkeiten an deutschen Flughäfen sanken um 20 % auf 101 Mio. EUR (Vorjahr: 127 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 43 % auf 105 Mio. EUR (Vorjahr: 184 Mio. EUR). In Summe sind somit die Aufwendungen und Kompensationszahlungen um 34 % im Vergleich zu Vorjahr gesunken.

Der operative Personalaufwand stieg im ersten Halbjahr 2025 um 7 % auf 4.808 Mio. EUR (Vorjahr: 4.482 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert aus tariflichen Gehaltssteigerungen, Abgrenzungen für Bonuszahlungen und der um 5 % höheren Anzahl der Mitarbeitenden (bereinigt um den Verkauf von AirPlus).

Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 1.195 Mio. EUR um 5 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.141 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke.

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen um 2 % auf 2.558 Mio. EUR (Vorjahr: 2.507 Mio. EUR), insbesondere aufgrund höherer Fremdwährungsverluste, teilweise kompensiert durch gesunkene Aufwendungen für Prüfungs- und Beratungsleistungen.

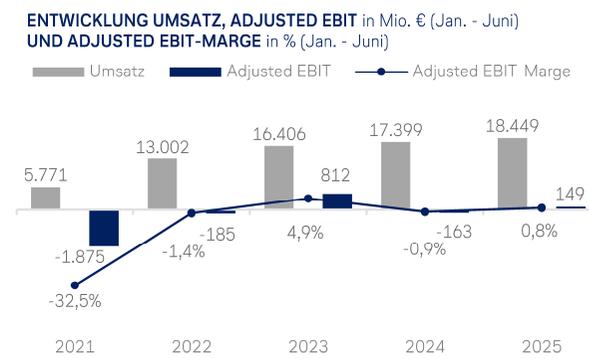
UMSATZ, ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN			
in Mio. €	Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %
Verkehrserlöse	15.009	14.332	5
Andere Betriebserlöse	3.440	3.067	12
Umsatzerlöse	18.449	17.399	6
Sonstige operative Erträge	1.567	1.408	11
Summe operative Erträge	20.016	18.807	6
Materialaufwand	11.402	10.850	5
davon Treibstoff	3.536	3.836	-8
davon übrige RHB und bezogene Waren	1.796	1.630	10
davon Gebühren	2.666	2.372	12
davon Fremdleistungen Technik	1.566	1.291	21
Personalaufwand	4.808	4.482	7
Planmäßige Abschreibungen	1.195	1.141	5
Sonstiger operativer Aufwand	2.558	2.507	2
Summe operative Aufwendungen	19.963	18.980	5
Operatives Beteiligungsergebnis	96	10	860
Adjusted EBIT	149	-163	
Summe Überleitung EBIT	-29	-49	41
EBIT	120	-212	
Zinsergebnis	-92	-120	23
Übrige Finanzposten	89	-35	
Ergebnis vor Ertragsteuern	117	-367	
Ertragsteuern	11	109	-90
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	128	-258	
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	11	-	
Ergebnis nach Ertragsteuern	139	-258	
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-12	-7	-71
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	127	-265	

Adjusted EBIT verbessert sich auf 149 Mio. EUR

Das operative Beteiligungsergebnis lag im ersten Halbjahr 2025 bei 96 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR). Die Position beinhaltet im Wesentlichen das anteilige positive Ergebnis der Beteiligung an ITA Airways, welches stark von Fremdwährungsbewertungseffekten beeinflusst wurde, sowie das saisonbedingt negative Ergebnis des Sun Express Joint Ventures.

Damit verbesserte sich das Adjusted EBIT im ersten Halbjahr 2025 um 312 Mio. EUR auf 149 Mio. EUR (Vorjahr: -163 Mio. EUR).

Die Adjusted EBIT-Marge, das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, verbesserte sich um 1,7 Prozentpunkte auf 0,8 % (Vorjahr: -0,9 %).



Im Geschäftsfeld Passagier-Airlines lag das Adjusted EBIT im ersten Halbjahr 2025 bei -244 Mio. EUR (Vorjahr: -337 Mio. EUR). Dabei konnten die Passagier-Airlines im zweiten Quartal 2025 mit einem Adjusted EBIT von 690 Mio. EUR (Vorjahr: 581 Mio. EUR) ein positives Ergebnis erzielen. Im Geschäftsfeld Logistik stieg das Adjusted EBIT auf 135 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Technik erzielte mit einem Adjusted EBIT in Höhe von 310 Mio. EUR (Vorjahr: 305 Mio. EUR) erneut ein Rekordergebnis. Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt -5 Mio. EUR (Vorjahr: -84 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

Das EBIT der Lufthansa Group verbesserte sich im ersten Halbjahr 2025 um 332 Mio. EUR auf 120 Mio. EUR (Vorjahr: -212 Mio. EUR). Im Unterschied zum Adjusted EBIT sind darin im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang

mit Anpassungen von Pensionsplänen (17 Mio. EUR), außerplanmäßige Abschreibungen insbesondere auf zur Verwertung vorgesehene Flugzeuge (14 Mio. EUR) und Buchgewinne vor allem aus Verkäufen von Flugzeugen (13 Mio. EUR) enthalten.

Das Zinsergebnis verbesserte sich auf -92 Mio. EUR (Vorjahr: -120 Mio. EUR) aufgrund gesteigener Zinserträge, insbesondere durch Erstattungsansprüche aus steuerlichen Betriebsprüfungen.

Die übrigen Finanzposten beliefen sich auf 89 Mio. EUR (Vorjahr: -35 Mio. EUR). Negative Effekte aus der erfolgswirksamen Bewertung der Wandelanleihe wurden durch die Bewertung ungesicherter Fremdwährungsfinanzschulden und ineffektiver Komponenten der Währungs-Hedges überkompensiert.

Das Ertragsteuerergebnis belief sich auf 11 Mio. EUR (Vorjahr: 109 Mio. EUR). Die effektive Steuerquote der fortgeführten Geschäftstätigkeit lag mit -9 % unterhalb des erwarteten Steuersatzes von 25 %, im Wesentlichen bedingt durch steuerfreie Erträge und positive Ergebnisse aus Ertragsteuerprüfungen, die die negativen Effekte aus dem Nicht-Ansatz von laufenden steuerlichen Verlusten insbesondere in Deutschland und Österreich deutlich überstiegen.

Damit ergibt sich ein Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 139 Mio. EUR (Vorjahr: -258 Mio. EUR).

Das auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im ersten Halbjahr 2025 bei 127 Mio. EUR (Vorjahr: -265 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug 0,11 EUR (Vorjahr: -0,22 EUR).

ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €	Jan. - Juni 2025		Jan. - Juni 2024	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	18.449		17.399	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	429		484	
Sonstige betriebliche Erträge	1.150		929	
davon Erträge aus Buchgewinnen		-13		-4
davon Zuschreibungen Anlagevermögen bzw. Vermögenswerte zum Verkauf		-		-1
davon Auflösung aus Rückstellungen für Restrukturierung/M&A Projekten und wesentliche Rechtsstreitigkeiten		-		-1
Summe betriebliche Erträge	20.028	-13	18.812	-6
Materialaufwand	-11.402		-10.851	
Personalaufwand	-4.829		-4.500	
davon aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		17		7
davon Aufwendungen aus Restrukturierung		4		11
Abschreibungen	-1.209		-1.153	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		14		13
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.564		-2.530	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		1		-
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		4		15
davon Aufwendungen aus M&A Projekten		2		10
davon außerordentliche sonstige betriebliche Aufwendungen		-		-1
Summe betriebliche Aufwendungen	-20.004	42	-19.034	55
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	24		-222	
Beteiligungsergebnis	96		10	
EBIT	120		-212	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		29		49
Adjusted EBIT		149		-163
Planmäßige Abschreibungen		1.195		1.141
Adjusted EBITDA		1.344		978

FINANZLAGE

Bruttoinvestitionen liegen mit 1.637 Mio. EUR unter Vorjahresniveau

Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group lagen im ersten Halbjahr 2025 mit 1.637 Mio. EUR um 7 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.761 Mio. EUR). Sie betrafen im Wesentlichen Schlusszahlungen für zehn zugegangene Flugzeuge (ein Airbus A350, sieben A320 und zwei A321), aktivierte Großwartungsereignisse sowie Anzahlungen auf zukünftige Flugzeugerwerbe.

Die Nettoinvestitionen betragen 1.934 Mio. EUR und lagen damit um 17 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.654 Mio. EUR). Dieser Wert berücksichtigt Zahlungen für Flugzeugersatzteile, Beteiligungserwerbe wie etwa der Erwerb von 41 % der Anteile an der ITA, Erlöse aus Anlagenverkäufen sowie Dividenden- und Zinseinnahmen.

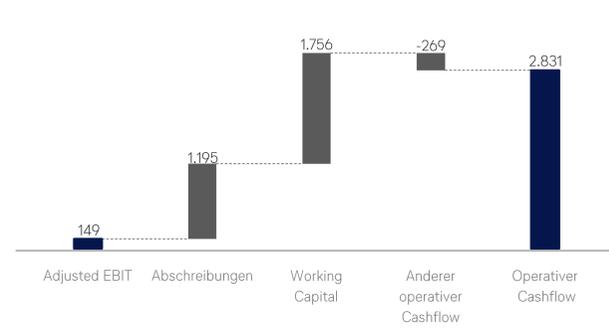
Operativer Cashflow von 2,8 Mrd. EUR erzielt

Die Lufthansa Group erzielte im ersten Halbjahr 2025 einen Operativen Cashflow in Höhe von 2.831 Mio. EUR. Damit lag er um 5 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.688 Mio. EUR). Der Anstieg des EBITDA wurde durch geringere Zuflüsse aus der Veränderung des Working Capitals teilweise kompensiert.

