

1. Zwischenbericht  
Januar - März

2026

Trust at every altitude

# Die Lufthansa Group

## Kennzahlen

		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränder- ung in %
<b>Umsatz und Ergebnis</b>				
Umsatzerlöse	Mio. €	8.746	8.127	8
davon Verkehrserlöse	Mio. €	6.671	6.366	5
Operative Erträge	Mio. €	9.407	8.827	7
Operative Aufwendungen	Mio. €	9.948	9.511	5
Adjusted EBITDA	Mio. €	7	-121	
Adjusted EBIT	Mio. €	-612	-722	15
EBIT	Mio. €	-485	-741	35
Konzernergebnis	Mio. €	-665	-885	25
<b>Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung</b>				
Bilanzsumme	Mio. €	50.696	48.140	5
Eigenkapital	Mio. €	12.398	10.537	18
Nettokreditverschuldung	Mio. €	5.340	5.281	1
Netto-Pensionsverpflichtungen	Mio. €	1.906	2.209	-14
Operativer Cashflow	Mio. €	2.083	1.766	18
Bruttoinvestitionen <sup>1)</sup>	Mio. €	1.100	819	34
Nettoinvestitionen <sup>2)</sup>	Mio. €	570	829	-31
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	1.380	835	65
<b>Rentabilitätskennziffern</b>				
Adjusted EBITDA-Marge	%	0,1	-1,5	1,6 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	-7,0	-8,9	1,9 P.
EBIT-Marge	%	-5,5	-9,1	3,6 P.
<b>Lufthansa Aktie</b>				
Schlusskurs (31. März)	€	7,20	6,70	7
Ergebnis pro Aktie	€	-0,55	-0,74	26
<b>Mitarbeitende</b>				
Mitarbeitende (31. März)	Anzahl	103.406	102.574	1

## Kennzahlen (Fortsetzung)

		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränder- ung in %
<b>Leistungsdaten</b>				
Flüge	Anzahl	197.038	204.179	-3
Fluggäste	Tsd.	25.105	24.291	3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	70.373	69.990	1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	57.846	55.019	5
Sitzladefaktor	%	82,2	78,6	3,6 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	4.355	4.111	6
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	2.574	2.448	5
Fracht-Nutzladefaktor	%	59,1	59,5	-0,4 P.

<sup>1)</sup> Ohne Erwerb von Anteilen.

<sup>2)</sup> Ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen.

Veröffentlichungstag: 6. Mai 2026.

## Inhalt

<b>3 Zwischenlagebericht</b>	<b>25 Zwischenabschluss</b>	<b>41 Weitere Informationen</b>
3 Geschäftsverlauf im Überblick	25 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	41 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
4 Wesentliche Ereignisse	26 Konzern-Gesamtergebnisrechnung	42 Impressum/Kontakt Finanzkalender 2026
4 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	27 Konzernbilanz	
5 Finanzielle Entwicklung	29 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	
11 Geschäftsfelder	30 Konzern-Kapitalflussrechnung	
22 Chancen- und Risikobericht	31 Anhang	
23 Prognosebericht		

# Geschäftsverlauf

## Geschäftsverlauf im Überblick

### Lufthansa Group erzielt Ergebnisverbesserung gegenüber Vorjahr

Die Lufthansa Group verzeichnete im ersten Quartal 2026 insgesamt eine positive Geschäfts- und Ergebnisentwicklung.

Die Netzwerk-Airlines und die Punkt-zu-Punkt-Airlines der Lufthansa Group konnten ihre Verkehrsleistung aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere zu touristischen Destinationen, weiter ausbauen. Dabei wirkten sich die Krise im Nahen Osten, aufgrund der temporären Streichung von Flugverbindungen, sowie die Streiks im Februar und März 2026 belastend auf die Verkehrsleistung aus. Positiv auf die Verkehrsleistung wirkte sich eine starke Nachfrage auf den Asien- und Afrikastrecken im März 2026 aus, ebenfalls aufgrund der Krise im Nahen Osten. Insgesamt lag die Kapazität im Passagiergeschäft der Lufthansa Group im ersten Quartal 2026 um 1 % über Vorjahr. Der Sitzladefaktor stieg um 3,6 Prozentpunkte auf 82,2 %.

Das Adjusted EBIT der Netzwerk-Airlines verbesserte sich im ersten Quartal 2026 gegenüber Vorjahr um 18 % auf -605 Mio. EUR (Vorjahr: -740 Mio. EUR). Im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines sank das Adjusted EBIT dagegen um 7 % auf -215 Mio. EUR (Vorjahr: -201 Mio. EUR).

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive operative und finanzielle Entwicklung im ersten Quartal 2026 fort. So konnte Lufthansa Cargo die Verkehrsleistung ausbauen und

ein Adjusted EBIT in Höhe von 83 Mio. EUR und somit 35 % über Vorjahresniveau erzielen (Vorjahr: 62 Mio. EUR).

Im Geschäftsfeld Technik führte die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen. Belastend wirkten sich die Abschwächung des US-Dollars, inflations- und wachstumsbedingte Kostensteigerungen sowie US-Strafzölle aus. Das Adjusted EBIT sank im ersten Quartal 2026 um 2 % auf 158 Mio. EUR (Vorjahr: 161 Mio. EUR). [↗ Geschäftsfelder.](#)

Die Umsatzerlöse der Lufthansa Group stiegen aufgrund des ausgebauten Flugprogramms im Passagierverkehr sowie des starken Wachstums in den Geschäftsfeldern Logistik und Technik um 8 % gegenüber Vorjahr auf 8.746 Mio. EUR (Vorjahr: 8.127 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group stiegen um 5 % auf 9.948 Mio. EUR (Vorjahr: 9.511 Mio. EUR), insbesondere infolge von gestiegenen Personalaufwendungen, Währungsverlusten und externen Technikaufwendungen. Kompensierend wirkten sich niedrigere Treibstoffkosten und Gebühren aus.

Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group lag im ersten Quartal 2026 bei -612 Mio. EUR (Vorjahr: -722 Mio. EUR). Damit verbesserte sich das Ergebnis um 15 % gegenüber Vorjahr.

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

Die Lufthansa Group konnte im ersten Quartal 2026 einen positiven Adjusted Free Cashflow erzielen. Mit 1.380 Mio. EUR lag er um 65 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 835 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf dem gestiegenen Operativen Cashflow und geringeren Nettoinvestitionen.

Der Operative Cashflow stieg um 18 % auf 2.083 Mio. EUR (Vorjahr: 1.766 Mio. EUR). Der Anstieg basiert im Wesentlichen auf der Verbesserung des Adjusted EBITDA und gestiegenen Zuflüssen aus dem Working Capital. [↗ Finanzlage.](#)

### Bilanz der Lufthansa Group weiter gestärkt

Die Nettokreditverschuldung lag zum 31. März 2026 aufgrund des Free Cashflows, der die Zins- und Dividendenzahlungen überstieg, mit 5.340 Mio. EUR um 1.067 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 6.407 Mio. EUR).

Die Netto-Pensionsverpflichtungen lagen mit 1.906 Mio. EUR auf dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 1.902 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag zum 31. März 2026 bei 1,6 und somit unterhalb des Niveaus zum Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 1,8).

Insgesamt standen der Lufthansa Group zum 31. März 2026 10.279 Mio. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2025: 10.715 Mio. EUR). [↗ Vermögenslage.](#)

## Wesentliche Ereignisse

### **Vereinigung Cockpit und UFO rufen zu Streiks auf**

Die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) hat zu einem eintägigen Streik am 12. Februar 2026 bei Lufthansa Classic und Lufthansa Cargo aufgerufen. Für den gleichen Tag hat auch die Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) zum Streik bei Lufthansa Classic aufgerufen.

Darüber hinaus hat die VC zu weiteren Streiks bei Lufthansa Classic und Lufthansa Cargo am 12. und 13. März 2026 sowie bei Lufthansa CityLine am 12. März 2026 aufgerufen.

Mit den Streiks will die VC bei Lufthansa Classic und Lufthansa Cargo eine höhere betriebliche Altersversorgung der Pilotinnen und Piloten durchsetzen. Im Tarifkonflikt mit der UFO geht es bei Lufthansa Classic um den Abschluss eines neuen Manteltarifvertrags.

### **Lufthansa Group und ver.di vereinbaren Tarifabschluss für mehr als 20.000 Mitarbeitende**

Die Lufthansa Group und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) haben am 26. März 2026 einen Tarifabschluss für die über 20.000 Bodenbeschäftigten der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik in Deutschland vereinbart.

Der Vergütungsstarifvertrag hat eine Mindestlaufzeit bis Ende Februar 2028 und sieht Vergütungserhöhungen von insgesamt rund 4,6 % in zwei Stufen vor. Darüber hinaus wurden weitere Vereinbarungen getroffen, darunter eine Absicherung für Stationsmitarbeitende in Deutschland.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

### **Vereinigung Cockpit und UFO rufen erneut zu Streiks auf**

Im April 2026 haben die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) und die Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) zu weiteren Streiks aufgerufen.

Die VC hat zu Streiks bei Lufthansa Classic, Lufthansa Cargo und Lufthansa CityLine am 13., 14., 16. und 17. April 2026 sowie bei Eurowings am 13. und 16. April 2026 aufgerufen.

Die UFO hat zu Streiks bei Lufthansa Classic und Lufthansa CityLine am 10., 15. und 16. April aufgerufen.

Die Streiks führten zeitweise zu erheblichen Einschränkungen im Flugbetrieb.

### **Lufthansa City Airlines und ver.di erzielen Tarifeinigung für fliegendes Personal**

Lufthansa City Airlines und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) haben sich am 10. April 2026 auf einen umfassenden tariflichen Rahmen für das fliegende Personal geeinigt. Die Vereinbarung mit einer Mindestlaufzeit von drei Jahren schafft klare Rahmenbedingungen für das Kabinen- und Cockpitpersonal.

### **Lufthansa Group beschleunigt Strategie-Umsetzung und nimmt CityLine aus dem Programm**

Die Lufthansa Group hat am 16. April 2026 bekanntgegeben, dass sie die Umsetzung der Unternehmensstrategie aufgrund deutlich gestiegener Kerosinpreise sowie steigender finanzieller und operativer Belastungen aus Arbeitskämpfen in Teilen vorziehen wird. Dazu wurde ein erstes Paket beschlossen, das eine Reduzierung des Flugprogramms auf Kurz-, Mittel- und Langstrecken sowie Maßnahmen zur vorzeitigen Flottenmodernisierung vorsieht.

Als erster unmittelbar wirksamer Schritt wurden zum 18. April 2026 zunächst die 27 operativen Flugzeuge von Lufthansa CityLine endgültig aus dem Flugprogramm genommen.

Weiterhin sollen bei Lufthansa Airlines die Langstreckenkapazität mit Ablauf des Sommerflugplans um insgesamt sechs Interkont-Flugzeuge des Typs Airbus A340-600 und im kommenden Winterflugplan die Kurz- und Mittelstrecken-Kapazität weiter reduziert werden.

Das Maßnahmenpaket entfaltet einen überproportionalen Einspareffekt bei den Treibstoffkosten. Einerseits werden besonders ineffiziente Flugzeuge vorzeitig aus dem Flugbetrieb genommen. Zum anderen reduziert die eingesparte Kerosinmenge den nicht abgesicherten Teil des Treibstoffbedarfs der Gruppe.

# Finanzielle Entwicklung

## Ertragslage

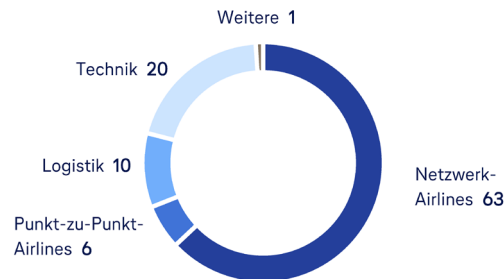
### Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines steigen im Vergleich zum Vorjahr um 5 %

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) im Passagiergeschäft der Lufthansa Group wurde im ersten Quartal 2026 um 1 % gegenüber Vorjahr ausgebaut. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) stieg gegenüber Vorjahr um 5 %. Der Sitzladefaktor stieg um 3,6 Prozentpunkte auf 82,2 %. Die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft stiegen um 5 % auf 5.720 Mio. EUR (Vorjahr: 5.445 Mio. EUR). Der Anstieg basiert primär auf der ausgebauten Verkehrsleistung. Belastend wirkten sich die Krise im Nahen Osten aufgrund der temporären Stilllegung einzelner Strecken sowie die Streiks im Februar und März 2026 aus.

Im Frachtgeschäft der Lufthansa Group lag die Kapazität (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) aufgrund gestiegener Belly-Kapazitäten um 6 % über Vorjahr. Der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) stieg gegenüber Vorjahr um 5 %. Der Nutzladefaktor nahm um 0,4 Prozentpunkte auf 59,1 % ab. Die Verkehrserlöse im Frachtgeschäft stiegen aufgrund des gestiegenen Absatzes und trotz niedrigerer Durchschnittserlöse um 3 % auf 951 Mio. EUR (Vorjahr: 922 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines im ersten Quartal 2026 gegenüber Vorjahr um 5 % auf 6.671 Mio. EUR (Vorjahr: 6.366 Mio. EUR).

### Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz



### Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr um 8 % erhöht

Die anderen Betriebserlöse stiegen um 18 % auf 2.075 Mio. EUR (Vorjahr: 1.761 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch die gestiegene Geschäftstätigkeit im Drittkundengeschäft und damit einhergehend höhere Erlöse im Geschäftsfeld Technik.

In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen die Umsatzerlöse im Berichtszeitraum um 8 % auf 8.746 Mio. EUR (Vorjahr: 8.127 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Erträge sanken um 6 % auf 661 Mio. EUR (Vorjahr: 700 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch geringere Auflösungen von Rückstellungen und Abgrenzungsposten sowie niedrigere Fremdwährungsgewinne. Die operativen Erträge stiegen insgesamt um 7 % auf 9.407 Mio. EUR (Vorjahr: 8.827 Mio. EUR).

### Operative Aufwendungen liegen 5 % über Vorjahr

Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group stiegen im ersten Quartal 2026 gegenüber Vorjahr um 5 % auf 9.948 Mio. EUR (Vorjahr: 9.511 Mio. EUR).

