LUFTHANSA GROUP

3. Zwischenbericht
Januar - September
2026

Trust at every altitude

Die Lufthansa Group

Kennzahlen

		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %	Juli - Sept. 2026	Juli - Sept. 2025	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	32.127	29.648	8	12.240	11.199	9
davon Verkehrserlöse	Mio. €	25.717	24.361	6	9.969	9.352	7
Operative Erträge	Mio. €	34.074	31.697	7	12.844	11.681	10
Operative Aufwendungen	Mio. €	33.018	30.467	8	11.627	10.504	11
Adjusted EBITDA	Mio. €	3.089	3.269	-6	2.045	1.925	6
Adjusted EBIT	Mio. €	1.178	1.480	-20	1.407	1.331	6
EBIT	Mio. €	1.330	1.463	-9	1.468	1.343	9
Konzernergebnis	Mio. €	715	1.093	-35	1.257	966	30
Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	52.614	48.827	8	–	–	
Eigenkapital	Mio. €	14.147	11.420	24	–	–	
Nettokreditverschuldung	Mio. €	5.893	5.116	15	–	–	
Netto-Pensionsverpflichtungen	Mio. €	1.359	2.128	-36	–	–	
Operativer Cashflow	Mio. €	3.408	3.939	-13	1.145	1.108	3
Bruttoinvestitionen[1]	Mio. €	3.219	2.318	39	1.077	681	58
Nettoinvestitionen[2]	Mio. €	1.213	1.811	-33	219	203	8
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	1.809	1.842	-2	793	818	-3
Rentabilitätskennziffern							
Adjusted EBITDA-Marge	%	9,6	11,0	-1,4 P.	16,7	17,2	-0,5 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	3,7	5,0	-1,3 P.	11,5	11,9	-0,4 P.
EBIT-Marge	%	4,1	4,9	-0,8 P.	12,0	12,0	0,0 P.
Lufthansa Aktie							
Schlusskurs (30. Sept.)	€	7,67	7,21	6	–	–	
Ergebnis pro Aktie	€	0,60	0,91	-34	1,05	0,81	30
Mitarbeitende							
Mitarbeitende (30. Sept.)	Anzahl	101.979	103.630	-2	–	–	

Kennzahlen (Fortsetzung)

		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %	Juli - Sept. 2026	Juli - Sept. 2025	Veränderung in %
Leistungs- und Umweltdaten							
Flüge	Anzahl	744.892	776.161	-4	285.783	293.156	-3
Fluggäste	Tsd.	101.741	103.091	-1	41.050	41.701	-2
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	254.542	256.640	-1	97.229	96.366	1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	213.566	213.312	0	83.985	84.349	0
Sitzladefaktor	%	83,9	83,1	0,8 P.	86,4	87,5	-1,2 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	14.038	13.447	4	4.958	4.710	5
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8.215	7.774	6	2.906	2.661	9
Fracht-Nutzladefaktor	%	58,5	57,8	0,7 P.	58,6	56,5	2,1 P.

[1] Ohne Erwerb von Anteilen.
[2] Ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen.
Veröffentlichungstag: 3. November 2026.

Inhalt

3 Zwischenlagebericht
3 Geschäftsverlauf im Überblick
4 Wesentliche Ereignisse
4 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
5 Finanzielle Entwicklung
12 Geschäftsfelder
25 Chancen- und Risikobericht
26 Prognosebericht

28 Zwischenabschluss
28 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
29 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
30 Konzernbilanz
32 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
33 Konzern-Kapitalflussrechnung
34 Anhang

45 Weitere Informationen
45 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
46 Impressum/Kontakt Finanzkalender 2027

Geschäftsverlauf

Geschäftsverlauf im Überblick

Ergebnis der Lufthansa Group ist wesentlich von der Krise im Nahen Osten beeinflusst und liegt unter Vorjahr
Der Geschäftsverlauf im Passagiergeschäft der Lufthansa Group war im Berichtszeitraum weiterhin wesentlich von den Auswirkungen der Krise im Nahen Osten beeinflusst. Während sich einerseits der Anstieg des Kerosinpreises und die temporären Strecken-Streichungen belastend auf die operative und finanzielle Entwicklung auswirkten, beeinflusste andererseits die starke Nachfrage insbesondere auf den Asienstrecken die Verkehrsleistung positiv. Belastend wirkten sich zudem diverse Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) und der Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) aus.

Die Kapazität im Passagiergeschäft der Lufthansa Group sank im Berichtszeitraum um 1 % gegenüber Vorjahr. Der Sitzladefaktor stieg dagegen um 0,8 Prozentpunkte auf 83,9 %.

Das Adjusted EBIT der Netzwerk-Airlines sank im Berichtszeitraum um 55 % auf 385 Mio. EUR (Vorjahr: 848 Mio. EUR). Im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines verminderte sich das Adjusted EBIT im Berichtszeitraum auf -38 Mio. EUR (Vorjahr: 61 Mio. EUR), wobei die Ergebnisentwicklung im dritten Quartal 2026 positiv war, mit einem Adjusted EBIT in Höhe von 214 Mio. EUR (Vorjahr: 197 Mio. EUR).

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive operative und finanzielle Entwicklung im Berichtszeitraum fort. So konnte Lufthansa Cargo die Verkehrsleistung ausbauen und das Adjusted EBIT mit 361 Mio. EUR gegenüber Vorjahr annähernd verdoppeln (Vorjahr: 184 Mio. EUR).

Im Geschäftsfeld Technik stützte die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen den Bedarf an Wartungs- und Reparaturleistungen. Das Adjusted EBIT von Lufthansa Technik stieg im Berichtszeitraum um 17 % auf 515 Mio. EUR (Vorjahr: 440 Mio. EUR). ↗ Geschäftsfelder.