Der Zufluss aus der Veränderung des Working Capital lag im ersten Halbjahr 2025 bei 1.756 Mio. EUR (Vorjahr: 1.940 Mio. EUR). Er stand im Zusammenhang mit höheren Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, welche im ersten Halbjahr 2025 um 2.223 Mio. EUR stiegen (Vorjahr: 2.406 Mio. EUR). Effekte aus gesunkenen Kundenforderungen und Vertragsvermögensgegenständen sowie geleisteten Vorauszahlungen wirkten sich mit -315 Mio. EUR (Vorjahr: -856 Mio. EUR) aus, gestiegene Lieferantenverbindlichkeiten und Vertragsverpflichtungen mit +117 Mio. EUR (Vorjahr +701 Mio. EUR). Daneben resultierten aus der

Veränderung von Vorauszahlungen Effekte von insgesamt -195 Mio. EUR (Vorjahr: -136 Mio. EUR) insbesondere aus Vorauszahlungen an Wetlease-Partner und IT-Dienstleister.

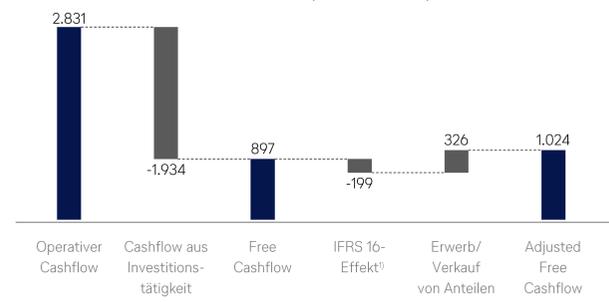
OPERATIVER CASHFLOW in Mio. € (Jan. - Juni 2025)



Adjusted Free Cashflow liegt bei 1.024 Mio. EUR

Der Adjusted Free Cashflow stieg im ersten Halbjahr 2025 um 17 % auf 1.024 Mio. EUR (Vorjahr: 878 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf dem leicht gestiegenen Operativen Cashflow bei gleichzeitig geringerem Investitions Cashflow ohne Berücksichtigung von Anteilserwerben.

ADJUSTED FREE CASHFLOW in Mio. € (Jan. - Juni 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 812 Mio. EUR (Vorjahr: 1.264 Mio. EUR).

Dieser resultierte aus Tilgungen in Höhe von insgesamt 1.294 Mio. EUR, im Wesentlichen aus einer Anleihe, einem Schulscheindarlehen, Leasing und Flugzeugfinanzierungen, sowie Zins- und Dividendenzahlungen inklusive der damit verbundenen Zahlungen aus Sicherungsgeschäften in Höhe von insgesamt 931 Mio. EUR. Demgegenüber stand der Mittelzufluss aus neuen Finanzierungsmaßnahmen in Höhe von 1.413 Mio. EUR. Dabei handelte es sich um eine Hybrid-Anleihe, acht Schulscheindarlehen und vier Flugzeugfinanzierungen.

Verfügbare Gesamtliquidität liegt bei 11,1 Mrd. EUR

Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln und kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) lag zum 30. Juni 2025 bei 8.590 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 8.487 Mio. EUR). Davon waren 8.104 Mio. EUR zentral bei der Deutschen Lufthansa AG verfügbar.

Außerdem bestanden ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 2.554 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.549 Mio. EUR).

Insgesamt standen dem Unternehmen damit zum 30. Juni 2025 11.144 Mio. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2024: 11.036 Mio. EUR).

VERMÖGENSLAGE

Bilanzsumme steigt um 1,1 Mrd. EUR

Die Konzernbilanzsumme stieg zum 30. Juni 2025 gegenüber Jahresende 2024 um 1.085 Mio. EUR auf 48.137 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 47.052 Mio. EUR).

Langfristige Vermögenswerte steigen um 469 Mio. EUR

Die langfristigen Vermögenswerte lagen zum 30. Juni 2025 mit 31.205 Mio. EUR um 469 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 (+368 Mio. EUR), latente Steueransprüche (+219 Mio. EUR) und Flugzeuge und Reservetriebwerke (+217 Mio. EUR) jeweils Anstiege. Dem gegenüber stand ein Rückgang von derivativen Finanzinstrumenten (-437 Mio. EUR).

Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke lag bei 19.045 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 18.828 Mio. EUR). Dabei überstiegen die Investitionen in zehn 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. Juni 2025 insgesamt 735 Flugzeuge (31. Dezember 2024: 735 Flugzeuge).

Der Anstieg der Beteiligungen betraf insbesondere den Erwerb von 41 % der Anteile an der ITA. Rückläufige Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten resultieren insbesondere aus der US-Dollar-Wechselkursentwicklung.

Kurzfristige Vermögenswerte steigen um 616 Mio. EUR

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen zum 30. Juni 2025 um 616 Mio. EUR auf 16.932 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 16.316 Mio. EUR).

Dabei stiegen insbesondere die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (saisonal bedingt) sowie sonstige Forderungen (+432 Mio. EUR) und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte (+379 Mio. EUR). Dem gegenüber stand ein im Wesentlichen wechsellkursbedingter Rückgang von derivativen Finanzinstrumenten (-430 Mio. EUR).

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten steigen um 348 Mio. EUR

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen zum 30. Juni 2025 um 348 Mio. EUR auf 16.225 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 15.877 Mio. EUR).

Dabei stiegen insbesondere die derivativen Finanzinstrumente (+660 Mio. EUR), während die Pensionsrückstellungen (-222 Mio. EUR) und die langfristigen Finanzschulden (-199 Mio. EUR) sanken.

Die Pensionsrückstellungen sanken um 222 Mio. EUR auf 2.470 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.692 Mio. EUR). In der Reduzierung sind negative Netto-Bewertungseffekte in Höhe von -303 Mio. EUR enthalten. Hierbei werden

zinsbedingte Minderungen der Verpflichtungen in Höhe von -716 Mio. EUR durch negative Bewertungseffekte von 413 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 0,25 Prozentpunkte auf 1,25 %.

Die Netto-Pensionsverpflichtungen, also die Pensionsrückstellungen abzüglich Vermögensüberhänge bei einzelnen Pensionsplänen, welche separat in den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, lagen mit 2.227 Mio. EUR um 339 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 2.566 Mio. EUR).

Die langfristigen Finanzschulden lagen mit 11.214 Mio. EUR um 199 Mio. EUR unter dem Wert vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 11.413 Mio. EUR). Der Anstieg durch neue Finanzierungen wurde durch die fälligkeitsbedingte Umgliederung von langfristigen in kurzfristige Verbindlichkeiten überkompensiert.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten steigen um 2,0 Mrd. EUR

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen zum 30. Juni 2025 um 1.989 Mio. EUR auf 21.570 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 19.581 Mio. EUR).

Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+2.223 Mio. EUR), aufgrund der saisonal bedingt gestiegenen Ticketverkäufe.

BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG			
	30.06.2025	31.12.2024	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Anleihen	-6.680	-6.969	4
Schuldscheindarlehen	-672	-395	-70
Kreditlinien	-19	-26	27
Flugzeugfinanzierungen	-3.914	-3.798	-3
Leasingverbindlichkeiten	-2.603	-2.887	10
Übrige Finanzschulden	-133	-148	10
Finanzschulden	-14.021	-14.223	1
Übrige Bankverbindlichkeiten	-24	-9	-167
Konzernkreditverschuldung	-14.045	-14.232	1
Bankguthaben und Kassenbestände	1.800	1.790	1
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.790	6.698	1
Nettokreditverschuldung	-5.455	-5.744	5
Pensionsrückstellungen	-2.470	-2.692	8
Pensionsüberschüsse	243	126	93
Netto-Pensionsverpflichtungen	-2.227	-2.566	13
Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen	-7.682	-8.310	8

Eigenkapital sinkt um 1,3 Mrd. EUR

Das Eigenkapital lag zum 30. Juni 2025 mit 10.342 Mio. EUR um 1.252 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 11.594 Mio. EUR), im Wesentlichen getrieben durch negative ergebnisneutrale Bewertungseffekte bei den derivativen Finanzinstrumenten im ersten Halbjahr 2025 sowie Dividendenzahlungen an die Lufthansa-Aktionäre.

Die Eigenkapitalquote sank gegenüber Jahresende 2024 um 3,1 Prozentpunkte auf 21,5 % (31. Dezember 2024: 24,6 %)

Die Nettokreditverschuldung lag aufgrund von Bewertungseffekten im Zusammenhang mit der Wechselkursentwicklung des US-Dollars mit 5.455 Mio. EUR um 289 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 5.744 Mio. EUR). Der positive Free Cashflow kompensierte dabei die Zins- und Dividendenzahlungen.

Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen abzüglich 50 % der 2015 und 2025 begebenen Hybridanleihen, sank gegenüber Jahresende 2024 um 878 Mio. EUR auf 7.185 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 8.063 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag zum 30. Juni 2025 bei 1,7 (31. Dezember 2024: 2,0).

KONZERNFLOTTE – BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa Airlines inklusive Regionalgesellschaften, Germanwings und Discover Airlines (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Brussels Airlines (SN), Eurowings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.06.2025.

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	SN	EW	LCAG	Konzernflotte	davon Lease	Veränderung zum 31.12.24	Veränderung zum 30.06.24
Airbus A220		30					30			
Airbus A319	40			14	31		85	16	-1	-1
Airbus A320	63	25	29	16	50		183	22		
Airbus A320neo	37	11	5	5	8		66	17	+5	+7
Airbus A321	54	6	6		6	4 ¹⁾	76	4		
Airbus A321neo	17	6			5		28	10	+2	+2
Airbus A330	21	14		11			46	4		
Airbus A340	30	9					39		-3	-3
Airbus A350	31	4					35	5	+1	+6
Airbus A380	8						8			
Boeing 747	27						27			
Boeing 767			3				3			
Boeing 777		12	6				18	2		
Boeing 787	5		2				7	2		
Boeing 777F						18 ²⁾	18	6		+1
Bombardier CRJ	23						23		-4	-5
Embraer	26		17				43			
Flugzeuge gesamt	382	117	68	46	100	22	735	88	+/- 0	+7

¹⁾ A321P2F operiert von Lufthansa CityLine.

²⁾ Teilweise operiert von Aerologic, davon 2 Flugzeuge in quotaler Zuordnung.

GESCHÄFTSFELDER

GESCHÄFTSFELD PASSAGIER-AIRLINES

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %	April - Juni 2025	April - Juni 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	14.146	13.579	4	8.227	8.017	3
davon Verkehrserlöse	Mio. €	13.199	12.702	4	7.755	7.556	3
Operative Erträge	Mio. €	14.733	14.051	5	8.559	8.265	4
Operative Aufwendungen	Mio. €	15.013	14.364	5	7.965	7.686	4
Adjusted EBITDA	Mio. €	704	556	27	1.163	1.028	13
Adjusted EBIT	Mio. €	-244	-337	28	690	581	19
EBIT	Mio. €	-256	-357	28	685	563	22
Adjusted EBIT-Marge	%	-1,7	-2,5	0,8 P.	8,4	7,2	1,2 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	1.742	1.521	15	644	713	-10
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	66.474	63.634	4	-	-	-
Flüge	Anzahl	477.126	464.217	3	275.819	269.756	2
Fluggäste	Tsd.	61.391	60.298	2	37.100	35.939	3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	160.132	153.816	4	90.211	86.945	4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	128.962	124.733	3	73.943	71.460	3
Sitzladefaktor	%	80,5	81,1	-0,6 P.	82,0	82,2	-0,2 P.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group konnten ihre Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2025 aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Flugreisen weiter ausbauen. Belastend auf die Verkehrsleistung wirken 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 im ersten Halbjahr 2025 erstmals wieder über dem Vorkrisenniveau im ersten Halbjahr 2019.

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) der Passagier-Airlines lag im ersten Halbjahr 2025 um 4 % über Vorjahr. Die Zahl der Flüge stieg gegenüber Vorjahr um 3 %. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) nahm ebenfalls um 3 % zu. Der Sitzladefaktor sank um 0,6 % Prozentpunkte auf 80,5 %. Die Durchschnittserlöse sanken gegenüber Vorjahr um 0,7 %.

Die Verkehrserlöse der Passagier-Airlines stiegen im ersten Halbjahr 2025 trotz gesunkener Durchschnittserlöse aufgrund der erhöhten Verkehrsleistung und gestiegenen Zusatz Erlösen gegenüber Vorjahr um 4 % auf 13.199 Mio. EUR (Vorjahr: 12.702 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse lagen mit 14.146 Mio. EUR ebenfalls um 4 % über

Vorjahresniveau (Vorjahr: 13.579 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erlöse legten aufgrund von gestiegenen Währungsgewinnen um 24 % auf 587 Mio. EUR zu (Vorjahr: 472 Mio. EUR). Insgesamt stiegen die operativen Erträge um 5 % auf 14.733 Mio. EUR (Vorjahr: 14.051 Mio. EUR).

Die Stückerlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 0,3 %, insbesondere aufgrund gesunkener Kompensationszahlungen an Passagiere sowie höheren Zusatz Erlösen. Direkte Kompensationszahlungen für Flugverspätungen und -ausfälle werden als Erlösschmälerungen erfasst und sanken um 43 % auf 104 Mio. EUR (Vorjahr: 184 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 15.013 Mio. EUR um 5 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 14.364 Mio. EUR). Innerhalb der Materialaufwendungen stiegen insbesondere die Gebühren preisbedingt um 12 % (+270 Mio. EUR), während die Treibstoffaufwendungen im Wesentlichen preisbedingt um 8 % (-290 Mio. EUR) gegenüber Vorjahr sanken. Die Personalaufwendungen stiegen aufgrund der um 4 % höheren Anzahl an Mitarbeitenden und tariflichen Gehaltssteigerungen um 9 % (+280 Mio. EUR). Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten sanken um 21 % auf 100 Mio. EUR (Vorjahr 127 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen aufgrund von gestiegenen Währungsverlusten um 4 % auf 2.049 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.974 Mio. EUR).

Die Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen erhöhten sich insbesondere aufgrund des starken Anstiegs von Kosten und Gebühren, zum Beispiel für die Luftsicherheit (+19 %), sowie durch den gestiegenen Personalaufwand um 3,6 % gegenüber Vorjahr.

Das Beteiligungsergebnis lag im ersten Halbjahr 2025 bei 36 Mio. EUR (Vorjahr: -24 Mio. EUR). Dabei schlug sich die Beteiligung an ITA Airways insbesondere infolge von Währungseffekten positiv im Ergebnis nieder, während das Ergebnis des Sun Express Joint Ventures saisonbedingt negativ war.

Damit verbesserte sich das Adjusted EBIT der Passagier-Airlines im ersten Halbjahr 2025 um 28 % auf -244 Mio. EUR (Vorjahr: -337 Mio. EUR). Die Entwicklung ist im Wesentlichen auf rückläufige Treibstoffkosten und das verbesserte Beteiligungsergebnis im laufenden Geschäftsjahr zurückzuführen. Im zweiten Quartal 2025 erwirtschafteten die Passagier-Airlines ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 690 Mio. EUR (Vorjahr: 581 Mio. EUR).

Mit Blick auf die einzelnen Airlines zeigten SWISS und Eurowings im ersten Halbjahr 2025 eine rückläufige Ergebnisentwicklung gegenüber Vorjahr, während die anderen Passagier-Airlines ihr Ergebnis verbessern konnten.

Das EBIT der Passagier-Airlines verbesserte sich im ersten Halbjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 28 % auf -256 Mio. EUR (Vorjahr: -357 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen lagen mit 1.742 Mio. EUR um 15 % über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 1.521 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für neue zugewandene Flugzeuge sowie für den Erwerb der Anteile an ITA Airways geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden stieg zum 30. Juni 2025 um 4 % gegenüber Vorjahr auf 66.474 (Vorjahr: 63.634), vor allem aufgrund von Neueinstellungen in den operativen Bereichen infolge des Ausbaus des Geschäftsbetriebs.

OPERATIVE KENNZAHLEN

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

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - Juni 2025	Veränderung	Jan. - Juni 2025	Veränderung	Jan. - Juni 2025	Veränderung	Jan. - Juni 2025	Veränderung	Jan. - Juni 2025	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Tsd.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	5.315	0	49.586	2	62.497	6	49.009	4	78,4	-1,8 P.
Amerika	3.712	6	5.741	4	53.490	5	43.186	4	80,7	-1,0 P.
Asien/Pazifik	1.748	2	2.811	3	26.465	0	22.318	3	84,3	2,5 P.
Nahost/Afrika	1.087	2	3.253	0	17.680	2	14.449	2	81,7	0,4 P.
Nicht zuordenbar	1.337	17								
Gesamtverkehr	13.199	4	61.391	2	160.132	4	128.962	3	80,5	-0,6 P.

Lufthansa Airlines¹⁾

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	8.002	7.679	4
Operative Erträge	Mio. €	8.370	8.003	5
Operative Aufwendungen	Mio. €	8.690	8.431	3
Adjusted EBITDA	Mio. €	100	-40	
Adjusted EBIT	Mio. €	-307	-427	28
EBIT	Mio. €	-323	-442	27
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	40.044	38.204	5
Flüge	Anzahl	229.723	226.594	1
Fluggäste	Tsd.	30.321	30.004	1
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	89.362	87.288	2
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	72.293	70.440	3
Sitzladefaktor	%	80,9	80,7	0,2 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern und Discover Airlines.

Lufthansa Airlines hat im Juni 2025 ihren 31. Airbus A350-900 eingeflottet, der zehnte mit dem neuen Allegris Bordprodukt. Seit Beginn des Sommerflugplans 2025 können Fluggäste neben München nun auch ab Frankfurt zu internationalen Destinationen mit der A350 abfliegen. Ende Juni 2025 waren bereits fünf Flugzeuge dieses Typs in Frankfurt stationiert.