Der operative Materialaufwand der Lufthansa Group lag mit 5.560 Mio. EUR um 3 % über Vorjahr (Vorjahr: 5.381 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für Treibstoff sanken insgesamt um 6 % auf 1.570 Mio. EUR (Vorjahr: 1.679 Mio. EUR). Die Effekte der gestiegenen Preise (+4 % inklusive Sicherung) wurden durch Währungseffekte (-10 %) und den niedrigeren Verbrauch (-1 %) überkompensiert. Das Preissicherungs-ergebnis betrug 126 Mio. EUR (Vorjahr: -57 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren stiegen um 22 % auf 1.073 Mio. EUR (Vorjahr: 879 Mio. EUR), insbesondere im Geschäftsfeld Technik bedingt durch die gestiegene Geschäftstätigkeit und höhere Einkaufspreise sowie durch höhere Aufwendungen für Emissionszertifikate.

Die Gebühren sanken aufgrund der gesunkenen Zahl der Flüge um 2 % auf 1.173 Mio. EUR (Vorjahr: 1.197 Mio. EUR), bei annähernd stabilen Preisen.

Getrieben durch das Umsatzwachstum bei Lufthansa Technik stieg auch das an Joint Venture Partner oder externe Dritte vergebene Auftragsvolumen. Aus diesem Grund erhöhten sich die Aufwendungen für extern bezogene Technikleistungen um 8 % auf 863 Mio. EUR (Vorjahr: 800 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit streikbedingten Flugunregelmäßigkeiten und operationellen Schwierigkeiten stiegen um 47 % auf 73 Mio. EUR (Vorjahr: 50 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf den Streiks, den Auswirkungen schlechter Wetterbedingungen sowie dem Konflikt im Nahen Osten.

Direkte Kompensationszahlungen an Passagiere für Flugverspätungen und -ausfälle, die als Erlösschmälerungen erfasst werden, stiegen um 17 % auf 55 Mio. EUR (Vorjahr: 47 Mio. EUR). In Summe sind somit die Aufwendungen und Kompensationszahlungen um 32 % im Vergleich zu Vorjahr gestiegen.

Der operative Personalaufwand stieg im ersten Quartal 2026 um 4 % auf 2.466 Mio. EUR (Vorjahr: 2.367 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert aus tariflichen Gehaltssteigerungen und der um 1 % höheren Anzahl der Mitarbeitenden.

Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 619 Mio. EUR um 3 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 601 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke.

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen um 12 % auf 1.302 Mio. EUR (Vorjahr: 1.162 Mio. EUR), insbesondere infolge gestiegener Fremdwährungsverluste.

#### Adjusted EBIT verbessert sich auf -612 Mio. EUR

Das operative Beteiligungsergebnis lag im ersten Quartal 2026 bei -71 Mio. EUR (Vorjahr: -38 Mio. EUR). Die Position beinhaltet im Wesentlichen die negativen Ergebnisse der ITA Airways und Sun Express Joint Ventures.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im ersten Quartal 2026 um 15 % auf -612 Mio. EUR (Vorjahr: -722 Mio. EUR).

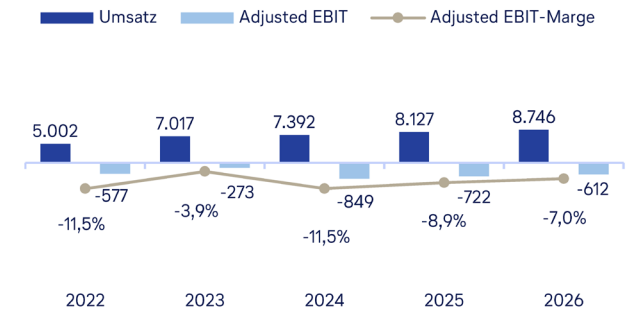
Die Adjusted EBIT-Marge, das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, verbesserte sich um 1,9 Prozentpunkte auf -7,0 % (Vorjahr: -8,9 %).

Das EBIT der Lufthansa Group verbesserte sich im ersten Quartal 2026 um 35 % auf -485 Mio. EUR (Vorjahr: -741 Mio. EUR). Im Unterschied zum Adjusted EBIT sind darin Buchgewinne aus Verkäufen von Anlagevermögen (+164 Mio. EUR), insbesondere von einer Boeing 747-8, enthalten.

### Umsatz, Erträge und Aufwendungen

in Mio. €	Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %
Verkehrserlöse	6.671	6.366	5
Andere Betriebserlöse	2.075	1.761	18
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>8.746</b>	<b>8.127</b>	<b>8</b>
Sonstige operative Erträge	661	700	-6
<b>Summe operative Erträge</b>	<b>9.407</b>	<b>8.827</b>	<b>7</b>
Materialaufwand	5.560	5.381	3
davon Treibstoff	1.570	1.679	-6
davon übrige RHB und bezogene Waren	1.073	879	22
davon Gebühren	1.173	1.197	-2
davon Fremdleistungen Technik	863	800	8
Personalaufwand	2.466	2.367	4
Planmäßige Abschreibungen	619	601	3
Sonstiger operativer Aufwand	1.302	1.162	12
<b>Summe operative Aufwendungen</b>	<b>9.948</b>	<b>9.511</b>	<b>5</b>
Operatives Beteiligungsergebnis	-71	-38	-88
<b>Adjusted EBIT</b>	<b>-612</b>	<b>-722</b>	<b>15</b>
Summe Überleitung EBIT	127	-20	
<b>EBIT</b>	<b>-485</b>	<b>-741</b>	<b>35</b>
Zinsergebnis	-77	-78	1
Übrige Finanzposten	-17	-64	74
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-578</b>	<b>-883</b>	<b>35</b>
Ertragsteuern	-84	4	
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>-662</b>	<b>-879</b>	<b>25</b>
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-3	-6	55
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>	<b>-665</b>	<b>-885</b>	<b>25</b>

### Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT in Mio. € (Jan. - März) und Adjusted EBIT-Marge in % (Jan. - März)



Das Zinsergebnis lag mit -77 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: -78 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzposten beliefen sich auf -17 Mio. EUR (Vorjahr: -64 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf der erfolgswirksamen Bewertung ungesicherter Fremdwährungsfinanzschulden und der strategischen Liquidität, teilweise kompensiert durch die Bewertung ineffektiver Hedges und der Wandelanleihe.

Das Ertragsteuerergebnis belief sich auf -84 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR). Die effektive Steuerquote lag mit -14,5 % deutlich unterhalb des erwarteten Steuersatzes von 25 %. Ausschlaggebend hierfür war der Nicht-Ansatz von aktiven latenten Steuern auf laufende Verluste in Gesellschaften mit Verlusthistorie, insbesondere Deutschland.

Damit ergibt sich für die Lufthansa Group ein Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von -662 Mio. EUR (Vorjahr: -879 Mio. EUR).

Das auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im ersten Quartal 2026 bei -665 Mio. EUR (Vorjahr: -885 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug -0,55 EUR (Vorjahr: -0,74 EUR).

## Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. - März 2026		Jan. - März 2025	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>8.746</b>		<b>8.127</b>	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	240		201	
Sonstige betriebliche Erträge	586		506	
davon Erträge aus Buchgewinnen		-164		-7
davon Zuschreibungen Anlagevermögen bzw. Vermögenswerte zum Verkauf		0		0
davon Auflösung aus Rückstellungen für Restrukturierung/M&A Projekten und wesentliche Rechtsstreitigkeiten		0		0
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>9.571</b>	<b>-165</b>	<b>8.834</b>	<b>-7</b>
Materialaufwand	-5.560		-5.381	
Personalaufwand	-2.488		-2.386	
davon aus nachzuerrechnendem Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		0		17
davon Aufwendungen aus Restrukturierung		22		2
Abschreibungen	-619		-605	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		0		5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.318		-1.165	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		10		0
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		5		2
davon Aufwendungen aus M&A Projekten		0		1
davon außerordentliche sonstige betriebliche Aufwendungen		0		0
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>-9.985</b>	<b>37</b>	<b>-9.537</b>	<b>26</b>
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>-413</b>		<b>-703</b>	
Beteiligungsergebnis	-71		-38	
<b>EBIT</b>	<b>-485</b>		<b>-741</b>	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		-127		20
<b>Adjusted EBIT</b>		<b>-612</b>		<b>-722</b>
Planmäßige Abschreibungen		619		601
<b>Adjusted EBITDA</b>		<b>7</b>		<b>-121</b>

## Finanzlage

### Bruttoinvestitionen liegen mit 1,1 Mrd. EUR über Vorjahresniveau

Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group (ohne Erwerb von Anteilen) lagen im ersten Quartal 2026 mit 1.100 Mio. EUR um 34 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 819 Mio. EUR). Sie betrafen im Wesentlichen Schlusszahlungen für acht zugegangene Flugzeuge (zwei Airbus A320, ein A321, ein A350 und vier Boeing 787-9), aktivierte Großwartungsereignisse sowie Anzahlungen auf zukünftige Flugzeugerwerbe.

Die Nettoinvestitionen (ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen) betrugen 570 Mio. EUR und lagen damit um 31 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 829 Mio. EUR). Dieser Wert berücksichtigt Zahlungen für Flugzeugersatzteile sowie Dividenden- und Zinseinnahmen. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus den Zuflüssen aus Verkäufen von Sachanlagen in Höhe von 495 Mio. EUR (Vorjahr 28 Mio. EUR), insbesondere aus Flugzeugen.

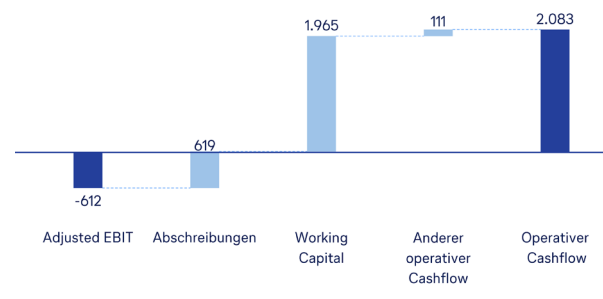
### Operativer Cashflow von 2,1 Mrd. EUR erzielt

Die Lufthansa Group erzielte im ersten Quartal 2026 einen Operativen Cashflow in Höhe von 2.083 Mio. EUR. Damit lag er um 18 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.766 Mio. EUR). Der Anstieg basiert im Wesentlichen auf einer Verbesserung des Adjusted EBITDA sowie gestiegenen Zuflüssen aus dem Working Capital.

Der Zufluss aus der Veränderung des Trade Working Capital lag im ersten Quartal 2026 bei 1.965 Mio. EUR (Vorjahr: 1.817 Mio. EUR). Er stand im Zusammenhang mit höheren Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, welche im ersten Quartal 2026 um 2.428 Mio. EUR stiegen (Vorjahr: 2.478 Mio. EUR). Effekte aus gesunkenen Kunden-Forderungen und Vertragsvermögensgegenständen beziehungsweise -verpflichtungen wirkten sich mit -624 Mio. EUR (Vorjahr: -282 Mio. EUR) aus,

gestiegene Lieferantenverbindlichkeiten mit 362 Mio. EUR (Vorjahr -93 Mio. EUR). Weitere Effekte ergaben sich aus dem Anstieg von geleisteten An- beziehungsweise Vorauszahlungen an Lieferanten mit -326 Mio. EUR (Vorjahr -142 Mio. EUR). Daneben resultierten aus der Veränderung von sonstigen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten und Rückstellungen insbesondere im Zusammenhang mit abgegrenzten Personalverpflichtungen Effekte in Höhe von 123 Mio. EUR (Vorjahr: -57 Mio. EUR).

### Operativer Cashflow in Mio. € (Jan. - März 2026)



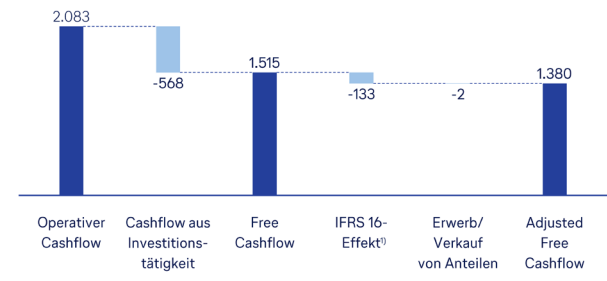
### Adjusted Free Cashflow liegt bei 1,4 Mrd. EUR

Der Adjusted Free Cashflow stieg im ersten Quartal 2026 um 65 % auf 1.380 Mio. EUR (Vorjahr: 835 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf dem gestiegenen Operativen Cashflow und dem aufgrund von hohen Einzahlungen aus Flugzeugverkäufen geringeren Investitions Cashflow ohne Berücksichtigung von Anteilserwerben und -veräußerungen.

### Tilgung von Verbindlichkeiten führt zu Mittelabfluss

Der Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Abfluss an Nettzahlungsmitteln in Höhe von 1.945 Mio. EUR (Vorjahr: 267 Mio. EUR).

### Adjusted Free Cashflow in Mio. € (Jan. - März 2026)



<sup>1)</sup> Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

Dieser resultierte aus Tilgungen in Höhe von insgesamt 1.764 Mio. EUR, im Wesentlichen aus einer Anleihe, einer Hybridanleihe, Leasing und Flugzeugfinanzierungen, sowie Zins- und Dividendenzahlungen inklusive der damit verbundenen Zahlungen aus Sicherungsgeschäften in Höhe von insgesamt 181 Mio. EUR.

Neue Finanzierungsmaßnahmen gab es im ersten Quartal 2026 nicht.

### Verfügbare Gesamtliquidität liegt bei 10,3 Mrd. EUR

Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln und kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) lag zum 31. März 2026 bei 7.697 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 8.148 Mio. EUR). Davon waren 7.242 Mio. EUR zentral bei der Deutschen Lufthansa AG verfügbar.

Außerdem bestanden ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 2.582 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 2.567 Mio. EUR).

Insgesamt standen dem Unternehmen damit zum 31. März 2026 10.279 Mio. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2025: 10.715 Mio. EUR).

## Vermögenslage

### **Bilanzsumme steigt um 2,3 Mrd. EUR**

Die Konzernbilanzsumme stieg zum 31. März 2026 gegenüber Jahresende 2025 um 2.302 Mio. EUR auf 50.696 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 48.394 Mio. EUR).

### **Langfristige Vermögenswerte steigen um 629 Mio. EUR**

Die langfristigen Vermögenswerte lagen zum 31. März 2026 mit 32.866 Mio. EUR um 629 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 32.236 Mio. EUR).