Die Umsatzerlöse der Lufthansa Group stiegen aufgrund gestiegener Durchschnittserlöse im Passagierverkehr sowie infolge des starken Wachstums in den Geschäftsfeldern Logistik und Technik um 8 % gegenüber Vorjahr auf 32.127 Mio. EUR (Vorjahr: 29.648 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group stiegen insbesondere infolge deutlich gestiegener Treibstoffaufwendungen um 8 % auf 33.018 Mio. EUR (Vorjahr: 30.467 Mio. EUR).

Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group lag im Berichtszeitraum bei 1.178 Mio. EUR und somit um 20 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.480 Mio. EUR). Dabei erzielte die Lufthansa Group im dritten Quartal 2026 eine Ergebnisverbesserung um 6 % auf 1.407 Mio. EUR (Vorjahr: 1.331 Mio. EUR)

Die Adjusted EBIT-Marge sank im Berichtszeitraum um 1,3 Prozentpunkte auf 3,7 % (Vorjahr: 5,0 %). ↗ Ertragslage.

Adjusted Free Cashflow liegt nur leicht unter dem Vorjahresniveau
Der Operative Cashflow der Lufthansa Group sank im Berichtszeitraum um 13 % auf 3.408 Mio. EUR (Vorjahr: 3.939 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf gesunkenen Zuflüssen aus dem Working Capital, Ertragsteuerzahlungen sowie dem niedrigeren Adjusted EBITDA.

Der Adjusted Free Cashflow lag mit 1.809 Mio. EUR um 2 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.842 Mio. EUR). Der Rückgang des Operativen Cashflow wurde annähernd durch den Rückgang der Nettoinvestitionen kompensiert.

Insgesamt standen der Lufthansa Group zum 30. September 2026 11.761 Mio. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2025: 10.715 Mio. EUR). ↗ Finanzlage.

Bilanz der Lufthansa Group durch niedrigeren Verschuldungsgrad weiter gestärkt
Die Nettokreditverschuldung der Lufthansa Group lag zum 30. September 2026 aufgrund gestiegener liquider Mittel mit 5.893 Mio. EUR um 514 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 6.407 Mio. EUR).

Die Netto-Pensionsverpflichtungen sanken gegenüber Jahresende 2025 insbesondere infolge gestiegener Zinsen auf 1.359 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.902 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag zum 30. September 2026 bei 1,7 und somit unterhalb des Niveaus zum Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 1,8). ↗ Vermögenslage.

Wesentliche Ereignisse

Lufthansa Group weitet Boeing 737 MAX-Bestellung aus
Die Lufthansa Group setzt die Modernisierung ihrer Kurz- und Mittelstreckenflotte fort. Am 17. September 2026 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG der Ausübung von 20 Kaufoptionen für Flugzeuge des Typs Boeing 737 MAX 10 zugestimmt. Grundlage hierfür ist eine im Jahr 2023 vereinbarte Bestellung von 40 Boeing 737 MAX 8, die insgesamt 60 Kaufoptionen für weitere Flugzeuge der Boeing 737 MAX-Familie beinhaltet. Die Bestellung mit einem Listenpreis von rund 3,4 Mrd. USD ist Teil des laufenden Programms zur Flottenmodernisierung der Lufthansa Group.

Die Auslieferung der nun fest bestellten Boeing 737 MAX 10-Flugzeuge ist zu Beginn der 2030er Jahre vorgesehen. Mit der Ausübung der ersten 20 Optionen stärkt die Lufthansa Group ihre langfristige Kapazitätsplanung. Die neuen Flugzeuge sollen schrittweise ältere Flugzeuge der A320-Familie innerhalb der Lufthansa Group ersetzen.

Aufsichtsrat verlängert Vorstandsverträge
Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung am 17. September 2026 die Vorstandsmitglieder Grazia Vittadini, Till Streichert und Dieter Vranckx wiederbestellt.

Der Aufsichtsrat hat dabei beschlossen, dass Vorstandsverträge, die den 60. Geburtstag berühren oder überschreiten, auf eine Laufzeit von drei Jahren begrenzt werden und zu gegebener Zeit über eine Wiederbestellung entschieden wird.

Grazia Vittadini, Chief Technology Officer (CTO), wird daher für weitere drei Jahre bis zum 30. Juni 2030 bestellt.

Till Streichert, Chief Financial Officer (CFO), wird für weitere fünf Jahre bis zum 14. September 2032 bestellt.

Dieter Vranckx, Chief Commercial Officer (CCO), wird ebenfalls für weitere fünf Jahre bis zum 30. Juni 2032 bestellt.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Portugiesische Regierung entscheidet sich im TAP-Privatisierungsverfahren für die Lufthansa Group
Am 14. Oktober 2026 hat sich die portugiesische Regierung im Privatisierungsverfahren von TAP Air Portugal für das Angebot der Lufthansa Group entschieden.

Die Lufthansa Group hat für den 44,9 % Anteil einen Kaufpreis von 1,025 Mrd. EUR geboten. Dieser Wert kann sich bei einem Anteilserwerb von 49,9 % – aufgrund von bis zu 5 % zunächst für Mitarbeitende angebotenen Anteilen sowie einer Ticking Fee in Abhängigkeit vom Closing Datum – auf bis zu 1,2 Mrd. EUR erhöhen.