Darüber hinaus hat Lufthansa City Airlines im zweiten Quartal 2025 ihre ersten beiden fabrikneuen Airbus A320neo übernommen. Dies unterstreicht die Relevanz, die Lufthansa City Airlines innerhalb der Lufthansa Group bei der Neudefinition des Kontinentalverkehrs von und zu 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. Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit der Flüge lagen im ersten Halbjahr 2025 auf einem Rekordniveau seit 2019. 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. Dazu zählen die Ausstattung des Bodenpersonals mit mobilen Endgeräten an den beiden Drehkreuzen, der erfolgreiche Rollout des digitalen technischen Logbuchs sowie der Launch einer KI-gestützten Anwendung zur Optimierung von Flugstreichungen.

Lufthansa Airlines verbessert kontinuierlich das Reiseerlebnis für ihre Fluggäste. So wurde die Lufthansa First Class Lounge im Terminal 2 am Flughafen München im Mai 2025 nach Neugestaltung und Modernisierung wieder eröffnet. Seit Juni 2025 bietet Lufthansa Airlines auch auf ihren Interkontinentalflügen die Möglichkeit, zeitlich unbegrenzt und unabhängig von der Reiseklasse gratis über den FlyNet-Service mit dem eigenen Mobilgerät zu chatten. Zudem baut Lufthansa Airlines den innovativen Gepäckabhol- und Check-in Service für ihre Fluggäste weiter aus. Seit Juni 2025 steht das Angebot neben Reisenden ab Frankfurt auch Fluggästen, die aus dem Großraum Köln und Siegburg/Bonn mit der Bahn zum Flughafen Frankfurt anreisen, zur Verfügung. Zudem können nun auch Reisende mit Discover Airlines dieses Angebot nutzen – sowohl im Raum Frankfurt als auch in Köln.

Lufthansa Airlines wurde im Juni 2025 mit dem Skytrax World Airline Awards als familienfreundlichste Airline ausgezeichnet. Zudem wurde das Lufthansa First Class Terminal in Frankfurt als weltbeste First Class Lounge ausgezeichnet.

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Airlines stiegen im ersten Halbjahr 2025 aufgrund des ausgebauten Flugbetriebs, gestiegener Zusatz Erlöse und des Wegfalls der Streikeffekte aus dem Vorjahr um 4 % auf 8.002 Mio. EUR (Vorjahr: 7.679 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 8.690 Mio. EUR um 3 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 8.431 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 Tarifabschlüssen sowie konzerninternen Betriebsübergängen über Vorjahr.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im ersten Halbjahr 2025 um 28 % auf -307 Mio. EUR (Vorjahr: -427 Mio. EUR). Im zweiten Quartal 2025 konnte Lufthansa Airlines ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 246 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: 213 Mio. EUR).

Das EBIT verbesserte sich um 27 % auf -323 Mio. EUR (Vorjahr: -442 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Anpassungen von Pensionsplänen.

SWISS¹⁾

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.058	2.998	2
Operative Erträge	Mio. €	3.245	3.127	4
Operative Aufwendungen	Mio. €	3.040	2.848	7
Adjusted EBITDA	Mio. €	426	486	-12
Adjusted EBIT	Mio. €	205	279	-27
EBIT	Mio. €	208	280	-26
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	11.065	10.418	6
Flüge	Anzahl	79.521	78.094	2
Fluggäste	Tsd.	9.880	9.820	1
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	30.166	29.368	3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	24.161	24.074	0
Sitzladefaktor	%	80,1	82,0	-1,9 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

SWISS hat die Modernisierung ihrer Flotte fortgesetzt und im zweiten Quartal 2025 eine A320neo sowie eine A321neo eingeflottet. Damit verfügt SWISS aktuell über 17 Flugzeuge der A320neo-Familie. Insgesamt sollen 25 Flugzeuge der A320neo-Familie in Betrieb genommen werden, hiervon 16 A320neo und neun A321neo. Die A320neo-Flugzeuge ersetzen schrittweise ältere Maschinen der A320-Familie.

Die Umsatzerlöse von SWISS lagen im ersten Halbjahr 2025 mit 3.058 Mio. EUR aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs um 2 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.998 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen stiegen gegenüber Vorjahr um 7 % auf 3.040 Mio. EUR (Vorjahr: 2.848 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 ersten Halbjahr 2025 um 27 % auf 205 Mio. EUR (Vorjahr: 279 Mio. EUR). Das EBIT lag mit 208 Mio. EUR um 26 % unter Vorjahr (Vorjahr: 280 Mio. EUR).

Austrian Airlines

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.177	1.070	10
Operative Erträge	Mio. €	1.226	1.103	11
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.270	1.166	9
Adjusted EBITDA	Mio. €	13	-8	
Adjusted EBIT	Mio. €	-43	-62	31
EBIT	Mio. €	-44	-65	32
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	6.139	6.204	-1
Flüge	Anzahl	58.011	55.034	5
Fluggäste	Tsd.	6.592	6.498	1
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	13.545	12.530	8
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	10.450	9.817	6
Sitzladefaktor	%	77,2	78,3	-1,1 P.

Im Juni 2025 wurde Austrian Airlines für ihre herausragende Servicequalität ausgezeichnet und erhielt den renommierten Preis für das „Best Airline Staff in Europe“ der Skytrax World Airlines Awards 2025.

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines stiegen im ersten Halbjahr 2025 aufgrund des ausgebauten Flugbetriebs um 10 % auf 1.177 Mio. EUR (Vorjahr: 1.070 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 1.270 Mio. EUR um 9 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.166 Mio. EUR), insbesondere aufgrund mengen- und preisbedingt höherer Gebühren sowie gestiegener Personalaufwendungen.

Das Adjusted EBIT von Austrian Airlines verbesserte sich im ersten Halbjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 31 % auf -43 Mio. EUR (Vorjahr: -62 Mio. EUR).

Das EBIT verbesserte sich gegenüber Vorjahr um 32 % auf -44 Mio. EUR (Vorjahr: -65 Mio. EUR).

Brussels Airlines

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	750	683	10
Operative Erträge	Mio. €	780	705	11
Operative Aufwendungen	Mio. €	826	752	10
Adjusted EBITDA	Mio. €	9	8	13
Adjusted EBIT	Mio. €	-46	-47	2
EBIT	Mio. €	-46	-47	2
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	3.768	3.573	5
Flüge	Anzahl	32.412	29.206	11
Fluggäste	Tsd.	4.203	3.907	8
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	9.220	8.387	10
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	7.366	6.896	7
Sitzladefaktor	%	79,9	82,2	-2,3 P.

Die Umsatzerlöse von Brussels Airlines stiegen im ersten Halbjahr 2025 aufgrund des ausgebauten Flugbetriebs, unter anderem infolge eines im zweiten Halbjahr 2024 zugegangenen Langstrecken-Flugzeugs, und höherer Durchschnittserlöse um 10 % auf 750 Mio. EUR (Vorjahr: 683 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 826 Mio. EUR um 10 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 752 Mio. EUR), insbesondere aufgrund des ausgebauten Flugbetriebs, mengen- und preisbedingt höherer Gebühren und zusätzlicher kurzfristiger Aufwendungen für Wet-Leases.

Adjusted EBIT und EBIT von Brussels Airlines verbesserten sich im ersten Halbjahr 2025 jeweils um 2 % auf -46 Mio. EUR (Vorjahr: -47 Mio. EUR).

Eurowings

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.281	1.249	3
Operative Erträge	Mio. €	1.371	1.285	7
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.446	1.345	8
Adjusted EBITDA	Mio. €	-75	-19	-295
Adjusted EBIT	Mio. €	-137	-87	-57
EBIT	Mio. €	-137	-89	-54
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	5.458	5.235	4
Flüge	Anzahl	77.459	75.289	3
Fluggäste	Tsd.	10.396	10.070	3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	17.839	16.242	10
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	14.692	13.506	9
Sitzladefaktor	%	82,4	83,2	-0,8 P.

Im Juni 2025 wurde Eurowings bei den Skytrax World Airline Awards 2025 als „Beste Low Cost Airline Europas“ ausgezeichnet.

Eurowings verzeichnete im ersten Halbjahr 2025 erneut eine starke Nachfrage, insbesondere nach touristischen Flügen. Die Umsatzerlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahr trotz niedrigerer Durchschnittserlöse mengenbedingt um 3 % auf 1.281 Mio. EUR (Vorjahr: 1.249 Mio. EUR). Die operativen Erträge stiegen um 7 % auf 1.371 Mio. EUR (Vorjahr: 1.285 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund von Erträgen durch Fremdwährungsgewinne und Rückstellungsaufösungen.

Die operativen Aufwendungen stiegen um 8 % auf 1.446 Mio. EUR (Vorjahr: 1.345 Mio. EUR), primär aufgrund mengen- und preisbedingt gestiegener Gebühren, insbesondere am Standort Deutschland, Aufwendungen für Wetleases sowie höherer Fremdwährungsverluste.

Das Adjusted EBIT von Eurowings sank im ersten Halbjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 57 % auf -137 Mio. EUR (Vorjahr: -87 Mio. EUR). Darin enthalten ist das Beteiligungsergebnis der SunExpress, das aufgrund der Saisonalität des Geschäftsmodells negativ war. Es lag bei -62 Mio. EUR (Vorjahr: -27 Mio. EUR).