Dabei verzeichneten insbesondere die Positionen Flugzeuge und Reservetriebwerke (+694 Mio. EUR), Ausleihungen und Forderungen (+178 Mio. EUR) und derivative Finanzinstrumente (+119 Mio. EUR) jeweils Anstiege. Dem gegenüber stand ein Rückgang insbesondere von latenten Steueransprüchen (-307 Mio. EUR) und Beteiligungen nach der Equity-Methode (-84 Mio. EUR).

Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke lag zum 31. März 2026 bei 20.514 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 19.820 Mio. EUR). Dabei überstiegen die Investitionen in acht 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 31. März 2026 insgesamt 736 Flugzeuge (31. Dezember 2025: 737 Flugzeuge).

Ausleihungen und langfristige Forderungen erhöhten sich insbesondere aufgrund des Anstiegs der Bestände an erworbenen Emissionszertifikaten (+175 Mio. EUR).

Der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente resultiert insbesondere aus höheren Marktwerten von Treibstoff- und Zinshedges infolge des Anstiegs der Kerosinpreise und des stärkeren US-Dollars.

Der Rückgang der latenten Steueransprüche betraf insbesondere die Steuereffekte aus dem Anstieg der Marktwerte von Finanzderivaten.

Der Rückgang der Beteiligungen ergab sich insbesondere aus den negativen Ergebnisbeiträgen der Joint Venture SunExpress und ITA Airways.

### **Kurzfristige Vermögenswerte steigen um 1,7 Mrd. EUR**

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen zum 31. März 2026 um 1.673 Mio. EUR auf 17.831 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 16.158 Mio. EUR).

Dabei stiegen insbesondere die derivativen Finanzinstrumente (+1.370 Mio. EUR) und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen (+861 Mio. EUR). Dem gegenüber stand ein Rückgang der verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen (-368 Mio. EUR) und der zum Verkauf stehenden Vermögenswerte (-336 Mio. EUR).

### **Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten sinken um 500 Mio. EUR**

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken zum 31. März 2026 um 500 Mio. EUR auf 16.242 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 16.742 Mio. EUR).

Dabei sanken insbesondere die langfristigen Finanzschulden (-496 Mio. EUR), die derivativen Finanzinstrumente (-220 Mio. EUR) und die Pensionsrückstellungen (-80 Mio. EUR), während die sonstigen Rückstellungen (+188 Mio. EUR) stiegen.

Die langfristigen Finanzschulden lagen zum 31. März 2026 bei 11.610 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 12.106 Mio. EUR). Der Rückgang basiert auf der Rückzahlung der Hybridanleihe, während die Zugänge von Leasingverbindlichkeiten die Umgliederungen in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten kompensierten.

Die Pensionsrückstellungen lagen zum 31. März 2026 bei 2.284 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 2.364 Mio. EUR). In der Reduzierung sind positive Netto-Bewertungseffekte in Höhe von -82 Mio. EUR enthalten. Hierbei werden zinsbedingte Minderungen der Verpflichtungen in Höhe von -231 Mio. EUR durch negative Bewertungseffekte von 149 Mio. EUR bei den Planvermögen teilweise kompensiert. Die Zinssätze zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen stiegen in Deutschland um 0,1 Prozentpunkte auf 4,3%. In der Schweiz blieb der Zinssatz unverändert bei 1,3 %.

Die Netto-Pensionsverpflichtungen, also die Pensionsrückstellungen abzüglich Vermögensüberhänge bei einzelnen Pensionsplänen, welche separat in den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, lagen mit 1.906 Mio. EUR auf dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 1.902 Mio. EUR).

Die sonstigen Rückstellungen stiegen unter anderem aufgrund der Verpflichtungen aus Emissionszertifikaten für Treibstoffverbräuche sowie den Wartungsverpflichtungen für geleaste Flugzeuge.

### **Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten steigen um 2,1 Mrd. EUR**

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen zum 31. März 2026 um 2.115 Mio. EUR auf 22.056 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 19.941 Mio. EUR).

Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+2.428 Mio. EUR) aufgrund der saisonal bedingt gestiegenen Ticketverkäufe und auf dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten (+449 Mio. EUR), während die kurzfristigen Finanzschulden im Zuge der Tilgung einer Euro-Anleihe sanken (-1.011 Mio. EUR).

### Berechnung Nettokreditverschuldung

	31.03.2026	31.12.2025	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Anleihen	-5.153	-6.736	24
Schuldscheindarlehen	-470	-470	0
Kreditlinien	-20	-24	18
Flugzeugfinanzierungen	-3.664	-3.716	1
Leasingverbindlichkeiten	-3.614	-3.459	-5
Übrige Finanzschulden	-100	-123	19
<b>Finanzschulden</b>	<b>-13.020</b>	<b>-14.527</b>	<b>10</b>
Übrige Bankverbindlichkeiten	-16	-27	40
<b>Konzernkreditverschuldung</b>	<b>-13.036</b>	<b>-14.554</b>	<b>10</b>
Bankguthaben und Kassenbestände	1.077	1.160	-7
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.620	6.988	-5
<b>Nettokreditverschuldung</b>	<b>-5.340</b>	<b>-6.407</b>	<b>17</b>
Pensionsrückstellungen	-2.284	-2.364	3
Pensionsvermögenüberhänge	377	462	-18
<b>Netto-Pensionsverpflichtungen</b>	<b>-1.906</b>	<b>-1.902</b>	<b>0</b>
<b>Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen</b>	<b>-7.246</b>	<b>-8.309</b>	<b>13</b>

### Eigenkapital steigt um 687 Mio. EUR

Das Eigenkapital lag zum 31. März 2026 mit 12.398 Mio. EUR um 687 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 11.711 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf den ergebnisneutralen Bewertungseffekten bei Derivaten (im Wesentlichen Kerosin-Sicherungen), die teilweise durch das negative Quartalsergebnis kompensiert wurden.

Die Eigenkapitalquote stieg gegenüber Jahresende 2025 um 0,3 Prozentpunkte auf 24,5 % (31. Dezember 2025: 24,2 %).

Die Nettokreditverschuldung lag aufgrund des Free Cashflows, der die Zins- und Dividendenzahlungen überstieg, mit 5.340 Mio. EUR um 1.067 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 6.407 Mio. EUR).

Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen abzüglich 50 % der 2025 begebenen Hybridanleihe, sank gegenüber Jahresende 2025 um 815 Mio. EUR auf 6.996 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 7.811 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag zum 31. März 2026 bei 1,6 (31. Dezember 2025: 1,8).

## Geschäftsfelder

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2026 wurde das bisherige Geschäftsfeld Passagier-Airlines in die beiden neuen Geschäftsfelder Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Airlines aufgeteilt. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Das Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines besteht aus Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines sowie dem ITA Airways Joint Venture. Zu Lufthansa Airlines zählen auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sowie Discover Airlines, der deutsche Ferienflieger der Lufthansa Group. Zu SWISS zählt auch Edelweiss, die Schweizer Fluggesellschaft.

Das neue Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines umfasst Eurowings, Eurowings Holidays und die Beteiligung an SunExpress, dem Joint Venture mit Turkish Airlines.

## Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines

### Kennzahlen

		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.765	5.537	4
davon Verkehrserlöse	Mio. €	5.256	5.038	4
Operative Erträge	Mio. €	5.986	5.787	3
Operative Aufwendungen	Mio. €	6.549	6.521	0
Adjusted EBITDA	Mio. €	-141	-296	52
Adjusted EBIT	Mio. €	-605	-740	18
EBIT	Mio. €	-459	-746	39
Adjusted EBIT-Marge	%	-10,5	-13,4	2,9 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	947	1.084	-13
Mitarbeitende zum 31.03.	Anzahl	60.798	60.902	0
Flüge	Anzahl	166.905	174.154	-4
Fluggäste	Tsd.	21.500	20.932	3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	63.582	63.519	0
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	52.102	49.839	5
Sitzladefaktor	%	81,9	78,5	3,5 P.

Die Netzwerk-Airlines der Lufthansa Group investieren weiter in die Verbesserung des digitalen Produktangebots an Bord. So sollen sämtliche Flugzeuge der Netzwerk-Airlines sukzessive mit dem leistungsstarken satellitenbasierten Internetzugang „Starlink“ ausgestattet

werden. Die neue Konnektivätslösung ermöglicht eine deutlich höhere Bandbreite und Geschwindigkeit und erlaubt damit auch datenintensive Anwendungen während des Fluges. Das Angebot soll konzernweit über alle Reiseklassen hinweg eingeführt werden und für

Statuskunden sowie registrierte Travel-ID-Nutzer kostenfrei verfügbar sein. Die schrittweise Ausrüstung der Flotten ist ab der zweiten Jahreshälfte 2026 vorgesehen und soll in den Folgejahren abgeschlossen werden.

Die Lufthansa Group und der Flughafen München wollen ihre gemeinsame Wachstumsstrategie fortschreiben. Das erfolgreiche Joint Venture am Standort München soll bis 2056 fortgeführt und weiter vertieft werden. Insbesondere soll das Satellitengebäude des Terminal 2 vergrößert werden. So werden die strategischen Voraussetzungen für weiteres Flugverkehrswachstum am zweitgrößten deutschen Luftverkehrsdrehkreuz geschaffen. Ein wesentlicher Faktor wird dabei perspektivisch der Ausbau der Langstreckenflotte in München sein.

Der Geschäftsverlauf der Netzwerk-Airlines wurde im ersten Quartal 2026 von der anhaltend hohen Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere zu touristischen Zielen, gestützt. Belastend auf die Verkehrsleistung wirkten sich dagegen die Streiks im Februar und März 2026 sowie die Krise im Nahen Osten aus, wo es zu temporären Strecken-Streichungen kam. Positiv auf die Verkehrsleistung wirkte sich die starke Nachfrage auf den Asien- und Afrikastrecken im März 2026 aus, ebenfalls aufgrund der Krise im Nahen Osten.

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) der Netzwerk-Airlines lag im ersten Quartal 2026 auf Vorjahresniveau. Die Zahl der Flüge sank gegenüber Vorjahr um 4 %. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) nahm um 5 % zu. Der Sitzladefaktor stieg um 3,5 Prozentpunkte auf 81,9 %. Die Durchschnittserlöse lagen annähernd auf Vorjahresniveau.

Die Verkehrserlöse der Netzwerk-Airlines stiegen aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung um 4 % gegenüber Vorjahr auf 5.256 Mio. EUR (Vorjahr: 5.038 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse lagen mit 5.765 Mio. EUR ebenfalls um 4 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 5.537 Mio. EUR).

Die Stückerlöse stiegen im ersten Quartal 2026 gegenüber Vorjahr um 3,3 %, im Wesentlichen aufgrund eines starken Nachfrageanstiegs im März 2026 infolge der Angebotsreduktion über die Drehkreuze im Nahen Osten, welche sich in höherer Auslastung und höheren Durchschnittserlösen gleichermaßen widerspiegelte.

Die operativen Aufwendungen lagen mit 6.549 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 6.521 Mio. EUR). Innerhalb der Materialaufwendungen sanken insbesondere die Treibstoffkosten währungsbedingt um 8 % (-114 Mio. EUR) und die Gebühren aufgrund der gesunkenen Anzahl von Flügen um 4 % (-38 Mio. EUR). Die Personalaufwendungen stiegen bei einer unveränderten durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden infolge von tariflichen Gehaltssteigerungen um 5 % (+68 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen primär infolge von höheren Fremdwährungsverlusten um 5 % (+48 Mio. EUR). Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten stiegen um 27 % auf 57 Mio. EUR (Vorjahr: 45 Mio. EUR). Direkte Kompensationszahlungen für Flugverspätungen und -ausfälle werden als Erlösschmälerungen erfasst und stiegen um 8 % auf 48 Mio. EUR (Vorjahr: 44 Mio. EUR). In Summe sind somit die Aufwendungen und Kompensationszahlungen um 18 % auf 105 Mio. EUR (Vorjahr: 89 Mio. EUR) gestiegen.

Die Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen um 2,5 %, im Wesentlichen bedingt durch einen sehr geringen Kapazitätsanstieg bei gleichzeitigem Kostenanstieg insbesondere getrieben durch Personalaufwendungen und Abschreibungen.

Das Beteiligungsergebnis lag im ersten Quartal 2026 bei -42 Mio. EUR (Vorjahr: -6 Mio. EUR). Dieses berücksichtigt insbesondere das anteilige negative Ergebnis des ITA Airways Joint Ventures, das bei -46 Mio. EUR (Vorjahr: -7 Mio. EUR) lag. Darin enthalten sind negative Währungseffekte aus der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von -22 Mio. EUR.

Damit verbesserte sich das Adjusted EBIT der Netzwerk-Airlines im ersten Quartal 2026 um 18 % auf -605 Mio. EUR (Vorjahr: -740 Mio. EUR).

Das EBIT der Netzwerk-Airlines verbesserte sich im ersten Quartal 2026 gegenüber Vorjahr um 39 % auf -459 Mio. EUR (Vorjahr: -746 Mio. EUR). Im Unterschied zum Adjusted EBIT sind darin insbesondere Buchgewinne aus dem Verkauf einer Boeing 747-8 enthalten.

Die Segmentinvestitionen lagen mit 947 Mio. EUR um 13 % unter dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 1.084 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für acht neu zugegangene Flugzeuge, Großwartungsereignisse und Anzahlungen geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden lag zum 31. März 2026 mit 60.798 auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 60.902).