Mit dem beabsichtigten Erwerb zunächst einer Minderheitsbeteiligung verfolgt die Lufthansa Group eine klare strategische Agenda: Durch den Erwerb wird die Strategie der Internationalisierung weiter konsequent fortgesetzt, und die Lufthansa Group stärkt ihre Marktposition auf dem Südatlantik nachhaltig. Die Netzwerke beider Airlines sind hochkomplementär, wodurch die Diversifikation des Interkont-Netzwerks der Lufthansa Group weiter fortschreitet. Mit Lissabon gewinnt die Gruppe einen wettbewerbsstarken Hub.

Durch die Transaktion knüpft die Lufthansa Group an ihr bewährtes Konsolidierungsmodell an, unterstreicht ihre aktive Rolle bei der europäischen Marktkonsolidierung und baut ihr Multi-Hub- und Multi-Brand-Modell weiter aus.

Die Lufthansa Group arbeitet nun gemeinsam mit der portugiesischen Regierung und Parpública, der portugiesischen Gesellschaft für Staatsbeteiligungen, an der Finalisierung der Transaktionsdokumente und erwartet, die Verträge zum Erwerb der Beteiligung kurzfristig fertigstellen und unterzeichnen zu können. Der Vollzug des Anteilserwerbs steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Behörden.

Finanzielle Entwicklung

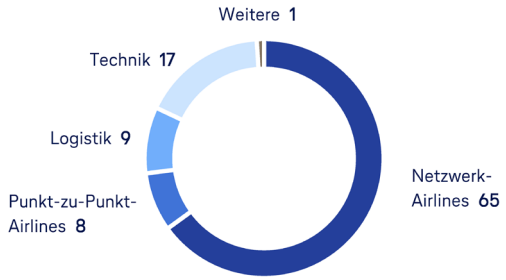
Ertragslage

Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines steigen im Vergleich zum Vorjahr um 6 %
Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) im Passagiergeschäft der Lufthansa Group sank im Berichtszeitraum um 1 % gegenüber Vorjahr. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) lag auf Vorjahresniveau. Der Sitzladefaktor stieg um 0,8 Prozentpunkte auf 83,9 %. Die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft stiegen um 4 % auf 22.497 Mio. EUR (Vorjahr: 21.661 Mio. EUR). Der Anstieg basiert primär auf gestiegenen Durchschnittserlösen. Belastend wirkten sich die Krise im Nahen Osten aufgrund der temporären Stilllegung einzelner Strecken sowie die Streiks im Februar, März und April 2026 aus.

Im Frachtgeschäft der Lufthansa Group lag die Kapazität (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) aufgrund gestiegener Belly-Kapazitäten um 4 % über Vorjahr. Der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) stieg gegenüber Vorjahr um 6 %. Der Nutzladefaktor nahm um 0,7 Prozentpunkte auf 58,5 % zu. Die Verkehrserlöse im Frachtgeschäft stiegen aufgrund gestiegener Durchschnittserlöse und des gestiegenen Absatzes um 19 % auf 3.220 Mio. EUR (Vorjahr: 2.700 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr um 6 % auf 25.717 Mio. EUR (Vorjahr: 24.361 Mio. EUR).

Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz



Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr um 8 % erhöht
Die anderen Betriebserlöse stiegen um 21 % auf 6.409 Mio. EUR (Vorjahr: 5.287 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch die gestiegene Geschäftstätigkeit und damit einhergehend höhere Erlöse im Geschäftsfeld Technik.

Die Umsatzerlöse als Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen im Berichtszeitraum um 8 % auf 32.127 Mio. EUR (Vorjahr: 29.648 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Erträge sanken um 5 % auf 1.947 Mio. EUR (Vorjahr: 2.048 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch niedrigere Fremdwährungsgewinne.

Die operativen Erträge stiegen insgesamt um 7 % auf 34.074 Mio. EUR (Vorjahr: 31.697 Mio. EUR).

Operative Aufwendungen liegen 8 % über Vorjahr
Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group stiegen im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr um 8 % auf 33.018 Mio. EUR (Vorjahr: 30.467 Mio. EUR).

Hierbei lag der operative Materialaufwand der Lufthansa Group mit 19.834 Mio. EUR um 12 % über Vorjahr (Vorjahr: 17.751 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für Treibstoff stiegen insgesamt um 21 % auf 6.722 Mio. EUR (Vorjahr: 5.539 Mio. EUR). Die Effekte der gestiegenen Treibstoffpreise (+27 % inklusive der positiven Effekte aus der Treibstoffpreissicherung) wurden durch Währungseffekte (-3 %) und den niedrigeren Treibstoffverbrauch (-3 %) teilweise kompensiert. Das Preissicherungsergebnis betrug 1.211 Mio. EUR (Vorjahr: -204 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren stiegen um 13 % auf 3.181 Mio. EUR (Vorjahr: 2.823 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 und Fluggäste um 3 % auf 4.102 Mio. EUR (Vorjahr: 4.213 Mio. EUR), bei annähernd stabilen Preisen.

Durch das Umsatzwachstum bei Lufthansa Technik stieg auch das an Joint Venture Partner oder externe Dritte vergebene Auftragsvolumen. Zudem erhöhten sich durch den gestiegenen Anteil an geleasten Flugzeugen die abgegrenzten Aufwendungen für Wartungsverpflichtungen bei den Passagier-Airlines. Beide Effekte führten zu einer Erhöhung der Aufwendungen für extern bezogene Technikleistungen um 18 % auf 2.653 Mio. EUR (Vorjahr: 2.242 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit streikbedingten Flugunregelmäßigkeiten und operationellen Schwierigkeiten lagen im Berichtszeitraum bei 209 Mio. EUR (Vorjahr: 168 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, betrugen 281 Mio. EUR (Vorjahr: 162 Mio. EUR). In Summe sind somit die Aufwendungen und Kompensationszahlungen im Vergleich zum Vorjahr um 49 % auf 490 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 330 Mio. EUR).