Das EBIT lag ebenfalls bei -137 Mio. EUR und damit um 54 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: -89 Mio. EUR).

GESCHÄFTSFELD LOGISTIK

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %	April - Juni 2025	April - Juni 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.654	1.490	11	820	799	3
davon Verkehrserlöse	Mio. €	1.548	1.388	12	766	747	3
Operative Erträge	Mio. €	1.689	1.527	11	842	815	3
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.572	1.528	3	785	791	-1
Adjusted EBITDA	Mio. €	236	111	113	124	84	48
Adjusted EBIT	Mio. €	135	14	864	73	36	103
EBIT	Mio. €	133	14	850	74	37	100
Adjusted EBIT-Marge	%	8,2	0,9	7,3 P.	8,9	4,5	4,4 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	53	24	121	26	16	63
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	4.276	4.194	2	-	-	-
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	6.896	6.506	6	3.664	3.506	5
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	4.384	4.071	8	2.305	2.163	7
Nutzladefaktor ¹⁾	%	63,6	62,6	1,0 P.	62,9	61,7	1,2 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive operative und finanzielle Entwicklung, die sich bereits in der zweiten Jahreshälfte 2024 zeigte, auch im ersten Halbjahr 2025 fort. Die Entwicklung wurde sowohl durch das weiterhin starke E-Commerce-Geschäft aus Asien, aber auch durch eine generell starke Marktnachfrage, gestützt. Letztere spiegelte sich insbesondere in einem Anstieg der transportierten Menge wider – bei gleichzeitig moderaterem Anstieg der Durchschnittserlöse.

Lufthansa Cargo hat ihr europäisches Frachtnetz erweitert und Kattowitz in Polen als neue Destination aufgenommen. Mit dieser Erweiterung stärkt Lufthansa Cargo ihre Position im europäischen Markt.

Seit Juni 2025 vermarktet Lufthansa Cargo die Frachtkapazitäten von ITA Airways von São Paulo, Rio de Janeiro und Buenos Aires 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.

Lufthansa Cargo nimmt Veränderungen im Vorstand vor. Frank Bauer, bisher Finanzvorstand und Arbeitsdirektor der Lufthansa Cargo AG übernahm zum 1. Juli 2025 die Position des Chief Operating Officer (COO). Gregor Schleussner, bisher Head of Finance, Controlling & Accounting bei Eurowings, ergänzt seit 1. Juli 2025 als neuer Chief Financial Officer (CFO) und Chief Human Resources Officer (CHRO) sowie Arbeitsdirektor den Vorstand der Lufthansa Cargo. Damit ist das Vorstandsteam um Ashwin Bhat, CEO, wieder vollständig besetzt.

Lufthansa Cargo konnte die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2025 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 1,0 Prozentpunkte auf 63,6 % (Vorjahr: 62,6 %).

Die Durchschnittserlöse von Lufthansa Cargo stiegen im ersten Halbjahr 2025 um 3,5 %.

Die Verkehrserlöse stiegen insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung in den Regionen Asien/Pazifik und Amerika im Vergleich zum Vorjahr um 12 % auf 1.548 Mio. EUR (Vorjahr: 1.388 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse stiegen um 11 % auf 1.654 Mio. EUR (Vorjahr: 1.490 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen nahmen um 3 % auf 1.572 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.528 Mio. EUR).

Dabei sind insbesondere die Aufwendungen für flugabhängige Gebühren aufgrund von Kostensteigerungen und aus der Flottenerweiterung gestiegen. Darüber hinaus stiegen die Personalaufwendungen infolge von Lohn- und Gehaltssteigerungen und gestiegenen variablen Vergütungskomponenten im Vorjahresvergleich. Die Entwicklung der

Charteraufwendungen und ein konsequentes Kostenmanagement wirkten sich dagegen positiv auf die Stückkosten aus.

Das Adjusted EBIT lag somit im ersten Halbjahr 2025 bei 135 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR).

Das EBIT lag bei 133 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen betragen im ersten Halbjahr 2025 53 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für den Aus- und Umbau des Frachtzentrums in Frankfurt geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. Juni 2025 stieg gegenüber Vorjahr um 2 % auf 4.276 (Vorjahr: 4.194).

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

	Verkehrserlöse		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	Jan. - Juni 2025	Veränderung	Jan. - Juni 2025	Veränderung	Jan. - Juni 2025	Veränderung	Jan. - Juni 2025	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	114	10	366	7	176	12	48,2	2,2 P.
Amerika	609	11	3.095	2	1.892	8	61,1	3,4 P.
Asien/Pazifik	703	14	2.916	10	2.007	7	68,8	-2,4 P.
Nahost/Afrika	122	3	519	5	309	8	59,5	2,0 P.
Gesamtverkehr	1.548	12	6.896	6	4.384	8	63,6	1,0 P.

GESCHÄFTSFELD TECHNIK

Lufthansa Technik verzeichnete im ersten Halbjahr 2025 erneut einen positiven Geschäftsverlauf. Die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen führte zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen sowie weiteren Produkten und Services von Lufthansa Technik.

Um dem steigenden Bedarf an Triebwerks-Wartungskapazitäten der nordamerikanischen Airlines gerecht zu werden, wird ein neues Triebwerkszentrum von Lufthansa Technik am Flughafen Calgary gebaut. Am 25. Juni 2025 fand der Spatenstich statt. Das Triebwerkszentrum soll planmäßig 2027 in Betrieb gehen und 160 Arbeitsplätze schaffen.

Unverändert stellt die anhaltende Materialknappheit am Weltmarkt eine Belastung dar, ausgelöst durch die Lieferverzögerungen bei den Herstellern und Zulieferern von Flugzeugen, Triebwerken und Flugzeugkomponenten. Die US-Strafzölle belasten die Kostenposition von Lufthansa Technik und werden mittelfristig an die Kunden weitergegeben werden müssen. Darüber hinaus wirken sich auch die Personalknappheit in produktiven Bereichen und die damit zusammenhängenden umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen belastend aus.

KENNZAHLEN¹⁾

		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %	April - Juni 2025	April - Juni 2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.975	3.514	13	1.956	1.809	8
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	1.110	1.115	0	572	563	2
Operative Erträge	Mio. €	4.261	3.738	14	2.133	1.932	10
Operative Aufwendungen	Mio. €	3.965	3.422	16	1.993	1.730	15
Adjusted EBITDA	Mio. €	386	381	1	186	235	-21
Adjusted EBIT	Mio. €	310	305	2	149	197	-24
EBIT	Mio. €	309	292	6	148	189	-22
Adjusted EBIT-Marge	%	7,8	8,7	-0,9 P.	7,6	10,9	-3,3 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	93	69	35	39	38	3
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	22.352	21.236	5	-	-	

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

Zum 1. Mai 2025 wurde der Vorstand der Lufthansa Technik AG verstärkt. Christian Leifeld übernahm die Position des Chief Financial Officer (CFO) und folgte auf William Willms, der das Unternehmen zum 31. März 2025 verließ. Janna Schumacher wurde zur neuen Chief Human Resources Officer (CHRO) und Arbeitsdirektorin ernannt.

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 stiegen im ersten Halbjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 13 % auf 3.975 Mio. EUR (Vorjahr: 3.514 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen stiegen um 16 % auf 3.965 Mio. EUR (Vorjahr: 3.422 Mio. EUR), im Wesentlichen getrieben durch die mengen- und preisbedingte Erhöhung der Materialaufwendungen.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 2 % auf 310 Mio. EUR (Vorjahr: 305 Mio. EUR) und lag damit auf Rekordniveau. Die Auswirkung der Abwertung des US-Dollars, inflations- und wachstumsbedingte Kostensteigerungen sowie erhöhte Zölle konnten durch den positiven Geschäftsverlauf und Preisanpassungen kompensiert werden. Das EBIT verbesserte sich um 6 % auf 309 Mio. EUR (Vorjahr: 292 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen stiegen im ersten Halbjahr 2025 um 35 % auf 93 Mio. EUR (Vorjahr: 69 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 stieg zum 30. Juni 2025 gegenüber Vorjahr um 5 % auf 22.352 (Vorjahr: 21.236). Der Anstieg resultiert aus dem Personalaufbau infolge des größeren Geschäftsvolumens.

WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

Die operativen Erträge der weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen sanken im ersten Halbjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 8 % auf 1.635 Mio. EUR (Vorjahr: 1.784 Mio. EUR). Ein Grund hierfür war der Verkauf von AirPlus, deren Erträge noch in den Vorjahreszahlen enthalten sind.

KENNZAHLEN¹⁾

		Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	Veränderung in %	April - Juni 2025	April - Juni 2024	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	1.635	1.784	-8	720	838	-14
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.668	1.899	-12	749	923	-19
Adjusted EBITDA	Mio. €	43	-29		8	-44	
Adjusted EBIT	Mio. €	-5	-84	94	-16	-71	77
EBIT	Mio. €	-5	-102	95	-10	-74	86
Segmentinvestitionen	Mio. €	48	63	-24	31	25	24
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	9.872	11.109	-11	-	-	

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

Die operativen Aufwendungen sanken um 12 % auf 1.668 Mio. EUR (Vorjahr: 1.899 Mio. EUR) aufgrund des Verkaufs von AirPlus.