## Operative Kennzahlen

Netzwerk-Airlines		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung in %
Durchschnittserlöse (Yield)	€ Cent	10,0	10,0	-0,2	1,8
Stückerlöse (Regional RASK)	€ Cent	8,2	7,8	4,2	6,3
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	9,2	8,9	3,3	5,8
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen	€ Cent	7,8	7,6	2,5	3,6

## Entwicklung der Verkehrsgebiete

Netzwerk-Airlines	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - März 2026 in Mio. €	Veränderung in %	Jan. - März 2026 in Tsd.	Veränderung in %	Jan. - März 2026 in Mio.	Veränderung in %	Jan. - März 2026 in Mio.	Veränderung in %	Jan. - März 2026 in %	Veränderung in P.
Europa	1.839	3	16.101	2	18.539	-3	14.265	3	76,9	4,3 P.
Amerika	1.723	1	2.435	1	22.715	-2	18.598	1	81,9	2,6 P.
Asien/Pazifik	1.013	11	1.477	8	13.248	3	11.793	9	89,0	4,4 P.
Nahost/Afrika	615	8	1.488	7	9.080	7	7.446	9	82,0	1,8 P.
Nicht zuordenbar	67	3								
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>5.256</b>	<b>4</b>	<b>21.500</b>	<b>3</b>	<b>63.582</b>	<b>0</b>	<b>52.102</b>	<b>5</b>	<b>81,9</b>	<b>3,5 P.</b>

## Lufthansa Airlines<sup>1)</sup>

Kennzahlen		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.489	3.423	2
Operative Erträge	Mio. €	3.647	3.596	1
Operative Aufwendungen	Mio. €	4.094	4.151	-1
Adjusted EBITDA	Mio. €	-239	-349	32
Adjusted EBIT	Mio. €	-443	-553	20
EBIT	Mio. €	-298	-563	47
Mitarbeitende zum 31.03.	Anzahl	39.951	40.083	0
Flüge	Anzahl	94.690	100.595	-6
Fluggäste	Tsd.	12.551	12.567	0
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	38.964	39.698	-2
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	32.164	31.417	2
Sitzladefaktor	%	82,5	79,1	3,4 P.

<sup>1)</sup> Inkl. Regionalpartnern und Discover Airlines.

Lufthansa Airlines feiert zusammen mit der ganzen Lufthansa Group im Jahr 2026 ein bedeutendes Jubiläum. Am 6. Januar 1926, vor 100 Jahren, wurde die erste „Luft Hansa“ gegründet. Das Jubiläum steht im Zeichen der Marke und würdigt den Pioniergeist, die Innovationskraft und die Verbindung von Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften, die Lufthansa Airlines seit einem Jahrhundert prägt. Anlässlich des Jubiläums fliegen sieben Flugzeuge von Lufthansa Airlines mit einer Sonderlackierung sowie ein Airbus A321 im historischen Lufthansa Parabeldesign.

Lufthansa City Airlines baut ihren Flugbetrieb kontinuierlich aus. Nach München im letzten Jahr, startete im Februar 2026 der Flugbetrieb auch in Frankfurt. Bis Ende 2026 soll die Flotte von Lufthansa City Airlines auf 20 A320neo, vier A319 und eine A220 anwachsen.

Lufthansa Airlines führt ihre umfassende Flottenmodernisierung fort. Im ersten Quartal 2026 wurden vier weitere Boeing 787-9 mit der neuen Allegris-Kabine in

Frankfurt in Empfang genommen. Zudem wurde ein weiterer Airbus A321neo eingeflottet.

Parallel modernisiert Lufthansa Airlines die Kabinenausstattung bestehender Flugzeugtypen. Im ersten Quartal 2026 hat der Umbau der Business-Class der acht Airbus A380 und die Modernisierung der 38 Airbus A320 einschließlich neuer Sitze und größerer Gepäckfächer begonnen. Die Umsetzung soll jeweils schrittweise bis 2027 beziehungsweise 2029 erfolgen.

Im Rahmen des Programms FOX (Future Onboard Experience) sollen bis Ende 2026 alle Serviceelemente und -abläufe an Bord überarbeitet und damit das gesamte Reiseerlebnis auf Langstreckenflügen von Lufthansa Airlines in allen Reiseklassen spürbar aufgewertet werden. Ende März 2026 wurde FOX erfolgreich in der First Class eingeführt. Ab Mai 2026 erleben die Fluggäste FOX dann auch in der Business, Premium Economy und Economy Class.

Das Turnaround-Programm von Lufthansa Airlines befindet sich in einer entscheidenden Phase. Ziel ist es, ergebniswirksame Maßnahmen mit einem Volumen von rund 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2026 sowie von rund 2,5 Mrd. EUR im Jahr 2028 zu realisieren. Aktuelle Fortschritte zeigen sich neben der Flottenmodernisierung unter anderem beim strukturellen Ausbau von Lufthansa City Airlines und Discover Airlines sowie in Effizienzgewinnen bei Einkaufsprozessen, beispielsweise in den Bereichen Catering und Technik. Auf der Erlöseseite tragen Nachfrageimpulse durch Lufthansa Allegris sowie die Generierung von Zusatzlöhnen zum Wachstumspotenzial bei.

Im ersten Quartal 2026 kam es zu mehreren Streiks bei Lufthansa Airlines [↗ Wesentliche Ereignisse](#).

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Airlines stiegen im ersten Quartal 2026 um 2 % auf 3.489 Mio. EUR (Vorjahr: 3.423 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 4.094 Mio. EUR um 1 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 4.151 Mio. EUR). Die Materialaufwendungen sanken insbesondere aufgrund niedriger Treibstoffaufwendungen, während die Personalaufwendungen infolge von tariflichen Gehaltssteigerungen gegenüber Vorjahr stiegen.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im ersten Quartal 2026 um 20 % auf -443 Mio. EUR (Vorjahr: -553 Mio. EUR).

Das EBIT verbesserte sich um 47 % auf -298 Mio. EUR (Vorjahr: -563 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus dem Buchgewinn infolge des Verkaufs einer Boeing 747-8.

## SWISS<sup>1)</sup>

Kennzahlen		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.483	1.385	7
Operative Erträge	Mio. €	1.547	1.454	6
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.508	1.465	3
Adjusted EBITDA	Mio. €	168	100	67
Adjusted EBIT	Mio. €	39	-10	
EBIT	Mio. €	41	-10	
Mitarbeitende zum 31.03.	Anzahl	11.187	10.953	2
Flüge	Anzahl	33.547	35.783	-6
Fluggäste	Tsd.	4.341	4.219	3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	14.505	14.127	3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	11.941	11.161	7
Sitzladefaktor	%	82,3	79,0	3,3 P.

<sup>1)</sup> Inkl. Edelweiss Air.

SWISS hat im Februar 2026 ihren zweiten Airbus A350-900 mit der neuen Kabinenausstattung „SWISS Senses“ in Betrieb genommen. Mit dem schrittweisen Ausbau der A350-Flotte verfolgt SWISS das Ziel, ihre Langstreckenflotte nachhaltig zu modernisieren und das Reiseerlebnis für ihre Fluggäste kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Die Umsatzerlöse von SWISS stiegen im ersten Quartal 2026 aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs und gestiegener Durchschnittserlöse um 7 % auf 1.483 Mio. EUR (Vorjahr: 1.385 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen stiegen gegenüber Vorjahr um 3 % auf 1.508 Mio. EUR (Vorjahr: 1.465 Mio. EUR), primär aufgrund gestiegener externer Technikaufwendungen sowie höherer Personalaufwendungen infolge der gestiegenen Zahl der Mitarbeitenden. Teilweise kompensierend wirkte sich der Rückgang der Treibstoffaufwendungen aus.

Das Adjusted EBIT von SWISS lag im ersten Quartal 2026 bei 39 Mio. EUR (Vorjahr: -10 Mio. EUR). Das EBIT lag bei 41 Mio. EUR (Vorjahr: -10 Mio. EUR).

## Austrian Airlines

Kennzahlen		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	481	458	5
Operative Erträge	Mio. €	495	478	4
Operative Aufwendungen	Mio. €	607	589	3
Adjusted EBITDA	Mio. €	-86	-83	-3
Adjusted EBIT	Mio. €	-112	-111	0
EBIT	Mio. €	-112	-112	0
Mitarbeitende zum 31.03.	Anzahl	6.152	6.186	-1
Flüge	Anzahl	23.668	24.246	-2
Fluggäste	Tsd.	2.730	2.501	9
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	5.668	5.701	-1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	4.533	4.214	8
Sitzladefaktor	%	80,0	73,9	6,1 P.

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines stiegen im ersten Quartal 2026 gegenüber Vorjahr um 5 % auf 481 Mio. EUR (Vorjahr: 458 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 607 Mio. EUR um 3 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 589 Mio. EUR), insbesondere aufgrund preisbedingt höherer Gebühren sowie gestiegener Personalaufwendungen.

Das Adjusted EBIT von Austrian Airlines lag im ersten Quartal 2026 mit -112 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau (Vorjahr: -111 Mio. EUR).

Das EBIT lag ebenfalls bei -112 Mio. EUR und damit auf Vorjahresniveau (Vorjahr: -112 Mio. EUR).

## Brussels Airlines

Kennzahlen		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	343	304	13
Operative Erträge	Mio. €	361	321	13
Operative Aufwendungen	Mio. €	417	374	11
Adjusted EBITDA	Mio. €	-31	-24	-27
Adjusted EBIT	Mio. €	-55	-53	-4
EBIT	Mio. €	-55	-53	-5
Mitarbeitende zum 31.03.	Anzahl	3.508	3.680	-5
Flüge	Anzahl	15.000	13.530	11
Fluggäste	Tsd.	1.882	1.644	14
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	4.445	3.994	11
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	3.474	3.047	14
Sitzladefaktor	%	78,2	76,3	1,9 P.

Die Umsatzerlöse von Brussels Airlines stiegen im ersten Quartal 2026 aufgrund des Zugangs eines Airbus A320neo im März 2026 um 13 % auf 343 Mio. EUR (Vorjahr: 304 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 417 Mio. EUR um 11 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 374 Mio. EUR), insbesondere aufgrund des ausgebauten Flugbetriebs sowie höherer Gebühren.

Adjusted EBIT und EBIT von Brussels Airlines lagen im ersten Quartal 2026 jeweils bei -55 Mio. EUR (Vorjahr: -53 Mio. EUR).

## Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines

### Kennzahlen

		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	479	406	18
davon Verkehrserlöse	Mio. €	464	407	14
Operative Erträge	Mio. €	493	419	18
Operative Aufwendungen	Mio. €	644	566	14
Adjusted EBITDA	Mio. €	-184	-170	-8
Adjusted EBIT	Mio. €	-215	-201	-7
EBIT	Mio. €	-215	-202	-7
Adjusted EBIT-Marge	%	-44,9	-49,6	4,7 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	17	14	25
Mitarbeitende zum 31.03.	Anzahl	5.538	5.387	3
Flüge	Anzahl	27.339	27.153	1
Fluggäste	Tsd.	3.601	3.359	7
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	6.791	6.470	5
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	5.733	5.181	11
Sitzladefaktor	%	84,4	80,1	4,4 P.

Seit dem 1. Februar 2026 ist Max Kownatzki CEO von Eurowings. Er folgt auf Jens Bischof, der sein Amt zum Jahresende 2025 niedergelegt hatte. Max Kownatzki war zuvor CEO von SunExpress, dem Joint Venture der Lufthansa Group und Turkish Airlines.

Eurowings hat angesichts steigender Kosten, ambitionierter Ziele und des intensiven Wettbewerbs das Transformationsprogramm „EWolut“ gestartet, um das Unternehmen langfristig robust und zukunftssicher aufzustellen. Das Programm bündelt künftige Initiativen, setzt klare Prioritäten und schärft die Kultur des Kostenbewusstseins. Dadurch soll die Komplexität sowohl innerhalb von Eurowings als auch im Zusammenspiel mit der Lufthansa Group reduziert sowie ein absehbarer Kostenanstieg nachhaltig gebremst werden.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen im Nahen Osten hat Eurowings Flüge in die zuletzt wachstumsstarke Golfregion vorerst aus dem Programm genommen. Auf die stark steigenden Treibstoffkosten reagiert Eurowings mit einem Paket an Sofortmaßnahmen zur Begrenzung der finanziellen Auswirkungen der Kostenkrise.

Zur Weiterentwicklung des Bordprodukts wird Eurowings die Flotte sukzessive mit der leistungsfähigen satellitenbasierten Internetverbindung „Starlink“ ausstatten. Die Einführung soll im Zuge der konzernweiten Umsetzung ab der zweiten Jahreshälfte 2026 erfolgen.

Eurowings konnte im ersten Quartal 2026 die Verkehrsleistung aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage, insbesondere nach touristischen Flugreisen, trotz der

Einschränkungen des Flugbetriebs in der Golfregion, weiter ausbauen.

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) lag um 5 % über Vorjahr. Die Zahl der Flüge stieg gegenüber Vorjahr um 1 %. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) nahm um 11 % zu. Der Sitzladefaktor stieg um 4,4 Prozentpunkte auf 84,4 %. Die Durchschnittserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 3,0 %.

Die Verkehrserlöse von Eurowings stiegen im ersten Quartal 2026 aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung und höherer Stückelose um 14 % auf 464 Mio. EUR (Vorjahr: 407 Mio. EUR).

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines lagen mit 479 Mio. EUR um 18 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 406 Mio. EUR).

Die Stückerlöse von Eurowings stiegen gegenüber Vorjahr um 6,8 %, im Wesentlichen bedingt durch ein starkes Europageschäft im März, welches Umsatzeinbußen im Nahen Osten deutlich überkompensierte.

Die operativen Aufwendungen im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines lagen mit 644 Mio. EUR um 14 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 566 Mio. EUR). Innerhalb der Materialaufwendungen stiegen insbesondere die externen Technikaufwendungen um 29 % (+15 Mio. EUR), die Gebühren mengenbedingt um 7 % (+10 Mio. EUR) sowie die Treibstoffaufwendungen preisbedingt um 3 % (+4 Mio. EUR) gegenüber Vorjahr. Die Personalaufwendungen stiegen aufgrund der um 3 % höheren durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden um 7 % (+7 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen primär aufgrund höherer Fremdwährungsverluste um 13 % (+10 Mio. EUR). Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten lagen aufgrund von Flugbetriebsstörungen durch den Konflikt im Nahen Osten bei 16 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio.

EUR). Direkte Kompensationszahlungen für Flugverspätungen und -ausfälle werden als Erlösschmälerungen erfasst und lagen bei 7 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR). In Summe lagen die Aufwendungen und Kompensationszahlungen bei 23 Mio. EUR (Vorjahr: 7 Mio. EUR). Darüber hinaus erhöhten sich die operativen Aufwendungen im ersten Quartal 2026 im Vergleich zum Vorjahr auch aufgrund der erstmals einbezogenen Aufwendungen der im April 2025 gegründeten Eurowings Holidays.

Die Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen von Eurowings stiegen um 5,1 % gegenüber Vorjahr insbesondere aufgrund von höheren Wartungskosten und gestiegenen Kosten durch Flugunregelmäßigkeiten.