Der operative Personalaufwand stieg im Berichtszeitraum um 3 % auf 7.361 Mio. EUR (Vorjahr: 7.157 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert aus tariflichen Gehaltssteigerungen bei stabiler Anzahl der Mitarbeitenden.

Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 1.910 Mio. EUR um 7 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.790 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke.

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen um 4 % auf 3.913 Mio. EUR (Vorjahr: 3.769 Mio. EUR).

Adjusted EBIT liegt bei 1.178 Mio. EUR

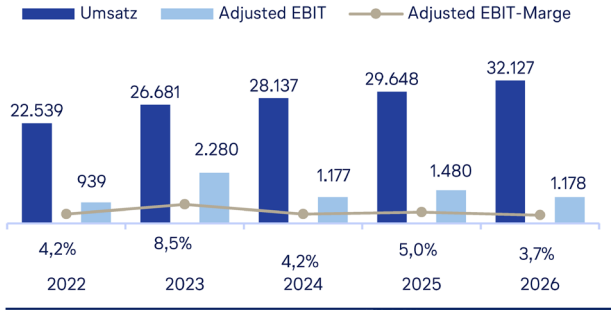
Das operative Beteiligungsergebnis sank im Berichtszeitraum um 51 % auf 122 Mio. EUR (Vorjahr: 250 Mio. EUR). Die Position beinhaltet im Wesentlichen die Ergebnisse aus Beteiligungen in den Bereichen Service und Finanzen, Logistik und Technik. Der Rückgang resultiert aus den anteiligen Ergebnissen von Sun Express und ITA Airways, die im Berichtszeitraum rückläufig waren.

Das Adjusted EBIT sank im Berichtszeitraum um 20 % auf 1.178 Mio. EUR (Vorjahr: 1.480 Mio. EUR).

Die Adjusted EBIT-Marge, das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, verminderte sich um 1,3 Prozentpunkte auf 3,7 % (Vorjahr: 5,0 %).

Das EBIT der Lufthansa Group sank im Berichtszeitraum um 9 % auf 1.330 Mio. EUR (Vorjahr: 1.463 Mio. EUR). Im Unterschied zum Adjusted EBIT sind darin Buchgewinne aus Verkäufen von Anlagevermögen (+310 Mio. EUR), insbesondere von zwei Boeing 747-8, enthalten. Weiterhin wurden im EBIT Erträge aus einer Versicherungskompensation für außerordentliche Aufwendungen im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine im Geschäftsfeld Technik erfasst, von denen 38 Mio. EUR nicht zum Adjusted EBIT zählen. Gegenläufige Effekte betrafen unter anderem Restrukturierungsaufwendungen im Wesentlichen im Bereich der Verwaltung und der Technik (59 Mio. EUR).

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



Umsatz, Erträge und Aufwendungen

in Mio. €	Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %
Verkehrserlöse	25.717	24.361	6
Andere Betriebserlöse	6.409	5.287	21
Umsatzerlöse	**32.127**	**29.648**	**8**
Sonstige operative Erträge	1.947	2.048	-5
Summe operative Erträge	**34.074**	**31.697**	**7**
Materialaufwand	19.834	17.751	12
davon Treibstoff	6.722	5.539	21
davon übrige RHB und bezogene Waren	3.181	2.823	13
davon Gebühren	4.102	4.213	-3
davon Fremdleistungen Technik	2.653	2.242	18
Personalaufwand	7.361	7.157	3
Planmäßige Abschreibungen	1.910	1.790	7
Sonstiger operativer Aufwand	3.913	3.769	4
Summe operative Aufwendungen	**33.018**	**30.467**	**8**
Operatives Beteiligungsergebnis	122	250	-51
Adjusted EBIT	**1.178**	**1.480**	**-20**
Summe Überleitung EBIT	151	-17	
EBIT	**1.330**	**1.463**	**-9**
Zinsergebnis	-217	-152	-43
Übrige Finanzposten	18	143	-88
Ergebnis vor Ertragsteuern	**1.130**	**1.454**	**-22**
Ertragsteuern	-399	-350	-14
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**731**	**1.104**	**-34**
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-7	7	
Ergebnis nach Ertragsteuern	**724**	**1.111**	**-35**
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-9	-18	52
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	**715**	**1.093**	**-35**

Das Zinsergebnis sank aufgrund von Sondereffekten im Vorjahr bei den Zinserträgen im Zusammenhang mit Steuererstattungen aus Betriebsprüfungsergebnissen um 43 % auf -217 Mio. EUR (Vorjahr: -152 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzposten beliefen sich auf 18 Mio. EUR (Vorjahr: 143 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf der erfolgswirksamen Bewertung von ungesicherten Fremdwährungsfinanzschulden.

Das Ertragsteuerergebnis belief sich auf -399 Mio. EUR (Vorjahr: -350 Mio. EUR). Die effektive Steuerquote lag mit 35 % oberhalb des erwarteten Steuersatzes von 25 %. Ausschlaggebend hierfür war die Nichtaktivierung von laufenden körperschaftsteuerlichen Verlusten in Deutschland aufgrund der bestehenden Verlusthistorie.

Damit ergibt sich für die Lufthansa Group ein Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 724 Mio. EUR (Vorjahr: 1.111 Mio. EUR).

Das auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im Berichtszeitraum bei 715 Mio. EUR (Vorjahr: 1.093 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug 0,60 EUR (Vorjahr: 0,91 EUR).

Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	Jan. - Sept. 2026 GuV	Jan. - Sept. 2026 Überleitung Adjusted EBIT	Jan. - Sept. 2025 GuV	Jan. - Sept. 2025 Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	**32.127**		**29.648**	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	666		595	
Sonstige betriebliche Erträge	1.640		1.485	
davon Erträge aus Buchgewinnen		-310		-24
davon Zuschreibungen Anlagevermögen bzw. Vermögenswerte zum Verkauf		-11		0
davon Auflösung aus Rückstellungen für Restrukturierung/M&A Projekten und wesentliche Rechtsstreitigkeiten		-1		-8
davon außerordentliche sonstige betriebliche Erträge		-38		0
Summe betriebliche Erträge	**34.433**	**-359**	**31.728**	**-33**
Materialaufwand	-19.834		-17.751	
Personalaufwand	-7.437		-7.182	
davon aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		17		18
davon Aufwendungen aus Restrukturierung		59		7
Abschreibungen	-2.020		-1.805	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		110		15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.936		-3.777	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		11		0
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		11		6
davon Aufwendungen aus M&A Projekten		1		4
davon außerordentliche sonstige betriebliche Aufwendungen		0		0
Summe betriebliche Aufwendungen	**-33.226**	**208**	**-30.515**	**50**
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**1.207**		**1.213**	
Beteiligungsergebnis	122		250	
davon außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity Beteiligungsbuchwerte		0		0
EBIT	**1.330**		**1.463**	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		-151		17
Adjusted EBIT		**1.178**		**1.480**
Planmäßige Abschreibungen		1.910		1.790
Adjusted EBITDA		**3.089**		**3.269**

Finanzlage

Bruttoinvestitionen liegen bei 3,2 Mrd. EUR
Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group (ohne Erwerb von Anteilen) lagen im Berichtszeitraum mit 3.219 Mio. EUR um 39 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.318 Mio. EUR). Sie betrafen im Wesentlichen Schlusszahlungen für 23 zugegangene Flugzeuge (neun Airbus A320 – davon ein Lease-Buyout, zwei A321, zwei A350 und zehn Boeing 787-9), aktivierte Großwartungsereignisse sowie Anzahlungen auf zukünftige Flugzeugerwerbe.

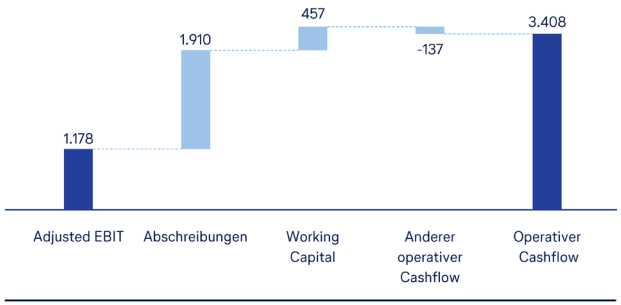
Die Nettoinvestitionen (ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen) betrugen 1.213 Mio. EUR und lagen damit um 33 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.811 Mio. EUR). Dieser Wert berücksichtigt Zahlungen für Flugzeugersatzteile sowie Dividenden- und Zinseinnahmen. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus den Zuflüssen aus Verkäufen von Sachanlagen in Höhe von 1.818 Mio. EUR (Vorjahr: 364 Mio. EUR), insbesondere aus Flugzeugen im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen.

Operativer Cashflow von 3,4 Mrd. EUR erzielt
Die Lufthansa Group erzielte im Berichtszeitraum einen Operativen Cashflow in Höhe von 3.408 Mio. EUR. Damit lag er um 13 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 3.939 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf gesunkenen Zuflüssen aus dem Working Capital, Ertragsteuerzahlungen sowie dem niedrigeren Adjusted EBITDA.

Der Zufluss aus der Veränderung des Trade Working Capital lag im Berichtszeitraum bei 512 Mio. EUR (Vorjahr: 808 Mio. EUR). Er stand im Zusammenhang mit höheren Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, welche im Berichtszeitraum um 729 Mio. EUR stiegen (Vorjahr: 908 Mio. EUR). Effekte aus gesunkenen Kundenforderungen und Vertragsvermögensgegenständen beziehungsweise -verpflichtungen wirkten sich mit -595 Mio. EUR (Vorjahr: -256 Mio. EUR) aus, gestiegene Lieferantenverbindlichkeiten mit +1.084 Mio. EUR (Vorjahr: 405 Mio. EUR). Aus dem Aufbau von Vorräten, insbesondere Technikmaterial, resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von -176 Mio. EUR (Vorjahr: -15 Mio. EUR). Aus dem Netto-Anstieg von sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten, insbesondere aus Lieferantenvorauszahlungen und abgegrenzten, ausstehenden Gutschriften, ergaben sich Effekte von -504 Mio. EUR (Vorjahr: -198 Mio. EUR).

Daneben resultierten aus der Veränderung von sonstigen Vermögenswerten, Verbindlichkeiten und Rückstellungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Anstieg von abgegrenzten Personalverpflichtungen und Wartungsverpflichtungen aus Leasingverträgen, Effekte in Höhe von 113 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR).