Das Adjusted EBIT lag im ersten Halbjahr 2025 bei -5 Mio. EUR (Vorjahr: -84 Mio. EUR), unterstützt vor allem von einer Ergebnisverbesserung in den Konzernfunktionen, die überwiegend aus höheren Kursgewinnen bei Fremdwährungsgeschäften resultierte.

Das EBIT betrug ebenfalls -5 Mio. EUR (Vorjahr: -102 Mio. EUR).

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. Juni 2025 sank gegenüber Vorjahr um 11 % auf 9.872 (Vorjahr: 11.109). In den Konzernfunktionen sank die Zahl der Mitarbeitenden um 3 %.

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 zwischenzeitliche Eskalation der Auseinandersetzung zwischen Israel und dem Iran führte im Laufe des zweiten Quartals 2025 zu einer erhöhten Volatilität der Preise für wichtige Energieträger wie Öl sowie zu operativen Einschränkungen. Eine abermalige Verschärfung des Konflikts sowie eine Wiederaufnahme der kriegerischen Aktivitäten, insbesondere unter Einbeziehung dritter Staaten wie der USA, könnten zu einer regionalen

Destabilisierung führen. Potenzielle finanzielle Einbußen für die Lufthansa Group können in diesem Szenario insbesondere durch signifikante Rohstoffpreisschwankungen, mögliche operative Einschränkungen sowie eine rückläufige Nachfrage entstehen. Chancen bestehen dagegen aus einer möglichen Beruhigung der Lage im Mittleren Osten.

- Luxair und Condor haben jeweils im April beziehungsweise im Mai 2025 gegen die Entscheidung, mit der die EU-Kommission den möglichen Kontrollwerb 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. Daneben bestehen auch in den Flugbetrieben der Eurowings Deutschland, der Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines sowie der Discover Airlines Streikrisiken im Bereich Cockpit und Kabine. Ein Ausstrahlen dieser Tarifauseinandersetzungen auf andere Betriebe ist ebenfalls nicht auszuschließen.

Im Vergleich zum Jahresende 2024 hat sich die Balance von Chancen und Risiken mehr zu den Risiken verschoben, auch wenn sich diese bislang nicht materialisiert haben.

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

GESAMTWIRTSCHAFTLICHER AUSBLICK

Für die Weltwirtschaftsleistung im Jahr 2025 wird gemäß S&P Global mit 2,4 % ein niedrigeres Wachstum als im Vorjahr erwartet (Vorjahr: 2,8 %). Für Europa wird erwartet, dass das Wirtschaftswachstum im Jahr 2025 mit 1,1 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird (Vorjahr: 1,2 %).

ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP) ¹⁾

in %	2025	2026	2027	2028	2029
Welt	2,4	2,6	2,6	2,7	2,7
Europa	1,1	1,4	1,8	1,8	1,8
Deutschland	0,2	1,2	1,6	1,6	1,8
Nordamerika	1,4	1,9	1,7	1,6	1,8
Südamerika ²⁾	2,0	2,5	2,8	2,8	2,8
Asien/Pazifik	3,9	3,7	3,8	3,9	3,8
China	4,5	4,0	4,2	4,3	4,3
Naher Osten	3,7	4,3	3,0	2,9	2,7
Afrika	3,5	4,0	4,0	4,1	4,0

Quelle: S&P Global per 15. Juli 2025.

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Exklusive Venezuela.

Hinsichtlich des Ölpreises deuten die Terminkurse auf ein leicht fallendes Ölpreinsniveau in der zweiten Jahreshälfte 2025 gegenüber dem Stand von Ende Juni 2025 hin. Volatile Preisentwicklungen sind jedoch auch für die zweite Jahreshälfte 2025 nicht auszuschließen.

Die geldpolitischen Entscheidungen der Zentralbanken werden maßgeblich durch die Entwicklung von Wirtschaftswachstum, Inflation und den Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt bestimmt und wirken sich dadurch auf die Kursentwicklung an den Devisenmärkten aus. Die US-

Notenbank Fed zeigt sich angesichts der aktuellen Fiskalpolitik zurückhaltend. Sollte die Inflationsrate weiter zurückgehen, wird eine Fortsetzung der Leitzinssenkungen erwartet.

Im Euroraum wurde das Inflationsziel von 2 % erreicht. Von der Europäischen Zentralbank werden daher lediglich Feinjustierungen der Geldpolitik erwartet. Für das zweite Halbjahr 2025 prognostizieren die Analysten keine wesentliche Veränderung des Wechselkurses zwischen Euro und US-Dollar.

Für das Jahr 2025 erwartet die EU-Kommission eine Inflationsrate von 2,1 % im Euroraum. In Deutschland wird mit einer leicht erhöhten Inflation von 2,4 % gerechnet.

BRANCHENAUSBLICK

Die International Air Transport Association (IATA) hat ihre Prognose für das Jahr 2025 im Juni herabgesetzt und erwartet nun ein Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer gegenüber Vorjahr um 6 % (Vorjahr: 11 %). Zuvor wurde ein Wachstum von 8 % prognostiziert. Gründe für die Anpassung sind ein schwächeres Wirtschaftswachstum, Konflikte und Zollstreitigkeiten sowie Verzögerungen bei den Flugzeugauslieferungen, die den Anstieg der Passagierzahlen dämpfen.

Für das Frachtgeschäft geht die IATA aktuell davon aus, dass die weltweit verkauften Tonnenkilometer im Jahr 2025 um 1 % steigen werden (Vorjahr: 11 %). Zuvor wurde ein Wachstum von 6 % prognostiziert.

Insgesamt rechnet die IATA für die weltweite Airline-Industrie mit einem Anstieg des Gewinns im Jahr 2025 auf 36,0 Mrd. USD (Vorjahr: 32,4 Mrd. USD).

AUSBLICK LUFTHANSA GROUP

Ausblick ist Unsicherheiten unterworfen

Angesichts der kurzfristigen Buchungszyklen im Passagiergeschäft, des weitgehend spotmarktgetriebenen Frachtgeschäfts, der Ungewissheit hinsichtlich der genauen Auslieferungszeitpunkte neuer Flugzeuge 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 Treibstoffpreise, Wechselkurse, dem Preis für ETS-Zertifikate, den Entscheidungen der neuen deutschen Bundesregierung sowie aus einer potenziellen Beendigung des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine.

Risiken bestehen unter anderem hinsichtlich möglicher Zölle, beispielsweise im Zusammenhang mit Flugzeugauslieferungen und 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. Die Situation insgesamt könnte die Kundennachfrage negativ beeinflussen, insbesondere auf den Verbindungen nach Nordamerika, dem zweitwichtigsten Verkehrsgebiet für die Lufthansa Group.

➔ **Chancen- und Risikobericht, S. 24.**

Ausblick der Lufthansa Group für das Geschäftsjahr 2025 bleibt unverändert

Der Ausblick der Lufthansa Group für das Geschäftsjahr 2025 bleibt gegenüber dem im Geschäftsbericht 2024 gegebenen Stand unverändert. Auch zu diesem Zeitpunkt existiert bereits die zuvor exemplarisch genannten Chancen und Risiken. Seit der Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2024 hat sich die Balance von Chancen und Risiken jedoch mehr zu den Risiken verschoben, auch wenn sich diese bislang nicht materialisiert haben.

Insofern erwartet die Lufthansa Group auch 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 der Lufthansa Group 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 Cashflow in etwa auf Vorjahresniveau erwartet.

Der Ausblick für die Geschäftsfelder der Lufthansa Group bleibt ebenfalls gegenüber den Angaben im Geschäftsbericht 2024 unverändert.

PROGNOSE WESENTLICHER KPIS

		Ergebnis 2024	Prognose 2025
Umsatz	Mio. €	37.581	klarer Anstieg
Adjusted EBIT	Mio. €	1.645	deutlich über Vorjahr
Nettoinvestitionen	Mio. €	2.392	zwischen 2,7 und 3,3 Mrd. EUR
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	840	in etwa auf Vorjahresniveau

ZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €

	Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	April - Juni 2025	April - Juni 2024
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	15.009	14.332	8.643	8.429
Andere Betriebserlöse	3.440	3.067	1.679	1.578
Umsatzerlöse	18.449	17.399	10.322	10.007
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	429	484	228	243
Sonstige betriebliche Erträge ¹⁾	1.150	929	644	384
Materialaufwand	-11.402	-10.851	-6.021	-5.959
Personalaufwand	-4.829	-4.500	-2.443	-2.236
Abschreibungen ²⁾	-1.209	-1.153	-604	-583
Sonstige betriebliche Aufwendungen ³⁾	-2.564	-2.530	-1.399	-1.220
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	24	-222	727	636
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	54	-22	102	2
Übriges Beteiligungsergebnis	42	32	32	21
Zinserträge	201	173	149	109
Zinsaufwendungen	-293	-293	-163	-147
Übrige Finanzposten	89	-35	153	-49
Finanzergebnis	93	-145	273	-64
Ergebnis vor Ertragsteuern	117	-367	1.000	572
Ertragsteuern	11	109	7	-99
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	128	-258	1.007	473
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	11	-	11	-
Ergebnis nach Ertragsteuern	139	-258	1.018	473
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	12	7	6	4
Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	127	-265	1.012	469
"Unverwässertes" Ergebnis je Aktie in €	0,11	-0,22	0,84	0,39
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,10	n/a	0,84	n/a
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	0,01	n/a	0,00	n/a
"Verwässertes" Ergebnis je Aktie in €	0,11	-0,22	0,84	0,39
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,10	n/a	0,84	n/a
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	0,01	n/a	0,00	n/a