Das Beteiligungsergebnis im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines lag im ersten Quartal 2026 bei -64 Mio. EUR (Vorjahr: -54 Mio. EUR) und bezieht sich auf das SunExpress Joint Venture, das aufgrund der Saisonalität des Geschäftsmodells negativ war.

Insgesamt sank das Adjusted EBIT im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines im ersten Quartal 2026 um 7 % auf -215 Mio. EUR (Vorjahr: -201 Mio. EUR).

Das EBIT verminderte sich gegenüber Vorjahr ebenfalls um 7 % auf -215 Mio. EUR (Vorjahr: -202 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen lagen mit 17 Mio. EUR um 25 % über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 14 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für Flugzeugwartungen und Anzahlungen für zwei neue Flugzeuge geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden stieg zum 31. März 2026 um 3 % gegenüber Vorjahr auf 5.538 (Vorjahr: 5.387), primär aufgrund der Ausweitung des Geschäftsbetriebs sowie durch Eurowings Holidays.

## Operative Kennzahlen

Punkt-zu-Punkt Airlines <sup>1)</sup>		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung in %
Durchschnittserlöse (Yield)	€ Cent	8,0	7,8	3,0	3,4
Stückerlöse (Regional RASK)	€ Cent	6,7	6,2	8,6	9,0
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	6,8	6,4	6,8	8,7
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen	€ Cent	6,9	6,6	5,1	6,0

<sup>1)</sup> Kennzahlen berücksichtigen nur das Airline-Geschäft von Eurowings und nicht Eurowings Holidays.

## Entwicklung der Verkehrsgebiete

Punkt-zu-Punkt-Airlines	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - März 2026	Veränderung	Jan. - März 2026	Veränderung	Jan. - März 2026	Veränderung	Jan. - März 2026	Veränderung	Jan. - März 2026	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Tsd.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Kurzstrecke	395	12	3.226	5	5.248	-1	4.416	5	84,2	5,3 P.
Langstrecke	63	31	375	35	1.543	34	1.317	33	85,3	-0,6 P.
Nicht zuordenbar	6	12								
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>464</b>	<b>14</b>	<b>3.601</b>	<b>7</b>	<b>6.791</b>	<b>5</b>	<b>5.733</b>	<b>11</b>	<b>84,4</b>	<b>4,4 P.</b>

## Geschäftsfeld Logistik

### Kennzahlen

		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	876	834	5
davon Verkehrserlöse	Mio. €	821	782	5
Operative Erträge	Mio. €	892	847	5
Operative Aufwendungen	Mio. €	813	788	3
Adjusted EBITDA	Mio. €	132	112	19
Adjusted EBIT	Mio. €	83	62	35
EBIT	Mio. €	83	59	40
Adjusted EBIT-Marge	%	9,5	7,4	2,1 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	16	27	-40
Mitarbeitende zum 31.03.	Anzahl	4.324	4.270	1
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	3.461	3.233	7
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	2.227	2.079	7
Nutzladefaktor	%	64,4	64,3	0,0 P.

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive operative Entwicklung im ersten Quartal 2026 fort. Vor dem Hintergrund des seit Beginn des Konflikts im Nahen Osten deutlich veränderten Marktumfelds gewann das Luftfrachtgeschäft gegen Ende des Quartals weiter an

Dynamik. Eine Reduktion des verfügbaren Angebots im Markt sowie anhaltende Störungen globaler Lieferketten führten zu einer Erholung der Durchschnittserlöse gegenüber den vorangegangenen Quartalen. Getragen wurde die Entwicklung insbesondere von einem weiterhin

starken Geschäft aus Asien/Pazifik sowie einer insgesamt stabilen Marktnachfrage. Diese spiegelte sich in einem Anstieg der transportierten Mengen wider. Aufwandsseitig wirkten sich insbesondere höhere Charterkosten infolge der gestiegenen Treibstoffpreise belastend aus.

Darüber hinaus kam es im ersten Quartal 2026 zu mehreren Streiks bei Lufthansa Cargo → **Wesentliche Ereignisse.**

Lufthansa Cargo konnte die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2026 weiter ausbauen. Das Angebot lag insbesondere aufgrund gestiegener Belly-Kapazitäten, unter anderem durch die Vermarktung der Bellys von ITA Airways, um 7 % über Vorjahr. Der Absatz konnte ebenfalls um 7 % gesteigert werden. Der Nutzladefaktor blieb mit 64,4 % annähernd unverändert (Vorjahr: 64,3 %).

Die Durchschnittserlöse von Lufthansa Cargo sanken im ersten Quartal 2026 gegenüber Vorjahr in allen Verkehrsgebieten außer Nahost/Afrika und lagen insgesamt um 1,9 % unter Vorjahr.

Die Verkehrserlöse stiegen insbesondere in den Regionen Nahost/Afrika und Asien/Pazifik und lagen insgesamt mit 821 Mio. EUR um 5 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 782 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse stiegen um 5 % auf 876 Mio. EUR (Vorjahr: 834 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen nahmen um 3 % auf 813 Mio. EUR zu (Vorjahr: 788 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Ausweitung der Belly-Kapazitäten sowie aus höheren flugabhängigen Kosten. Insbesondere die Aufwendungen für flugabhängige Gebühren nahmen infolge von Kostensteigerungen sowie einer höheren Flugaktivität zu. Aufwandsmindernd wirkten sich dagegen gesunkene Technikkosten aus.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich somit im ersten Quartal 2026 um 35 % auf 83 Mio. EUR (Vorjahr: 62 Mio. EUR).

Das EBIT verbesserte sich um 40 % auf 83 Mio. EUR (Vorjahr: 59 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen betrugen im ersten Quartal 2026 16 Mio. EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für den Aus- und Umbau des Frachtzentrums in Frankfurt geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 31. März 2026 stieg gegenüber Vorjahr um 1 % auf 4.324 (Vorjahr: 4.270).

## Entwicklung der Verkehrsgebiete

### Lufthansa Cargo

	Verkehrserlöse		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	Jan. - März 2026	Veränderung	Jan. - März 2026	Veränderung	Jan. - März 2026	Veränderung	Jan. - März 2026	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	63	-13	204	22	94	12	46,1	-3,9 P.
Amerika	329	2	1.516	7	972	7	64,1	-0,1 P.
Asien/Pazifik	353	6	1.422	5	984	7	69,2	1,6 P.
Nahost/Afrika	76	38	320	9	177	5	55,5	-1,9 P.
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>821</b>	<b>5</b>	<b>3.461</b>	<b>7</b>	<b>2.227</b>	<b>7</b>	<b>64,4</b>	<b>0,0 P.</b>

## Geschäftsfeld Technik

### Kennzahlen

		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.255	2.019	12
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	493	538	-8
Operative Erträge	Mio. €	2.371	2.128	11
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.218	1.972	12
Adjusted EBITDA	Mio. €	196	200	-2
Adjusted EBIT	Mio. €	158	161	-2
EBIT	Mio. €	159	161	-1
Adjusted EBIT-Marge	%	7,0	8,0	-1,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	55	54	3
Mitarbeitende zum 31.03.	Anzahl	23.016	22.135	4

Lufthansa Technik verzeichnete im ersten Quartal 2026 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.

Herausfordernd wirkten sich die Abschwächung des US-Dollars sowie die US-Strafzölle aus. Die Mehrkosten aus den US-Strafzöllen werden, soweit möglich, an die Kunden weitergegeben.

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

Trotz dieser operativen Herausforderungen konnten im ersten Quartal 2026 weitere kommerzielle Erfolge erzielt

werden. So wurde mit der Juneyao-Gruppe das bislang größte Engagement für technische Services von CFM56-Triebwerken in China abgeschlossen.

Die anhaltend hohe Nachfrage im Triebwerksgeschäft zeigt sich auch in der Überholung des 1.000. Pratt & Whitney GTF-Triebwerks im globalen Netzwerk von Lufthansa Technik. Nachdem bereits im dritten Quartal 2025 die steigende Bedeutung von Triebwerken der neuen Generation durch die 100. Einlastung eines CFM LEAP-Triebwerks in Hamburg sichtbar wurde, verdeutlichen diese Entwicklungen den strukturellen Übergang zu Triebwerken der neuen Generation sowie den Ausbau der globalen Reparaturkapazitäten.

Darüber hinaus wurde im ersten Quartal 2026 eine Tarifeinigung mit der Gewerkschaft ver.di für die Bodenbeschäftigten der Lufthansa Group erzielt, die auch Mitarbeitende von Lufthansa Technik umfasst. Parallel wurde der Zukunftstarifvertrag Technik abgeschlossen, der die bisherige Vergütungsstruktur ablöst und die Attraktivität der Arbeitsplätze für produktive Fachkräfte an den deutschen Standorten stärkt.

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Technik erhöhten sich im ersten Quartal 2026 im Vergleich zum Vorjahr um 12 % auf 2.255 Mio. EUR (Vorjahr: 2.019 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen stiegen ebenfalls um 12 % auf 2.218 Mio. EUR (Vorjahr: 1.972 Mio. EUR), im Wesentlichen getrieben durch die mengen- und preisbedingte Erhöhung der Materialaufwendungen.

Das Adjusted EBIT verringerte sich um 2 % auf 158 Mio. EUR (Vorjahr: 161 Mio. EUR). Belastend wirkten die Abschwächung des US-Dollars, inflations- und wachstumsbedingte Kostensteigerungen sowie im Berichtszeitraum angefallene und noch nicht erstattete US-Strafzölle aus.

Das EBIT verringerte sich um 1 % auf 159 Mio. EUR (Vorjahr: 161 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen stiegen im ersten Quartal 2026 um 3 % auf 55 Mio. EUR (Vorjahr: 54 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für Reservetriebwerke, technische Anlagen und Maschinen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie Anlagen im Bau geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden stieg zum 31. März 2026 gegenüber Vorjahr um 4 % auf 23.016 (Vorjahr: 22.135). Der Anstieg resultiert aus dem Personalaufbau infolge des größeren Geschäftsvolumens.

## Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

Zu den weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zählen die Servicegesellschaften des Konzerns, vor allem Lufthansa Aviation Training, Lufthansa Systems und Lufthansa Industry Solutions sowie die Konzernfunktionen der Lufthansa Group.

### Kennzahlen

		Jan. - März 2026	Jan. - März 2025	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	813	915	-11
Operative Aufwendungen	Mio. €	862	918	-6
Adjusted EBITDA	Mio. €	1	35	-96
Adjusted EBIT	Mio. €	-24	11	
EBIT	Mio. €	-44	5	
Segmentinvestitionen	Mio. €	29	17	68
Mitarbeitende zum 31.03.	Anzahl	9.730	9.880	-2

Die operativen Erträge der weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen sanken im ersten Quartal 2026 gegenüber Vorjahr um 11 % auf 813 Mio. EUR (Vorjahr: 915 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund niedrigerer Währungsgewinne.

Die operativen Aufwendungen sanken um 6 % auf 862 Mio. EUR (Vorjahr: 918 Mio. EUR), insbesondere infolge niedrigerer Währungsverluste.

Das Adjusted EBIT lag im ersten Quartal 2026 bei -24 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des rückläufigen Kursergebnisses.

Das EBIT betrug -44 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR).

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 31. März 2026 sank gegenüber Vorjahr um 2 % auf 9.730 (Vorjahr: 9.880). In den Konzernfunktionen sank die Zahl der Mitarbeitenden um 4 %.

# Chancen- und Risikobericht

Im Vergleich zu den im Geschäftsbericht 2025 ausführlich dargestellten Chancen und Risiken haben sich folgende wesentliche Konkretisierungen beziehungsweise Entwicklungen ergeben:

- Der seit dem 28. Februar 2026 andauernde Krieg zwischen den USA, Israel und Iran hat massive Auswirkungen auf die globale Sicherheitslage insbesondere im Nahen Osten. Die Lufthansa Group hat im Zusammenhang mit dem Krieg operative Maßnahmen initiiert, darunter Flugstreichungen und Umfliegungen infolge gesperrter Lufträume. Angesichts des weiterhin andauernden Krieges und der damit verbundenen Volatilität der sicherheits- und betriebsrelevanten Rahmenbedingungen wird auch in den kommenden Monaten eine proaktive Lagebeobachtung erforderlich sein. Die Auswirkungen des Krieges sind teilweise noch nicht absehbar.

Aufgrund der Einschränkungen der Lieferketten infolge des Irankrieges ist unter anderem die Versorgung mit Rohöl und Kerosin signifikant gestört. In der Folge kann die Verfügbarkeit von Kerosin in relevanten Märkten deutlich eingeschränkt sein.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Preise für Rohöl und rohölbasierte Produkte wie insbesondere Kerosin infolge der angebotsseitigen Verknappungen erheblich erhöht. Dies kann zu einer signifikanten Belastung der Treibstoffkosten führen.

Trotz bestehender Treibstoffpreissicherungen besteht das Risiko, dass der Anstieg der Treibstoffkosten nur teilweise oder zeitverzögert über eine Erhöhung der Erlöse kompensiert werden kann.

Da Kerosin überwiegend in US-Dollar beschafft wird, kann ein erhöhtes Treibstoffkostenniveau zudem die Wechselkurs sensitivität des Unternehmensergebnisses verstärken. Dieses Risiko kann trotz bestehender Wechselkurssicherungen nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Infolge der dargestellten geopolitischen Entwicklungen und des resultierenden erhöhten Kostenumfelds, das zu einem verstärkten Inflationsdruck führen kann, könnten sich ein solches höheres Preisniveau, das moderate globale Wirtschaftswachstum sowie die anhaltenden geopolitischen Spannungen dämpfend auf die Nachfrage auswirken und eine Prognose der Erlöse erschweren.

Zusätzlich ergeben sich Risiken aus möglichen Treibstoffengpässen, Überkapazitäten, konjunkturellen Schwankungen, der globalen Wettbewerbsentwicklung, einem möglichen veränderten Kundenverhalten sowie weiteren unvorhersehbaren geopolitischen Ereignissen.

Im Zuge der fortschreitenden Integration der Minderheitsbeteiligung ITA Airways werden im Risikobericht für das erste Quartal 2026 erstmals potenzielle Auswirkungen dieser Beteiligung auf Konzernebene berücksichtigt. Das abgebildete Risiko bezieht sich derzeit im Wesentlichen auf mögliche, vom aktuellen Planungsstand abweichende negative finanzielle Auswirkungen der Beteiligung auf das Adjusted EBIT der Deutschen Lufthansa AG.