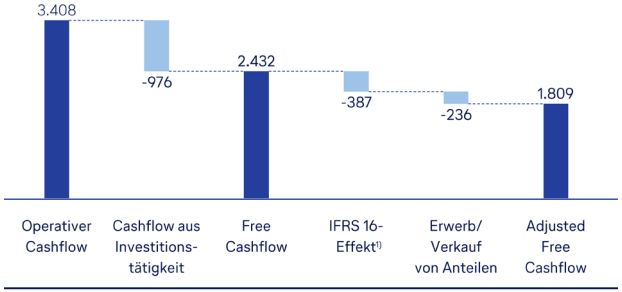
Operativer Cashflow in Mio. € (Jan. - Sept. 2026)



Adjusted Free Cashflow liegt bei 1,8 Mrd. EUR
Der Adjusted Free Cashflow sank im Berichtszeitraum um 2 % auf 1.809 Mio. EUR (Vorjahr: 1.842 Mio. EUR). Der Rückgang des Operativen Cashflow wurde annähernd durch den Rückgang der Nettoinvestitionen (ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen) infolge von Einzahlungen aus Flugzeugverkäufen kompensiert. Innerhalb der Anpassungen des Free Cashflows zum Adjusted Cashflow schlagen sich neben den Tilgungsanteilen aus den Leasingzahlungen insbesondere die Einnahmen aus der finalen Zahlung im Zusammenhang mit dem Verkauf der Catering Sparte des Konzern nieder.

Tilgung von Verbindlichkeiten führt zu Mittelabfluss
Der Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Abfluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 1.389 Mio. EUR (Vorjahr: 938 Mio. EUR).

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



[1)] Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

Hierin enthalten waren einerseits Tilgungen in Höhe von insgesamt 2.253 Mio. EUR, im Wesentlichen eine Anleihe, eine Hybridanleihe, Leasing und Flugzeugfinanzierungen, sowie andererseits Zins- und Dividendenzahlungen inklusive der damit verbundenen Zahlungen aus Sicherungsgeschäften in Höhe von insgesamt 828 Mio. EUR.

Demgegenüber stand der Mittelzufluss aus neuen Finanzierungsmaßnahmen in Höhe von 1.692 Mio. EUR. Dabei handelte es sich um die Begebung einer Anleihe, acht Schuldscheindarlehen und zwei Japanese Operating Leases.

Verfügbare Gesamtliquidität liegt bei 11,8 Mrd. EUR
Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln, kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) lag zum 30. September 2026 bei 9.168 Mio. EUR (31. Dezember

2025: 8.148 Mio. EUR). Davon waren 8.767 Mio. EUR zentral bei der Deutschen Lufthansa AG verfügbar.

Außerdem bestanden ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 2.593 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 2.567 Mio. EUR).

Insgesamt standen dem Unternehmen damit zum 30. September 2026 11.761 Mio. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2025: 10.715 Mio. EUR).

Vermögenslage

Bilanzsumme steigt um 4,2 Mrd. EUR
Die Konzernbilanzsumme stieg zum 30. September 2026 gegenüber Jahresende 2025 um 4.220 Mio. EUR auf 52.614 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 48.394 Mio. EUR).

Langfristige Vermögenswerte sinken um 518 Mio. EUR
Die langfristigen Vermögenswerte lagen zum 30. September 2026 mit 31.718 Mio. EUR um 518 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 32.236 Mio. EUR).

Dabei verzeichneten insbesondere die Positionen der latenten Steueransprüche (-706 Mio. EUR), Ausleihungen und Forderungen (-81 Mio. EUR) sowie Flugzeuge und Reservetriebwerke (-33 Mio. EUR) Rückgänge. Demgegenüber stand ein Anstieg insbesondere des übrigen Sachanlagevermögens (+141 Mio. EUR) sowie der derivativen Finanzinstrumente (+121 Mio. EUR).

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

Der Rückgang der Ausleihungen und Forderungen ergab sich im Wesentlichen aus der Rückzahlung der Ausleihung, die im Zusammenhang mit dem Verkauf der Catering Aktivitäten gewährt wurde.

Der Rückgang der Flugzeuge und Reservetriebwerke basiert auf gestiegenen planmäßigen Abschreibungen, Umgliederung von zum Verkauf vorgesehenen Flugzeugen und Abgängen, welche durch die Investitionen in 23 neue Flugzeuge, Großwartungsereignisse, Anzahlungen auf bestehende Bestellungen sowie Zugänge von Nutzungsrechten an Flugzeugen weitestgehend kompensiert wurden. Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke lag zum 30. September 2026 bei 19.787 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 19.820 Mio. EUR). Dabei umfasste die Flotte der Lufthansa Group insgesamt 744 Flugzeuge (31. Dezember 2025: 737 Flugzeuge).

Der Anstieg des übrigen Sachanlagevermögens betraf im Wesentlichen Investitionen in die Modernisierung des Frachtzentrums von Lufthansa Cargo in Frankfurt, in den Bau und die Erneuerung von Produktionsstätten der Lufthansa Technik sowie in Lounges.

Der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente basiert primär auf der Treibstoffpreissicherung und dem starken Anstieg der Kerosinpreise.

Kurzfristige Vermögenswerte steigen um 4,7 Mrd. EUR
Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen zum 30. September 2026 um 4.738 Mio. EUR auf 20.896 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 16.158 Mio. EUR).

Dabei stiegen insbesondere die derivativen Finanzinstrumente (+1.712 Mio. EUR), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen (+1.158 Mio. EUR), die verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen (+654 Mio. EUR) sowie die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte (+581 Mio. EUR).

Der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente betrifft vor allem die Marktwertentwicklung von Treibstoffpreis- und Währungssicherungen.

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstiger Forderungen basiert im Wesentlichen auf dem saisonalen Anstieg im Passagiergeschäft und den gestiegenen Umsätzen im Bereich Technik, geleisteten Lieferantenanzahlungen sowie höheren Ansprüchen gegenüber den Treuhändern von Pensionsplanvermögen auf Erstattung von laufenden Pensionszahlungen an Mitarbeitende.

Der Anstieg der verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen basiert auf dem Zufluss aus Free Cashflow, der die Abflüsse aus dem Finanzierungsbereich überstieg.