¹⁾ Im Kumulativwert sind 11 Mio. EUR (Vorjahr: 22 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 21 Mio. EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen enthalten.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €

	Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	April - Juni 2025	April - Juni 2024
Ergebnis nach Ertragsteuern	139	-258	1.018	473
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	-132	-60	-33	36
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	6	1	6	-
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge Reserve	-1.548	760	-1.152	128
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	85	134	-23	24
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-	-	-	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-7	-	-5	-1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	361	-213	289	-38
	-1.235	622	-918	149
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	304	217	-49	-43
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert	-	1	-	1
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-	-	-	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	6	1	-1	1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-184	-72	10	-34
	126	147	-40	-75
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	-1.109	769	-958	74
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	-970	511	60	547
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	6	8	2	4
Davon auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-976	503	58	543

KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €

	30.06.2025	31.12.2024	30.06.2024
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾	1.018	1.016	1.005
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	310	321	310
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19.045	18.828	18.230
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile ²⁾	2.250	2.154	2.097
Übriges Sachanlagevermögen ³⁾	2.977	2.958	2.910
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	965	597	453
Übrige Beteiligungen	246	266	239
Langfristige Wertpapiere	24	21	21
Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte	985	852	787
Derivative Finanzinstrumente	384	821	729
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	50	55	97
Ertragsteuerforderungen	50	165	112
Latente Steueransprüche	2.901	2.682	3.055
Langfristige Vermögenswerte²⁾	31.205	30.736	30.045
Vorräte ²⁾	1.626	1.606	1.564
Vertragsvermögenswerte	435	395	451
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	4.689	4.257	4.442
Derivative Finanzinstrumente	373	803	702
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	450	254	368
Ertragsteuerforderungen	378	501	149
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.790	6.698	6.393
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	1.800	1.790	1.634
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	391	12	1.485
Kurzfristige Vermögenswerte²⁾	16.932	16.316	17.188
Bilanzsumme	48.137	47.052	47.233

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. €

	30.06.2025	31.12.2024	30.06.2024
Gezeichnetes Kapital	3.068	3.068	3.063
Kapitalrücklage	265	265	258
Gewinnrücklagen	5.371	5.477	3.708
Übrige neutrale Rücklagen	1.588	2.732	2.626
Anteile der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	10.292	11.542	9.655
Minderheitenanteile	50	52	46
Eigenkapital	10.342	11.594	9.701
Pensionsrückstellungen	2.470	2.692	2.652
Sonstige Rückstellungen	859	791	821
Finanzschulden	11.214	11.413	10.813
Vertragsverbindlichkeiten	7	8	6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	43	39	49
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	46	43	63
Derivative Finanzinstrumente	992	332	368
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	594	559	549
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	16.225	15.877	15.321
Sonstige Rückstellungen	871	1.056	753
Finanzschulden	2.807	2.810	2.843
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5.839	6.003	6.037
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	7.406	5.183	7.387
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	2.859	2.954	2.780
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	859	709	929
Derivative Finanzinstrumente	522	272	137
Ertragsteuerverpflichtungen	407	594	578
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	-	-	767
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	21.570	19.581	22.211
Bilanzsumme	48.137	47.052	47.233

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 (Sukzessiverwerbe)	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	-	-	-	-	-	-	-	-265	-265	7	-258
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	683	-60	-	-	623	145	768	1	769
Gesamtergebnis der Periode	-	-	683	-60	-	-	623	-120	503	8	511
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	6	6	-	6	-	6
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-154	-	-	-	-154	-	-154	-	-154
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-359	-359	-12	-371
Stand am 30.06.2024	3.063	258	1.089	949	236	352	2.626	3.708	9.655	46	9.701
Stand am 01.01.2025	3.068	265	1.084	1.044	236	368	2.732	5.477	11.542	52	11.594
Konzernergebnis	-	-	-	-	-	-	-	127	127	12	139
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-1.096	-132	-	-1	-1.229	126	-1.103	-6	-1.109
Gesamtergebnis der Periode	-	-	-1.096	-132	-	-1	-1.229	253	-976	6	-970
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	9	9	-	9	-	9
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	76	-	-	-	76	-	76	-	76
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-359	-359	-8	-367
Stand am 30.06.2025	3.068	265	64	912	236	376	1.588	5.371	10.292	50	10.342

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	April - Juni 2025	April - Juni 2024
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zu Periodenbeginn	1.790	1.668	1.708	1.340
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortzuführenden und aufgegebenen Geschäftsbereichen	117	-367	1.000	572
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1.209	1.165	604	588
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen) ¹⁾	66	56	24	26
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-8	12	-5	8
Beteiligungsergebnis	-96	-10	-134	-23
Zinsergebnis	92	120	14	38
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	33	-29	-67	-15
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-199	-97	-228	-5
Veränderung Trade Working Capital ¹⁾	1.756	1.940	-112	448
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	-139	-102	-82	-249
Nettozu-/abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit¹⁾	2.831	2.688	1.014	1.388
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.616	-1.721	-810	-820
Investitionen in Finanzanlagen	-21	-40	-8	-17
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen ¹⁾	-175	-131	-67	-50
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	-	6	-	6
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	9	-	9	-
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-335	-19	-7	-
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	22	43	-6	9
Zinseinnahmen	140	176	80	127
Erhaltene Dividenden	42	32	32	20
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit¹⁾	-1.934	-1.654	-777	-725
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-6.681	-7.645	-2.969	-5.152
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	6.617	7.922	3.325	5.728
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-1.998	-1.377	-421	-149

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG (FORTSETZUNG)

in Mio. €	Jan. - Juni 2025	Jan. - Juni 2024	April - Juni 2025	April - Juni 2024
Aufnahme Finanzschulden	1.413	760	522	731
Rückführung Finanzschulden	-1.294	-1.307	-301	-1.070
Gewinnausschüttung	-368	-371	-361	-361
Zinsausgaben einschließlich Zinssicherungsgeschäften	-563	-346	-354	-163
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-812	-1.264	-494	-863
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	21	47	99	376
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-11	1	-7	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.06.2025	1.800	1.716	1.800	1.716
Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalenten von Gesellschaften, die am 30.06. zum Verkauf stehen	-	82	-	82
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 30.06. nicht zum Verkauf stehen	1.800	1.634	1.800	1.634
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.790	6.393	6.790	6.393
Flüssige Mittel	8.590	8.027	8.590	8.027
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel	102	-238	-247	-247

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. Juni 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. Juni 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 sechs Monaten des Jahres 2025 positiv. Alle Geschäftsfelder konnten ihr Ergebnis gegenüber dem Vorjahreszeitraum verbessern.

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 ersten Halbjahr 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. 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 2.831 Mio. EUR, der vor sich vor allem aus dem positiven Ergebnis und den im Berichtszeitraum verkauften und noch nicht ausgeflogenen Flugtickets ergab.

Zum 30. Juni 2025 betrug die zentral der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung stehende Liquidität 8,1 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 11,2 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	13.461	9.200	2.683	270	925	171	212
Lufthansa German Airlines	7.332						
SWISS ²⁾	3.012						
Austrian Airlines	1.125						
Brussels Airlines	716						
Eurowings ²⁾	1.276						
Logistik	1.548	651	158	51	623	15	50
Summe	15.009	9.851	2.841	321	1.548	186	262

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	12.944	9.051	2.364	224	903	199	203
Lufthansa German Airlines	7.073						
SWISS ²⁾	2.943						
Austrian Airlines	1.027						
Brussels Airlines	651						
Eurowings ²⁾	1.250						
Logistik	1.388	578	149	44	549	23	45
Summe	14.332	9.629	2.513	268	1.452	222	248

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	2.865	737	1.013	134	712	209	60
Technikleistungen	2.544						
Sonstige Betriebserlöse	321						
Passagier-Airlines	279	251	12	1	12	1	2
Logistik	81	44	24	1	8	4	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	215	147	22	9	21	11	5
EDV-Leistungen	167						
Übrige	48						
Summe	3.440	1.179	1.071	145	753	225	67

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⁾	2.399	710	799	88	552	145	105
Technikleistungen	2.125						
Sonstige Betriebserlöse	274						
Passagier-Airlines	261	231	14	1	12	1	2
Logistik	78	45	24	-	6	3	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen ²⁾	329	242	25	12	35	10	5
EDV-Leistungen	162						
Reisemanagement	131						
Übrige	36						
Summe	3.067	1.228	862	101	605	159	112

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 sieben neu erworbene Flugzeuge der A320-Familie und ein Airbus A350 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.

Zwei Airbus A350 und zwei Boeing 787 mit einem Buchwert von insgesamt 341 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 Prozent 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 Nutzungsbeschränkung, 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.

Für die bestehenden Verlustvorträge der Gesellschaften der Austrian Airlines wurden ebenfalls die Bewertungsgrundsätze des Vorjahres fortgeführt. Insgesamt führte dies dazu, dass keine weiteren aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge für die Organschaft in Deutschland und die Steuergruppe in Österreich aktiviert wurden.