Zur aktiven Risikominderung werden kurzfristig vorgezogene Kapazitäts- und Flottenmaßnahmen umgesetzt. Mögliche weitere Flugstreichungen und Kapazitätseinschränkungen können nicht ausgeschlossen werden. Eine kontinuierliche

Überwachung der Buchungsentwicklung und eine flexible Kapazitätsplanung sollen das Risikopotenzial begrenzen. Darüber hinaus werden Vertriebs-, Produkt- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt.

- Aufgrund 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. Hier ist die Friedenspflicht für die Tarifverträge zur betrieblichen Altersversorgung des Cockpitpersonals sowie der Manteltarifvertrag für die Kabinenbeschäftigten mit Wirkung zum 31. Dezember 2024 ausgelaufen. In diesem Zusammenhang haben die Vereinigung Cockpit (VC) und die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) im Februar, März und April 2026 zu Streiks aufgerufen; weitere Streiks sind möglich.
- Ryanair hat gegen die Beihilfeentscheidung, mit der die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben. Im Mai 2023 hat das Gericht der Europäischen Union der Nichtigkeitsklage im Hinblick auf die der Deutschen Lufthansa AG vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland gewährte Stabilisierung in Höhe von 6 Mrd. EUR stattgegeben und die entsprechende Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission wegen materieller Rechtsfehler aufgehoben. Die Deutsche Lufthansa AG hat gegen das Urteil in erster Instanz ein Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt, das dieser am 23. April 2026 im Ergebnis aber mit modifizierter Begründung zurückgewiesen hat. Wie in ähnlich gelagerten Fällen hat die Europäische Kommission

bereits im Juli 2024 ein förmliches Prüfverfahren hinsichtlich einer erneuten Genehmigung eröffnet. Da die Stabilisierungsmaßnahmen bereits beendet sind und die Deutsche Lufthansa AG die ihr gewährten Stabilisierungsmittel vollständig zurückgezahlt hat, besteht kein unmittelbares Rückzahlungsrisiko.

Mittelbare Folgen können die Forderung von Rückforderungszinsen für den Zeitraum zwischen Gewährung und Rückzahlung der Stabilisierungsmittel, aber auch Auflagen einer neuen Beihilfeentscheidung sein.

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

## Prognosebericht

### Ausblick Lufthansa Group

#### **Ausblick ist Unsicherheiten unterworfen**

Angesichts der kurzfristigen Buchungszyklen im Passagiergeschäft, des weitgehend spotmarktgetriebenen Frachtgeschäfts, der Unsicherheiten im geopolitischen und gesamtwirtschaftlichen Umfeld, der Unklarheit hinsichtlich des weiteren Verlaufs der Tarifverhandlungen und möglicher Streiks verschiedener Berufsgruppen sowie der Ungewissheit bezüglich der genauen Auslieferungszeitpunkte neuer Flugzeuge, unterliegt der Finanzausblick der Lufthansa Group einer erhöhten Prognoseunsicherheit.

So ist die operative und finanzielle Entwicklung unter anderem in hohem Maße von der Krise im Nahen Osten beeinflusst. Diese führt aktuell zu operationellen Beeinträchtigungen, beispielsweise durch die temporäre Streichung von Flugverbindungen in die Golfregion. Gleichzeitig ist eine deutlich gestiegene Nachfrage auf Routen insbesondere nach Asien und Afrika zu verzeichnen. Diese ist ebenfalls zurückzuführen auf die Situation im Nahen Osten, insbesondere an den Drehkreuzen am Golf, die zu Verschiebungen bei den Passagierströmen führt.

Der signifikante Anstieg der Kerosinpreise belastet die Kostenposition der Lufthansa Group Airlines erheblich, obwohl der Kerosinbedarf für das laufende Jahr bereits zu rund 80 % durch die Treibstoffpreissicherung über Derivate auf verschiedene Mineralölprodukte abgesichert ist. Überdies stellt die Verfügbarkeit von Treibstoff im weiteren Jahresverlauf einen Risikofaktor für die operative und finanzielle Entwicklung dar.

Unsicherheiten im gesamtwirtschaftlichen Ausblick, insbesondere handelspolitische Spannungen, Ressourcen- und Lieferengpässe sowie die Auswirkungen der Inflationsbekämpfung seitens der großen Notenbanken können die Kundennachfrage potenziell wesentlich beeinflussen. [➔ Chancen- und Risikobericht.](#)

#### **Maßnahmen zur beschleunigten Strategieumsetzung eingeleitet**

In Reaktion auf die aktuelle Lage hat die Lufthansa Group ihre Strategie-Umsetzung beschleunigt und dabei die 27 operativen Flugzeuge von Lufthansa CityLine endgültig aus dem Programm genommen. Zusätzlich wurden weitere Maßnahmen zur Kapazitätssenkung eingeleitet wie etwa die Ausflottung alter Flugzeugmuster.

[➔ Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.](#)

Das Maßnahmenpaket entfaltet einen überproportionalen Einspareffekt bei den Treibstoffkosten. Einerseits werden besonders ineffiziente Flugzeuge vorzeitig aus dem Flugbetrieb genommen. Zum anderen reduziert die eingesparte Kerosinmenge den nicht abgesicherten Teil des Treibstoffbedarfs der Lufthansa Group.

#### **Lufthansa Group prognostiziert für das Geschäftsjahr 2026 unverändert ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr**

Für das Geschäftsjahr 2026 erwartet die Lufthansa Group, dass die angebotene Kapazität der Netzwerk- und der Punkt-zu-Punkt-Airlines um rund 0 bis 2 % gegenüber Vorjahr steigen wird. In ihrer ursprünglichen Prognose – vor Berücksichtigung der eingeleiteten Maßnahmen – hatte die Lufthansa Group noch ein Wachstum von rund 4 % erwartet.

Die Lufthansa Group prognostiziert für das Geschäftsjahr 2026 auch weiterhin einen klaren Anstieg der Umsatzerlöse und ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr bei deutlich höheren Unsicherheiten und erhöhten Risiken. Diese Ergebniserwartung basiert auf der Annahme, dass der Anstieg der Treibstoffkosten infolge der Krise im Nahen Osten durch höhere Erlöse ausgeglichen werden kann. Es wird überdies erwartet, dass sich die Entwicklung auf den Asien-, Afrika- und Transatlantikstrecken, unter anderem aufgrund der starken Entwicklung der Durchschnittserlöse

infolge von Ticketpreiserhöhungen, positiv auf die Umsatzerlöse auswirken werden. Eine weitere Umsatzsteigerung wird von dem aktuell starken Frachtgeschäft erwartet.

Die Nettoinvestitionen ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen werden im Geschäftsjahr 2026 voraussichtlich bei rund 2,9 Mrd. EUR liegen.

Unter Einbezug der prognostizierten Ergebnisentwicklung wird für das Geschäftsjahr 2026 ein Adjusted Free Cashflow von rund 0,9 Mrd. EUR erwartet.

Der Ausblick für die einzelnen Geschäftsfelder der Lufthansa Group hat sich wie folgt verändert:

Für das Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines erwartet die Lufthansa Group einen klaren Anstieg der Umsatzerlöse, basierend auf der anhaltend starken Nachfrage und dem geplanten Kapazitätsausbau im Jahr 2026. Für das Adjusted EBIT wird ein deutlicher Anstieg gegenüber Vorjahr erwartet.

Für das Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines wird ein deutlicher Anstieg der Umsatzerlöse erwartet. Dieser wird unter anderem vom voranschreitenden Aufbau des Eurowings Holidays Geschäfts getrieben. Das Adjusted EBIT wird voraussichtlich zwischen 0 und 20 Mio. EUR liegen. Während für das Europageschäft weiterhin ein positiver Ergebnisbeitrag in diesem Jahr erwartet wird, wird dies für das Flugprogramm in Grenzregionen zum Nahen Osten auf Basis der aktuellen Annahmen nicht möglich sein. In ihrer ursprünglichen Prognose hatte die Lufthansa Group noch ein Adjusted EBIT von 120 bis 140 Mio. EUR erwartet. Grund für die veränderte Einschätzung sind die gestiegenen Treibstoffkosten verbunden mit einer im Vergleich zu den Netzwerk-Airlines weniger starken Entwicklung der Durchschnittserlöse.

Aufgrund verschiedener Faktoren, wie den schwer prognostizierbaren Ergebnisbeiträgen aus dem von kurzfristigem Buchungsverhalten geprägten Kurzstrecken-Privatreisesegment, besteht hier ein höheres Maß an Prognoseunsicherheit.

Für das Geschäftsfeld Logistik rechnet die Lufthansa Group mit einem deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse und einem deutlichen Anstieg des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr. In ihrer ursprünglichen Prognose hatte die Lufthansa Group noch eine klare Umsatz- und Ergebnissteigerung erwartet. Grund für die veränderte Einschätzung sind neben der steigenden Geschäftsaktivität in relevanten Wachstumsmärkten wie beispielsweise Asien gestiegene Volumina und Frachtraten, getrieben durch die derzeitige Krise im Nahen Osten.

Für das Geschäftsfeld Technik wird ein klarer Anstieg der Umsatzerlöse sowie ein deutlicher Anstieg des Adjusted EBIT erwartet. Ursache für die erwartete Umsatz- und Ergebnisentwicklung ist eine anhaltend starke Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen.

#### Prognose wesentlicher KPIs

		Ergebnis 2025	Prognose 2026
Umsatz	Mio. €	39.597	klarer Anstieg
Adjusted EBIT	Mio. €	1.960	deutlich über Vorjahr
Nettoinvestitionen	Mio. €	2.460	rund 2,9 Mrd. EUR
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	1.188	rund 0,9 Mrd. EUR

# Zwischenabschluss

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	Jan. - März 2026	Jan. - März 2025
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	6.671	6.366
Andere Betriebserlöse	2.075	1.761
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>8.746</b>	<b>8.127</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	240	201
Sonstige betriebliche Erträge <sup>1)</sup>	586	506
Materialaufwand	-5.560	-5.381
Personalaufwand	-2.488	-2.386
Abschreibungen <sup>2)</sup>	-619	-605
Sonstige betriebliche Aufwendungen <sup>3)</sup>	-1.318	-1.165
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>-413</b>	<b>-703</b>
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	-92	-48
Übriges Beteiligungsergebnis	21	10
Zinserträge	39	52
Zinsaufwendungen	-116	-130
Übrige Finanzposten	-17	-64
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-165</b>	<b>-180</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-578</b>	<b>-883</b>
Ertragsteuern	-84	4
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>-662</b>	<b>-879</b>
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	-3	-6
<b>Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>	<b>-665</b>	<b>-885</b>
<b>"Unverwässertes" Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>-0,55</b>	<b>-0,74</b>
<b>"Verwässertes" Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>-0,55</b>	<b>-0,74</b>

<sup>1)</sup> Im Kumulativwert sind 7 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) aus der Auflösung von Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen enthalten.

<sup>2)</sup> Im Kumulativwert sind 0 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) aus Abschreibungen auf langfristige Forderungen enthalten.

<sup>3)</sup> Im Kumulativwert sind 17 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen enthalten.

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio. €	Jan. - März 2026	Jan. - März 2025
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>-662</b>	<b>-879</b>
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge</b>		
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	46	-99
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert	-12	0
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge Reserve	1.952	-396
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	-192	108
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	0	0
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	2	-2
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-400	72
	<b>1.395</b>	<b>-317</b>
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	82	353
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert	11	0
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	0	0
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	0	7
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-36	-194
	<b>57</b>	<b>166</b>
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern</b>	<b>1.452</b>	<b>-151</b>
<b>Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)</b>	<b>790</b>	<b>-1.030</b>
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	4	4
<b>Davon auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge</b>	<b>786</b>	<b>-1.034</b>

## Konzernbilanz – Aktiva

in Mio. €	31.03.2026	31.12.2025	31.03.2025
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer <sup>1)</sup>	1.024	1.021	1.008
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	324	331	312
Flugzeuge und Reservetriebwerke	20.514	19.820	19.172
Reparaturfähige Flugzeuersatzteile	2.283	2.270	2.213
Übriges Sachanlagevermögen <sup>2)</sup>	3.342	3.316	2.969
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	951	1.034	892
Übrige Beteiligungen	294	294	242
Langfristige Wertpapiere	23	22	21
Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.711	1.533	1.147
Derivative Finanzinstrumente	357	238	486
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	41	47	64
Ertragsteuerforderungen	46	46	165
Latente Steueransprüche	1.957	2.264	2.617
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>32.866</b>	<b>32.236</b>	<b>31.309</b>
Vorräte	1.647	1.645	1.601
Vertragsvermögenswerte	519	449	431
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	5.448	4.587	4.722
Derivative Finanzinstrumente	1.710	340	451
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	386	267	379
Ertragsteuerforderungen	359	322	405
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.620	6.988	7.129
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	1.077	1.160	1.708
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	65	401	6
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>17.831</b>	<b>16.158</b>	<b>16.831</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>50.696</b>	<b>48.394</b>	<b>48.140</b>

<sup>1)</sup> Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

<sup>2)</sup> Darin sind als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 30 Mio. EUR (zum 31.12.2025: 30 Mio. EUR) enthalten.