Der Anstieg der zum Verkauf stehenden Vermögenswerte ergab sich aus der Umgliederung von insgesamt 53 Flugzeugen, die entweder für Sale-and-Lease-back-Transaktionen innerhalb der nächsten zwölf Monate oder zur Ausflottung vorgesehen sind. Dem standen Abgänge von 20 Flugzeugen durch Verkauf, davon 15 über Sale-and-Lease-back, gegenüber, so dass sich ein verbleibender Bestand von 41 Flugzeugen ergab. Hiervon sind 13 Flugzeuge (insbesondere vier Boeing 787-9) für Sale-and-Lease-back-Transaktionen vorgesehen, während weitere 28 (unter anderem 15 Bombardier CRJ900, fünf Airbus A340-300 sowie drei Boeing 767) ausgeflottet werden sollen. Insgesamt ist der bilanzielle Wert aller Flugzeuge durch die Flottenmodernisierung gegenüber dem Jahresende 2025 gestiegen.

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten annähernd unverändert
Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten lagen zum 30. September 2026 mit 16.863 Mio. EUR annähernd auf dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 16.742 Mio. EUR).

Dabei wurde der Anstieg insbesondere der langfristigen Finanzschulden (+453 Mio. EUR) und der sonstigen Rückstellungen (+213 Mio. EUR) durch den Rückgang der

Pensionsrückstellungen (-395 Mio. EUR) und der derivativen Finanzinstrumente (-237 Mio. EUR) kompensiert.

Die langfristigen Finanzschulden lagen zum 30. September 2026 bei 12.560 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 12.106 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf neuen Finanzverbindlichkeiten, die die Fristigkeitsumgliederungen und die Rückzahlung der Hybridanleihe überstiegen.

Der Anstieg der sonstigen Rückstellungen resultiert im Wesentlichen aus Wartungsverpflichtungen für geleaste Flugzeuge.

Die Pensionsrückstellungen lagen zum 30. September 2026 bei 1.968 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 2.364 Mio. EUR). In der Reduzierung sind positive Netto-Bewertungseffekte in Höhe von -678 Mio. EUR enthalten. Hierbei werden negative Bewertungseffekte bei den Planvermögen in Höhe von 46 Mio. EUR durch zinsbedingte Minderungen der Verpflichtungen in Höhe von -724 Mio. EUR überkompensiert. Die Zinssätze zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen stiegen in Deutschland um 0,7 Prozentpunkte auf 4,9% und in der Schweiz um 0,1 Prozentpunkt auf 1,4 %.

Die Netto-Pensionsverpflichtungen, also die Pensionsrückstellungen abzüglich Vermögensüberhänge bei einzelnen Pensionsplänen, welche separat in den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, sanken zum 30. September 2026 auf 1.359 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.902 Mio. EUR).

Der Rückgang der derivativen Finanzinstrumente ist im Wesentlichen auf geringere negative Marktwerte von Absicherungsgeschäften zurückzuführen, die zum Jahresende 2025 aufgrund des damals schwachen US-Dollars negativ waren und sich durch die Erholung des Wechselkurses verringert haben.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten steigen um 1,7 Mrd. EUR

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen zum 30. September 2026 um 1.663 Mio. EUR auf 21.604 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 19.941 Mio. EUR).

Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+729 Mio. EUR) aufgrund der saisonal bedingt gestiegenen Ticketverkäufe und auf dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten (+646 Mio. EUR).

Berechnung Nettokreditverschuldung

	30.09.2026	31.12.2025	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Anleihen	-5.849	-6.736	13
Schuldscheindarlehen	-1.136	-470	-142
Kreditlinien	-7	-24	73
Flugzeugfinanzierungen	-3.762	-3.716	-1
Leasingverbindlichkeiten	-4.214	-3.459	-22
Übrige Finanzschulden	-79	-123	35
Finanzschulden	**-15.047**	**-14.527**	**-4**
Übrige Bankverbindlichkeiten	-14	-27	50
Konzernkreditverschuldung	**-15.061**	**-14.554**	**-3**
Bankguthaben und Kassenbestände	1.526	1.160	32
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.642	6.988	9
Nettokreditverschuldung	**-5.893**	**-6.407**	**8**
Pensionsrückstellungen	-1.968	-2.364	17
Pensionsvermögenüberhänge	609	462	32
Netto-Pensionsverpflichtungen	**-1.359**	**-1.902**	**29**
Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen	**-7.253**	**-8.309**	**13**

Eigenkapital steigt um 2,4 Mrd. EUR

Das Eigenkapital lag zum 30. September 2026 mit 14.147 Mio. EUR um 2.436 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 Treibstoffpreissicherungen (+1.595 Mio. EUR), dem positiven Ergebnis nach Steuern (+724 Mio. EUR) und der Neubewertung von Pensionen (+475 Mio. EUR), die teilweise durch die Dividendenzahlung (-396 Mio. EUR) kompensiert wurden.

Die Eigenkapitalquote stieg gegenüber Jahresende 2025 um 2,7 Prozentpunkte auf 26,9 % (31. Dezember 2025: 24,2 %).

Die Nettokreditverschuldung lag aufgrund gestiegener liquider Mittel mit 5.893 Mio. EUR um 514 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 808 Mio. EUR auf 7.003 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 7.811 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag zum 30. September 2026 bei 1,7 (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.

Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines

Das Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines besteht aus Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines sowie der Beteiligung an ITA Airways. Zu Lufthansa Airlines zählen auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sowie Discover Airlines, der deutsche Ferienflieger der Lufthansa Group.

Zu SWISS zählt auch Edelweiss, die Schweizer Ferienfluggesellschaft.