Für Steuern, die auf BEPS Pillar II beruhen, wurden im Berichtszeitraum 14 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

ZUM VERKAUF STEHENDE VERMÖGENSWERTE UND AUFGEBEBENE GESCHÄFTSBEREICHE

Die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte betrafen neun 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 1,3 % (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 und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	30.06.2025	31.12.2024
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	1.957	2.180
Aus Gewährleistungsverträgen	332	339
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	17	16
	2.306	2.535

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 47 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2024: 25 Mio. EUR) verzichtet.

Zum 30. Juni 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 Juni 2025 bestand ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte von 18,7 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 und den neu zugegangenen Flugzeugen.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSSTICHTAG

Der Bundesrat hat am 11. Juli 2025 das Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm verabschiedet, das unter anderem eine schrittweise Reduzierung der Körperschaftsteuersätze in Deutschland vorsieht. Daraus werden sich Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steuern auf Verlustvorträge und temporäre Differenzen ergeben. Eine erste Abschätzung auf Grundlage der derzeit vorliegenden Erkenntnisse ergab, dass mit einer Reduzierung der bilanzierten latenten Steueransprüche in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrags zu rechnen ist. Etwa die Hälfte dieses Betrags wäre erfolgswirksam zu erfassen.

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

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 30.06.2025

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	4.758	8	25	4.791
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	8	-	8
Wertpapiere	4.758	-	-	4.758
Beteiligungen	-	-	25	25
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherheitsbeziehung sind	-	750	-	750
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	-	1.237	-	1.237
Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	-
Fremdkapitalinstrumente	-	1.237	-	1.237
Vermögenswerte gesamt	4.758	1.995	25	6.778

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 30.06.2025

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über GuV	-	-604	-	-604
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-5	-	-5
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	-1.509	-	-1.509
Verbindlichkeiten gesamt	-	-2.118	-	-2.118

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 Optionspreismodelle 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. €	30.06.2025		31.12.2024	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	6.680	6.707	6.969	6.915
Schuldscheindarlehen	672	694	395	409
Kreditlinien	19	19	26	25
Flugzeugfinanzierungen	3.914	3.965	3.798	3.932
Übrige Finanzschulden	133	140	148	123
Summe	11.418	11.525	11.336	11.404
Leasingverbindlichkeiten	2.603	n.a.	2.887	n.a.
Summe	14.021		14.223	

Im Berichtszeitraum wurde eine Hybridanleihe über 500 Mio. EUR mit einem Zinssatz von 5,25 Prozent und einer Laufzeit von 30 Jahren und Kündigungsoption nach sechs Jahren begeben. Weiterhin wurden acht Schuldscheindarlehen über insgesamt 380 Mio. EUR aufgenommen sowie vier Flugzeugfinanzierungen mit einem Volumen von 513 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.

7 Ergebnis je Aktie

ERGEBNIS JE AKTIE

		30.06.2025	30.06.2024
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	0,11	- 0,22
Konzernergebnis	Mio. €	127	- 265
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		1.198.293.192	1.196.601.197

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. Juni 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. Juni 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. - Juni 2025

in Mio. €	Passagier-Airlines	Logistik	Technik	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung	Konzern
Außenumsätze	13.739	1.629	2.865	18.233	216	-	18.449
davon Verkehrserlöse	13.199	1.548	-	14.747	1	261	15.009
Konzerninnenumsätze	407	25	1.110	1.542	348	-1.890	-
Umsatzerlöse	14.146	1.654	3.975	19.775	564	-1.890	18.449
Übrige operative Erträge	587	35	286	908	1.071	-412	1.567
Operative Erträge	14.733	1.689	4.261	20.683	1.635	-2.302	20.016
Operative Aufwendungen	15.013	1.572	3.965	20.550	1.668	-2.255	19.963
davon Materialaufwand	8.786	1.111	2.578	12.475	201	-1.274	11.402
davon Personalaufwand	3.230	232	810	4.272	537	-1	4.808
davon Abschreibungen	948	101	76	1.125	48	22	1.195
davon sonstige Aufwendungen	2.049	128	501	2.678	882	-1.002	2.558
Operatives Beteiligungsergebnis	36	18	14	68	28	-	96
davon Ergebnis Equity-Bewertung	32	6	11	49	5	-	54
Adjusted EBIT¹⁾	-244	135	310	201	-5	-47	149
Überleitungspositionen	-12	-2	-1	-15	-	-14	-29
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-12	-	-2	-14	-1	1	-14
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-10	-2	-2	-14	-7	-	-21
Ergebnis Anlagenabgang	10	-	2	12	10	-14	8
Sonstige Überleitungspositionen	-	-	1	1	-2	-1	-2
EBIT	-256	133	309	186	-5	-61	120
Übriges Finanzergebnis							-3
Ergebnis vor Ertragsteuern							117
Gebundenes Kapital ²⁾	9.341	2.188	4.847	16.376	1.496	-286	17.586
davon aus Equity-Beteiligungen	769	34	157	960	5	-	965
Segmentinvestitionen	1.742	53	93	1.888	48	36	1.972
davon aus Equity-Beteiligungen	326	-	6	332	-	-1	331
Mitarbeitende zum Stichtag	66.474	4.276	22.352	93.102	9.872	-	102.974

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 10, 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. - Juni 2024

in Mio. €	Passagier-Airlines	Logistik	Technik ³⁾	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen ³⁾	Überleitung	Konzern
Außenumsätze	13.205	1.466	2.399	17.070	329	-	17.399
davon Verkehrserlöse	12.702	1.388	-	14.090	-	242	14.332
Konzerninnenumsätze	374	24	1.115	1.513	347	-1.860	-
Umsatzerlöse	13.579	1.490	3.514	18.583	676	-1.860	17.399
Übrige operative Erträge	472	37	224	733	1.108	-433	1.408
Operative Erträge	14.051	1.527	3.738	19.316	1.784	-2.293	18.807
Operative Aufwendungen	14.364	1.528	3.422	19.314	1.899	-2.233	18.980
davon Materialaufwand	8.547	1.090	2.178	11.815	225	-1.190	10.850
davon Personalaufwand	2.950	219	767	3.936	548	-2	4.482
davon Abschreibungen	893	97	76	1.066	55	20	1.141
davon sonstige Aufwendungen	1.974	122	401	2.497	1.071	-1.061	2.507
Operatives Beteiligungsergebnis	-24	15	-11	-20	31	-1	10
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-23	6	-13	-30	8	-	-22
Adjusted EBIT¹⁾	-337	14	305	-18	-84	-61	-163
Überleitungspositionen	-20	-	-13	-33	-18	2	-49
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-13	-	-	-13	-	1	-12
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-3	-2	-5	-10	-9	1	-18
Ergebnis Anlagenabgang	-7	-	-5	-12	1	-	-11
Sonstige Überleitungspositionen	3	2	-3	2	-10	-	-8
EBIT	-357	14	292	-51	-102	-59	-212
Übriges Finanzergebnis							-155
Ergebnis vor Ertragsteuern							-367
Gebundenes Kapital ²⁾	7.226	2.324	4.462	14.012	1.808	-388	15.432
davon aus Equity-Beteiligungen	220	40	156	416	37	-	453
Segmentinvestitionen	1.521	24	69	1.614	63	103	1.780
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	8	8	-	-	8
Mitarbeitende zum Stichtag	63.634	4.194	21.236	89.064	11.109	-	100.173

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 10, 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.

AUßENUMSÄTZE NACH REGIONEN Jan. - Juni

in Mio. €	2025			2024		
	Verkehrserlöse ¹⁾	Andere Betriebserlöse	Umsatzerlöse	Verkehrserlöse ¹⁾	Andere Betriebserlöse	Umsatzerlöse
Europa	9.851	1.179	11.030	9.629	1.228	10.857
davon Deutschland	4.345	374	4.719	4.271	407	4.678
Nordamerika	2.841	1.071	3.912	2.513	862	3.375
davon USA	2.532	802	3.334	2.207	619	2.826
Mittel- und Südamerika	321	145	466	268	101	369
Asien/Pazifik	1.548	753	2.301	1.452	605	2.057
Nahost	186	225	411	222	159	381
Afrika	262	67	329	248	112	360
Summe	15.009	3.440	18.449	14.332	3.067	17.399

¹⁾ Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

10 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Anhang zum Konzernabschluss 2024 unter [↗ Erläuterung 50](#) (Geschäftsberichts 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. Wesentliche Veränderungen zum Bilanzstichtag haben sich nicht ergeben. Auch die im [↗ Vergütungsbericht 2024](#) (Geschäftsberichts 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 30. Juli 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

BESCHEINIGUNG NACH PRÜFERISCHER DURCHSICHT

AN DIE DEUTSCHE LUFTHANSA AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln - bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, Konzern-Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2025, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen unter ergänzender Beachtung des International Standard on Review Engagements „Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity“ (ISRE 2410) vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

Eschborn/Frankfurt am Main, 30. Juli 2025

EY GmbH & Co. KG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bösser

Wirtschaftsprüfer

Jansen

Wirtschaftsprüfer

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 2025

30. Oktober 2025 Veröffentlichung 3. Zwischenbericht
Januar – September 2025

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 2. 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.