## Konzernbilanz – Passiva

in Mio. €	31.03.2026	31.12.2025	31.03.2025
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070	3.068
Kapitalrücklage	269	269	265
Gewinnrücklagen	5.937	6.553	4.758
Übrige neutrale Rücklagen	3.056	1.757	2.397
<b>Anteile der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital</b>	<b>12.332</b>	<b>11.649</b>	<b>10.488</b>
Minderheitenanteile	66	62	49
<b>Eigenkapital</b>	<b>12.398</b>	<b>11.711</b>	<b>10.537</b>
Pensionsrückstellungen	2.284	2.364	2.503
Sonstige Rückstellungen	1.009	821	885
Finanzschulden	11.610	12.106	12.106
Vertragsverbindlichkeiten	25	25	3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	47	47	38
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	74	43	45
Derivative Finanzinstrumente	523	743	312
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	671	594	586
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>16.242</b>	<b>16.742</b>	<b>16.477</b>
Sonstige Rückstellungen	1.155	1.147	1.050
Finanzschulden	1.410	2.421	1.993
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6.572	6.123	5.841
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	7.817	5.389	7.661
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	3.010	3.085	2.902
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	953	780	878
Derivative Finanzinstrumente	512	462	186
Ertragsteuerverpflichtungen	627	536	616
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	0	0	0
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>22.056</b>	<b>19.941</b>	<b>21.126</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>50.696</b>	<b>48.394</b>	<b>48.140</b>

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in Mio. €	Neutrale Rücklagen						Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Anteil der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen					
<b>Stand am 01.01.2025</b>	<b>3.068</b>	<b>265</b>	<b>1.084</b>	<b>1.044</b>	<b>236</b>	<b>368</b>	<b>2.732</b>	<b>5.477</b>	<b>11.541</b>	<b>52</b>	<b>11.593</b>
Konzernergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-885	-885	6	-879
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-216	-99	-	0	-315	166	-149	-2	-151
<b>Gesamtergebnis der Periode</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-216</b>	<b>-99</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-315</b>	<b>-719</b>	<b>-1.034</b>	<b>4</b>	<b>-1.030</b>
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	4	4	-	4	-	4
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-24	-	-	-	-24	-	-24	-	-24
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-7	-7
<b>Stand am 31.03.2025</b>	<b>3.068</b>	<b>265</b>	<b>844</b>	<b>945</b>	<b>236</b>	<b>372</b>	<b>2.397</b>	<b>4.758</b>	<b>10.488</b>	<b>49</b>	<b>10.537</b>
<b>Stand am 01.01.2026</b>	<b>3.070</b>	<b>269</b>	<b>249</b>	<b>929</b>	<b>236</b>	<b>343</b>	<b>1.757</b>	<b>6.553</b>	<b>11.649</b>	<b>62</b>	<b>11.711</b>
Konzernergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-665	-665	3	-662
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	1.356	46	-	0	1.402	49	1.451	1	1.452
<b>Gesamtergebnis der Periode</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.356</b>	<b>46</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>1.402</b>	<b>-616</b>	<b>786</b>	<b>4</b>	<b>790</b>
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	5	5	-	5	-	5
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-107	-	-	-	-107	-	-107	-	-107
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
<b>Stand am 31.03.2026</b>	<b>3.070</b>	<b>269</b>	<b>1.498</b>	<b>975</b>	<b>236</b>	<b>347</b>	<b>3.056</b>	<b>5.937</b>	<b>12.332</b>	<b>66</b>	<b>12.398</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	Jan. - März 2026	Jan. - März 2025
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zu Periodenbeginn</b>	<b>1.160</b>	<b>1.790</b>
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortzuführenden und aufgegebenen Geschäftsbereichen	-578	-883
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	619	605
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	23	42
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-159	-3
Beteiligungsergebnis	71	38
Zinsergebnis	77	78
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-52	100
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-6	29
Veränderung Trade Working Capital	1.965	1.817
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	123	-57
<b>Nettozu-/abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit</b>	<b>2.083</b>	<b>1.766</b>
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.084	-806
Investitionen in Finanzanlagen	-16	-13
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	-34	-108
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	1	-
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	2	-
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	0	-328
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	0	-
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	495	28
Zinseinnahmen	48	60
Erhaltene Dividenden	21	10
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-568</b>	<b>-1.157</b>
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-2.216	-3.712
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	2.560	3.292
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen</b>	<b>-224</b>	<b>-1.577</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung (Fortsetzung)

in Mio. €	Jan. - März 2026	Jan. - März 2025
Aufnahme Finanzschulden	0	891
Rückführung Finanzschulden	-1.764	-993
Gewinnausschüttung	0	-7
Zinsausgaben und ähnliche Zahlungen	-181	-158
<b>Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-1.945</b>	<b>-267</b>
<b>Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten</b>	<b>-87</b>	<b>-78</b>
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	3	-4
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.03</b>	<b>1.077</b>	<b>1.708</b>
Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalenten von Gesellschaften, die am 31.03. zum Verkauf stehen	-	-
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.03. nicht zum Verkauf stehen</b>	<b>1.077</b>	<b>1.708</b>
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.620	7.129
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>7.696</b>	<b>8.837</b>
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel	-452	349

# 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 31. März 2026 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 2026 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 31. März 2026 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 zugrunde lagen. Die erstmals ab dem 1. Januar 2026 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 drei Monaten des Jahres 2026 positiv.

Die Netzwerk-Airlines und die Punkt-zu-Punkt-Airlines konnten ihre Erlöse aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage steigern und setzten ihren Kapazitätsausbau fort. Belastend auf die Verkehrsleistung wirkten sich die Krise im Nahen Osten sowie die Streiks der Gewerkschaft Vereinigung Cockpit im Februar und März 2026 aus.

Im Geschäftsfeld Logistik konnte sich die positive operative und finanzielle Entwicklung, gestützt durch einen gestiegenen Absatz, im ersten Quartal 2026 fortsetzen.

Das Wachstum sowie die Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Technik beruhte weiterhin auf einer unvermindert starken Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen.

Im Berichtszeitraum kam es aus der operativen Geschäftstätigkeit zu einem Mittelzufluss von 2.083 Mio. EUR, welcher sich überwiegend aufgrund der saisontypischen, positiven Veränderung des Trade Working Capital ergab. Im Wesentlichen ist dies durch Zuflüsse aus Ticketverkäufen bedingt.

Zum 31. März 2026 betrug die zentral der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung stehende Liquidität 7,2 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 10,3 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 im Nahen Osten und in der Ukraine 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. Die genannten Faktoren können sich sowohl in ungünstigen Angebotssituationen auf der Beschaffungsseite als auch in Nachfrageveränderungen auf der Absatzseite und damit einhergehenden nachteiligen Preisentwicklungen manifestieren. Vor dem Hintergrund der anhaltenden geopolitischen Konflikte im Nahen Osten haben sich zuletzt die Energiepreise, einschließlich der Kerosinpreise, signifikant erhöht. Zudem sind in Abhängigkeit von der Dauer des Konflikts lokale Versorgungsengpässe nicht auszuschließen. 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. €	2026	Europa <sup>1)</sup>	Nord-amerika <sup>1)</sup>	Mittel- und Süd-amerika <sup>1)</sup>	Asien und Pazifik <sup>1)</sup>	Nahost <sup>1)</sup>	Afrika <sup>1)</sup>
Netzwerk-Airlines	5.386	3.855	908	110	339	70	104
Lufthansa German Airlines	3.141						
SWISS <sup>2)</sup>	1.464						
Austrian Airlines	455						
Brussels Airlines	325						
Punkt-zu-Punkt-Airlines <sup>2)</sup>	464	457	1	-	1	2	3
Logistik	821	363	82	28	306	8	34
<b>Summe</b>	<b>6.671</b>	<b>4.675</b>	<b>991</b>	<b>138</b>	<b>646</b>	<b>80</b>	<b>141</b>

<sup>1)</sup> Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

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

#### Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2025	Europa <sup>1)</sup>	Nord-amerika <sup>1)</sup>	Mittel- und Süd-amerika <sup>1)</sup>	Asien und Pazifik <sup>1)</sup>	Nahost <sup>1)</sup>	Afrika <sup>1)</sup>
Netzwerk-Airlines <sup>3)</sup>	5.178	3.611	957	102	345	75	87
Lufthansa German Airlines	3.095						
SWISS <sup>2)</sup>	1.363						
Austrian Airlines	432						
Brussels Airlines	288						
Punkt-zu-Punkt-Airlines <sup>3)</sup>	407	397	4	1	3	2	-
Logistik	782	345	80	26	293	9	29
<b>Summe</b>	<b>6.366</b>	<b>4.353</b>	<b>1.041</b>	<b>129</b>	<b>641</b>	<b>86</b>	<b>116</b>

<sup>1)</sup> Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

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

<sup>3)</sup> Darstellung angepasst, da neue Segmentierung ab 01.01.2026.

#### Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2026	Europa <sup>1)</sup>	Nord-amerika <sup>1)</sup>	Mittel- und Süd-amerika <sup>1)</sup>	Asien und Pazifik <sup>1)</sup>	Nahost <sup>1)</sup>	Afrika <sup>1)</sup>
Technik	1.762	441	622	121	409	131	38
Technikleistungen	1.578						
Sonstige Betriebserlöse	183						
Netzwerk-Airlines	145	131	5	1	6	1	1
Punkt-zu-Punkt-Airlines	17	17	-	-	-	-	-
Logistik	42	27	10	-	3	2	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	109	84	7	3	9	4	2
EDV-Leistungen	85						
Übrige	24						
<b>Summe</b>	<b>2.075</b>	<b>700</b>	<b>644</b>	<b>125</b>	<b>427</b>	<b>138</b>	<b>41</b>

<sup>1)</sup> Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

#### Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2025	Europa <sup>1)</sup>	Nord-amerika <sup>1)</sup>	Mittel- und Süd-amerika <sup>1)</sup>	Asien und Pazifik <sup>1)</sup>	Nahost <sup>1)</sup>	Afrika <sup>1)</sup>
Technik	1.481	433	503	67	348	96	34
Technikleistungen	1.321						
Sonstige Betriebserlöse	160						
Netzwerk-Airlines <sup>2)</sup>	134	119	6	1	6	1	1
Punkt-zu-Punkt-Airlines <sup>2)</sup>	1	1	-	-	-	-	-
Logistik	39	22	11	1	3	2	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	106	70	13	5	10	5	3
EDV-Leistungen	86						
Übrige	20						
<b>Summe</b>	<b>1.761</b>	<b>645</b>	<b>533</b>	<b>74</b>	<b>367</b>	<b>104</b>	<b>38</b>

<sup>1)</sup> Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

<sup>2)</sup> Darstellung angepasst, da neue Segmentierung ab 01.01.2026.

## Flugzeuge und Reservetriebwerke

Im Berichtszeitraum wurden zwei neu erworbene Flugzeuge der Airbus A320-Familie, ein Airbus A350 und vier Boeing 787 eingeflottet. Ein Airbus A320-Flugzeug wurde aus einem Leasingverhältnis zurück erworben. Demgegenüber wurden eine Boeing 747-8, ein Airbus A340-300 und ein Airbus A340 600 veräußert. Zwei Airbus A320 wurden ausgeflottet und zwei Airbus A319 und ein Airbus A330 wurden an den Leasinggeber zurückgegeben. Ein Airbus A320 und zwei Airbus A350 wurden veräußert und direkt vom Erwerber zurückgemietet.

## 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 2027 und für die Folgejahre werden dementsprechend wieder positive steuerliche Ergebnisse erwartet. Steuerliche Verlustvorträge unterliegen in Deutschland zwar keiner zeitlichen Nutzungsbegrenzung, dennoch kann ihre steuerliche Nutzung aus anderen Gründen ausgeschlossen sein, wobei die Unsicherheit hierüber mit der Länge des Planungszeitraums zunimmt. Dementsprechend sind latente Steueransprüche auf Verlustvorträge nur insoweit aktiviert als ihre steuerliche Nutzung in den zehn Jahren nach dem Bilanzstichtag tatsächlich erwartet wird.

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

## Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte betrafen drei Boeing 767, zwei Embraer 195, eine Boeing 747 und einen Airbus A340, die im weiteren Jahresverlauf veräußert werden sollen und dem Bereich Netzwerk-Airlines zugeordnet sind.

## Pensionsrückstellungen

Der Zinssatz zur Ermittlung der Pensionsverpflichtungen in Deutschland betrug 4,3 % (31. Dezember 2025: 4,2 %), für die Bestimmung der Verpflichtungen in der Schweiz wurde ein Zinssatz von 1,3 % (31. Dezember 2025: 1,3 %) verwendet.

## 4. Saisonalität

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns ist in den Geschäftsfeldern Netzwerk-, Punkt-zu-Punkt-Airlines und Logistik saisonalen Einflüssen ausgesetzt. So sind im Passagiergeschäft 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. Das Segment Logistik realisiert üblicherweise im vierten Quartal die höchsten Umsätze und Ergebnisbeiträge.

## 5. Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

### Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.03.2026	31.12.2025
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	2.222	2.185
Aus Gewährleistungsverträgen	315	313
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	2	15
	<b>2.539</b>	<b>2.513</b>

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 12 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2025: 17 Mio. EUR) verzichtet.

Zum 31. März 2026 beliefen sich die steuerlichen Risiken, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, auf rund 700 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2025: 700 Mio. EUR).

Ende März 2026 bestand ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte von 17,7 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2025 betrug das Bestellobligo 17,9 Mrd. EUR. In beiden Beträgen sind die zur Absicherung der Investitionsauszahlungen abgeschlossenen Fremdwährungssicherungsgeschäfte nicht berücksichtigt.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

### Gewerkschaften VC und UFO rufen zu weiteren Streiks auf

Im April 2026 haben die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) und die Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) zu mehreren Streiks aufgerufen.

Die VC hat zu Streiks bei Lufthansa Classic, Lufthansa Cargo und Lufthansa CityLine am 13., 14., 16. und 17. April 2026 sowie bei Eurowings am 13. und 16. April 2026 aufgerufen.

Die UFO hat zu Streiks bei Lufthansa Classic und Lufthansa CityLine am 10., 15. und 16. April aufgerufen.

Die Streiks führten zeitweise zu erheblichen Einschränkungen im Flugbetrieb.

### Lufthansa City Airlines und ver.di erzielen Tarifeinigung für fliegendes Personal

Lufthansa City Airlines und die die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) haben sich am 10. April 2026 auf einen umfassenden tariflichen Rahmen für das fliegende Personal geeinigt. Die Vereinbarung mit einer Mindestlaufzeit von drei Jahren schafft klare Rahmenbedingungen für das Kabinen- und Cockpitpersonal.

### Lufthansa Group beschleunigt Strategie-Umsetzung und nimmt CityLine aus dem Programm

Die Lufthansa Group hat am 16. April 2026 bekanntgegeben, dass sie die Umsetzung der Unternehmensstrategie aufgrund deutlich gestiegener Kerosinpreise sowie steigender Mehrbelastungen aus Arbeitskämpfen in Teilen vorziehen wird. Dazu wurde ein erstes Paket beschlossen, das eine Reduzierung des Flugprogramms auf Kurz-, Mittel- und Langstrecken sowie Maßnahmen zur vorzeitigen Flottenmodernisierung vorsieht.

Als erster unmittelbar wirksamer Schritt wurden zum 18. April 2026 zunächst die 27 operativen Flugzeuge von Lufthansa CityLine endgültig aus dem Programm genommen.

Weiterhin soll bei Lufthansa Airlines die Langstreckenkapazität mit Ablauf des Sommerflugplans um insgesamt sechs Interkont-Flugzeuge und im kommenden Winterflugplan die Kurz- und Mittelstrecken-Kapazität weiter reduziert werden.

Das Maßnahmenpaket entfaltet einen überproportionalen Einspareffekt bei den Treibstoffkosten. Einerseits werden besonders ineffiziente Flugzeuge vorzeitig aus dem Flugbetrieb genommen. Zum anderen reduziert die eingesparte Kerosinmenge den nicht abgesicherten Teil des Treibstoffbedarfs der Gruppe.

## 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 31. März 2026 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

### Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten zum 31.03.2026

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV</b>	<b>4.462</b>	<b>6</b>	<b>25</b>	<b>4.493</b>
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	6	-	6
Wertpapiere	4.462	-	-	4.462
Beteiligungen	-	-	25	25
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	<b>-</b>	<b>2.061</b>	<b>-</b>	<b>2.061</b>
<b>Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value</b>	<b>-</b>	<b>1.213</b>	<b>-</b>	<b>1.213</b>
Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	-
Fremdkapitalinstrumente	-	1.213	-	1.213
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>4.462</b>	<b>3.280</b>	<b>25</b>	<b>7.767</b>

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

### Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten zum 31.03.2026

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	-	-1.034	-	-1.034
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>-</b>	<b>-1.636</b>	<b>-</b>	<b>-1.636</b>

Zum 31. Dezember 2025 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

### Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten zum 31.12.2025

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV</b>	<b>4.417</b>	<b>2</b>	<b>25</b>	<b>4.444</b>
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	2	-	2
Wertpapiere	4.417	-	-	4.417
Beteiligungen	-	-	25	25
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	<b>-</b>	<b>575</b>	<b>-</b>	<b>575</b>
<b>Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value</b>	<b>-</b>	<b>1.242</b>	<b>-</b>	<b>1.242</b>
Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	-
Fremdkapitalinstrumente	-	1.242	-	1.242
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>4.417</b>	<b>1.819</b>	<b>25</b>	<b>6.261</b>

### Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten zum 31.12.2025

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über GuV	-	-614	-	-614
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-1	-	-1
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	-1.204	-	-1.204
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>-</b>	<b>-1.819</b>	<b>-</b>	<b>-1.819</b>

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. €	31.03.2026		31.12.2025	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	5.153	5.110	6.736	6.719
Schuldscheindarlehen	470	476	470	496
Kreditlinien	20	19	24	24
Flugzeugfinanzierungen	3.664	3.710	3.716	3.766
Übrige Finanzschulden	100	96	123	121
<b>Summe</b>	<b>9.406</b>	<b>9.413</b>	<b>11.068</b>	<b>11.126</b>
Leasingverbindlichkeiten	3.614	n.a.	3.459	n.a.
<b>Summe</b>	<b>13.020</b>		<b>14.527</b>	

Im Berichtszeitraum wurde eine Anleihe des Euro Medium Term Note (EMTN) Programms über 1.000 Mio. EUR und eine Hybridanleihe über 500 Mio. EUR fristgerecht zurückgezahlt.

## 7. Ergebnis je Aktie

### Ergebnis je Aktie

		31.03.2026	31.03.2025
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	-0,55	-0,74
Konzernergebnis	Mio. €	-665	-885
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		1.199.264.908	1.198.293.192

Das verwässerte Ergebnis entsprach dem unverwässerten Ergebnis.

## 8. Gezeichnetes Kapital

### Grundkapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.070.164.211,20 EUR. Es ist in 1.199.282.895 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 31. März 2026 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 9.720.962,56 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 90.279.037,44 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 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 31. März 2026 belief sich der Bestand an eigenen Aktien auf 17.987 Stück, die aus den Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital B der vergangenen beiden Jahre entstanden sind und ausschließlich für die Ausgabe an Mitarbeitende zur Verfügung stehen.

## 9. Segmentberichterstattung

Die Segmentierung wurde mit Beginn des Geschäftsjahres 2026 geändert. Infolge der strategischen Neuausrichtung, die für die Networkairlines eine vertiefte Integration in den Bereichen Aufbauorganisation und Ablaufsteuerung sowie Finanzsteuerungsrahmen und Kollaboration vorsieht, wurde das Segment Passagier-Airlines der Lufthansa Group in die beiden Geschäftsfelder Network-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Airlines aufgeteilt. Das Geschäftsfeld Network-Airlines besteht zukünftig aus Lufthansa Airlines einschließlich Discover Airlines sowie der Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti, SWISS zusammen mit Edelweiss, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Des Weiteren ist die Beteiligung an ITA Airways diesem Segment zugeordnet. Das Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines umfasst Eurowings und die Beteiligung an SunExpress, dem Joint Venture mit Turkish Airlines. Die Vorjahreswerte der Segmentberichterstattung wurden dementsprechend angepasst.

## Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten Jan. - März 2026

in Mio. €	Netzwerk-Airlines	Punkt-zu-Punkt-Airlines	Logistik	Technik	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung	Konzern
Außenumsätze	5.531	481	863	1.762	8.637	109	0	8.746
davon Verkehrserlöse	5.256	464	821	-	6.541	0	130	6.671
Konzerninnenumsätze	234	-2	12	493	737	191	-928	-
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>5.765</b>	<b>479</b>	<b>876</b>	<b>2.255</b>	<b>9.374</b>	<b>300</b>	<b>-928</b>	<b>8.746</b>
Übrige operative Erträge	220	14	16	116	367	512	-219	661
<b>Operative Erträge</b>	<b>5.986</b>	<b>493</b>	<b>892</b>	<b>2.371</b>	<b>9.741</b>	<b>813</b>	<b>-1.147</b>	<b>9.407</b>
<b>Operative Aufwendungen</b>	<b>6.549</b>	<b>644</b>	<b>813</b>	<b>2.218</b>	<b>10.224</b>	<b>862</b>	<b>-1.138</b>	<b>9.948</b>
davon Materialaufwand	3.607	414	585	1.473	6.079	107	-626	5.560
davon Personalaufwand	1.541	114	116	434	2.204	263	-1	2.466
davon Abschreibungen	464	30	50	38	583	25	11	619
davon sonstige Aufwendungen	937	85	64	273	1.359	466	-523	1.302
<b>Operatives Beteiligungsergebnis</b>	<b>-42</b>	<b>-64</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>-96</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>-71</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-43	-64	3	6	-99	6	-	-92
<b>Adjusted EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>-605</b>	<b>-215</b>	<b>83</b>	<b>158</b>	<b>-579</b>	<b>-24</b>	<b>-9</b>	<b>-612</b>
<b>Überleitungspositionen</b>	<b>146</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>148</b>	<b>-20</b>	<b>0</b>	<b>127</b>
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-11	0	-	0	-10	0	0	-10
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-1	-	-1	-1	-2	-20	-	-22
Ergebnis Anlagenabgang	157	0	1	2	160	0	0	160
Sonstige Überleitungspositionen	-	-	-	-	0	-	0	-
<b>EBIT</b>	<b>-459</b>	<b>-215</b>	<b>83</b>	<b>159</b>	<b>-431</b>	<b>-44</b>	<b>-9</b>	<b>-485</b>
Übriges Finanzergebnis								-93
Ergebnis vor Ertragsteuern								-578
Gebundenes Kapital <sup>2)</sup>	10.382	468	2.082	4.835	17.766	1.081	11	18.858
davon aus Equity-Beteiligungen	446	264	44	174	928	23	0	951
Segmentinvestitionen	947	17	16	55	1.036	29	35	1.100
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-
Mitarbeitende zum Stichtag	60.798	5.538	4.324	23.016	93.676	9.730	-	103.406

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 7, im Zwischenlagebericht.

<sup>2)</sup> 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. - März 2025

in Mio. €	Netzwerk-Airlines <sup>3)</sup>	Punkt-zu-Punkt-Airlines <sup>3)</sup>	Logistik	Technik	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung	Konzern
Außenumsätze	5.311	408	821	1.481	8.021	105	0	8.127
davon Verkehrserlöse	5.038	407	782	-	6.226	1	140	6.366
Konzerninnenumsätze	226	-2	13	538	774	168	-942	-
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>5.537</b>	<b>406</b>	<b>834</b>	<b>2.019</b>	<b>8.795</b>	<b>274</b>	<b>-942</b>	<b>8.127</b>
Übrige operative Erträge	250	13	14	109	386	641	-327	700
<b>Operative Erträge</b>	<b>5.787</b>	<b>419</b>	<b>847</b>	<b>2.128</b>	<b>9.181</b>	<b>915</b>	<b>-1.269</b>	<b>8.827</b>
<b>Operative Aufwendungen</b>	<b>6.521</b>	<b>566</b>	<b>788</b>	<b>1.972</b>	<b>9.847</b>	<b>918</b>	<b>-1.255</b>	<b>9.511</b>
davon Materialaufwand	3.715	354	560	1.286	5.915	105	-639	5.381
davon Personalaufwand	1.473	106	115	404	2.098	269	0	2.367
davon Abschreibungen	444	31	50	39	564	24	12	601
davon sonstige Aufwendungen	889	75	63	242	1.270	520	-628	1.162
<b>Operatives Beteiligungsergebnis</b>	<b>-6</b>	<b>-54</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>-53</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>-38</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-5	-54	2	5	-52	4	0	-48
<b>Adjusted EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>-740</b>	<b>-201</b>	<b>62</b>	<b>161</b>	<b>-719</b>	<b>11</b>	<b>-14</b>	<b>-722</b>
<b>Überleitungspositionen</b>	<b>-6</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>	<b>-6</b>	<b>-4</b>	<b>-20</b>
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-4	-	-	-1	-4	0	0	-5
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-10	-	-2	-1	-14	-5	0	-19
Ergebnis Anlagenabgang	7	0	0	2	9	0	-4	5
Sonstige Überleitungspositionen	0	-	-	-	0	-1	-	-1
<b>EBIT</b>	<b>-746</b>	<b>-202</b>	<b>59</b>	<b>161</b>	<b>-728</b>	<b>5</b>	<b>-18</b>	<b>-741</b>
Übriges Finanzergebnis								-142
Ergebnis vor Ertragsteuern								-883
Gebundenes Kapital <sup>2)</sup>	8.415	481	2.220	4.801	15.916	1.091	-283	16.725
davon aus Equity-Beteiligungen	397	281	44	164	885	7	0	892
Segmentinvestitionen	1.084	14	27	54	1.179	17	-49	1.147
davon aus Equity-Beteiligungen	325	-	-	-	325	-	-	325
Mitarbeitende zum Stichtag	60.902	5.387	4.270	22.135	92.694	9.880	-	102.574

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 7, im Zwischenlagebericht.

<sup>2)</sup> 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).

<sup>3)</sup> Darstellung angepasst, da neue Segmentierung ab 01.01.2026.

## Außenumsätze nach Regionen Jan. - März

in Mio. €	2026			2025		
	Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	Andere Betriebserlöse	Umsatzerlöse	Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	Andere Betriebserlöse	Umsatzerlöse
Europa	4.675	700	5.375	4.353	645	4.998
davon Deutschland	2.028	313	2.341	1.882	240	2.122
Nordamerika	991	644	1.635	1.041	533	1.574
davon USA	884	528	1.412	922	381	1.303
Mittel- und Südamerika	138	125	263	129	74	203
Asien/Pazifik	646	427	1.073	641	367	1.008
Nahost	80	138	218	86	104	190
Afrika	141	41	182	116	38	154
<b>Summe</b>	<b>6.671</b>	<b>2.075</b>	<b>8.746</b>	<b>6.366</b>	<b>1.761</b>	<b>8.127</b>

<sup>1)</sup> Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

## 10. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Anhang zum Konzernabschluss 2025 unter [Erläuterung 50](#) (Geschäftsbericht 2025, S. 343 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. Die im [Vergütungsbericht 2025](#) (Geschäftsbericht 2025, S. 366 ff.) und unter [Erläuterung 51](#) des Anhangs zum Konzernabschluss 2025 (Geschäftsbericht 2025, S. 345) 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

Der im Geschäftsjahr 2024 veröffentlichten Standards IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss“ wird sich vor allem auf den Aufbau der Gewinn- und Verlustrechnung auswirken. Das zukünftig zu berichtende operative Ergebnis weicht in der Definition der einzubeziehenden Sachverhalte vom derzeit berichteten Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ab. Das beruht vor allem darauf, dass bislang im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erfasste Aufwendungen und Erträge zukünftig nicht mehr Bestandteil des operativen Ergebnisses sind und aktuell im Finanzergebnis berichtete Sachverhalte zukünftig im operativen Ergebnis auszuweisen sind. Das Ausmaß der betraglichen Veränderungen wird derzeit noch untersucht. Die übrigen vom IASB bis zum Veröffentlichungsdatum dieses Berichts verabschiedeten Rechnungslegungsstandardänderungen, die für Geschäftsjahre anzuwenden sind, die nach dem 1. Januar 2026 beginnen, haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Weitere Informationen zu den bis zum Aufstellungszeitpunkt des Zwischenabschluss beschlossenen Änderungen sind im Konzernanhang zum Konzernabschluss 2025 in [Erläuterung 2](#) (Geschäftsbericht 2025, S. 261 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 05. Mai 2026

Der Vorstand



Carsten Spohr  
Vorsitzender des Vorstands




Michael Niggemann  
Mitglied des Vorstands  
Personal & Recht,  
Arbeitsdirektor



Till Streichert  
Mitglied des Vorstands  
Finanzen



Grazia Vittadini  
Mitglied des Vorstands  
Chief Technology Officer



Dieter Vranckx  
Mitglied des Vorstands  
Chief Commercial Officer

## Impressum

### Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG  
Venloer Straße 151 – 153  
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

### Redaktion

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

## Kontakt

### Marc-Dominic Nettesheim

+ 49 69 696 – 28008

### Tim Müller

+ 49 69 696 – 28002

### Cornelia Beier

+ 49 69 696 – 28001

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

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:

➔ [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations)

## Finanzkalender 2026

### 12. Mai 2026

Lufthansa Hauptversammlung 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 1. Zwischenbericht 2026 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 informativem Zweck 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.