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

Kennzahlen

		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %	**Juli - Sept. 2026**	Juli - Sept. 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	21.683	20.841	4	8.303	7.928	5
davon Verkehrserlöse	Mio. €	20.079	19.370	4	7.771	7.448	4
Operative Erträge	Mio. €	22.342	21.543	4	8.549	8.100	6
Operative Aufwendungen	Mio. €	21.948	20.838	5	7.734	7.184	8
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.828	2.172	-16	1.337	1.400	-4
Adjusted EBIT	Mio. €	385	848	-55	853	961	-11
EBIT	Mio. €	579	840	-31	955	965	-1
Adjusted EBIT-Marge	%	1,8	4,1	-2,3 P.	10,3	12,1	-1,8 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	2.783	2.297	21	932	581	60
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	60.291	61.062	-1	–	–	
Flüge	Anzahl	608.329	634.043	-4	229.358	234.376	-2
Fluggäste	Tsd.	83.302	84.459	-1	33.043	33.464	-1
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	224.942	226.185	-1	85.056	83.751	2
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	187.986	187.536	0	73.279	73.266	0
Sitzladefaktor	%	83,6	82,9	0,7 P.	86,2	87,5	-1,3 P.

Die Netzwerk-Airlines der Lufthansa Group treiben die Modernisierung und Vereinheitlichung ihrer Flotten weiter voran. So wurden im dritten Quartal 2026 neun neue Flugzeuge eingeflottet und fünf Flugzeuge haben die Flotte verlassen.

Darüber hinaus bauen die Netzwerk-Airlines ihr Produkt- und Serviceangebot weiter aus. Im dritten Quartal 2026 wurde das Highspeed-Internet-Angebot von Starlink erfolgreich in Betrieb genommen. Dieses soll allen Fluggästen ein gleichbleibend hochwertiges Online-Erlebnis an Bord ermöglichen. Erstmalig wurde die neue Technologie am 19. August auf dem Flug eines A320neo von Lufthansa Airlines eingesetzt. Es folgte der Einsatz bei SWISS und Austrian Airlines. Die Ausstattung der gesamten Flotte aller Airlines mit der neuen Technologie ist Bestandteil der umfangreichen Investitionen der Lufthansa Group in neue Flugzeuge sowie Produkt- und Serviceinnovationen entlang der gesamten Reisekette und soll bis 2029 abgeschlossen werden.

Der Geschäftsverlauf der Netzwerk-Airlines wurde im Berichtszeitraum insbesondere von den Auswirkungen der Krise im Nahen Osten beeinflusst. Während sich einerseits der Anstieg des Kerosinpreises und die temporären Strecken-Streichungen negativ auf die operative und finanzielle Entwicklung auswirkten, wirkte sich andererseits die starke Nachfrage auf den Asienstrecken positiv auf die Verkehrsleistung aus. Belastend wirkten sich zudem die diversen Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) und der Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) im Februar, März und April 2026 aus.

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) der Netzwerk-Airlines sank im Berichtszeitraum um 1 %. Die Zahl der Flüge ging gegenüber Vorjahr um 4 % zurück. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) lag auf Vorjahresniveau. Der Sitzladefaktor stieg um 0,7 Prozentpunkte auf 83,6 %. Die Durchschnittserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 3,6 %.

Die Verkehrserlöse der Netzwerk-Airlines stiegen aufgrund der höheren Durchschnittserlöse um 4 % gegenüber Vorjahr auf 20.079 Mio. EUR (Vorjahr: 19.370 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse lagen mit 21.683 Mio. EUR ebenfalls um 4 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 20.841 Mio. EUR).

Die Stückerlöse stiegen im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr um 4,6 %, im Wesentlichen aufgrund eines starken Nachfrageanstiegs infolge der Angebotsreduktion über die Drehkreuze im Nahen Osten, welche sich in im ersten Quartal vorwiegend in einer höheren Auslastung und im zweiten und dritten Quartal vorwiegend in höheren Durchschnittserlösen widerspiegelte. Dabei wurde der gestiegene Kerosinpreis teilweise über Preiserhöhungen an die Fluggäste weitergegeben.

Die operativen Aufwendungen lagen mit 21.948 Mio. EUR um 5 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 20.838 Mio. EUR).

Innerhalb der Materialaufwendungen stiegen insbesondere die Treibstoffkosten preisbedingt um 19 % (+925 Mio. EUR), während die Gebühren infolge der niedrigeren Anzahl von Flügen um 4 % sanken (-139 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen stiegen bei einer um 1 % niedrigeren durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden infolge von tariflichen Gehaltssteigerungen um 3 % (+114 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten lagen bei 175 Mio. EUR (Vorjahr: 151 Mio. EUR). Direkte Kompensationszahlungen für Flugverspätungen und -ausfälle werden als Erlösschmälerungen erfasst und betrugen 251 Mio. EUR (Vorjahr: 141 Mio. EUR). In Summe sind die Aufwendungen und Kompensationszahlungen somit um 46 % auf 426 Mio. EUR (Vorjahr: 292 Mio. EUR) gestiegen.

Die Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 2,0 %, im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Kapazität bei gleichzeitigem Kostenanstieg insbesondere getrieben durch Personalaufwendungen und Abschreibungen.

Das Beteiligungsergebnis lag im Berichtszeitraum bei -8 Mio. EUR (Vorjahr: +143 Mio. EUR). Dieses berücksichtigt insbesondere das anteilige negative Ergebnis von ITA Airways, das bei -33 Mio. EUR (Vorjahr: +119 Mio. EUR) lag. Im ITA Airways Ergebnis enthalten sind negative Währungseffekte aus der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von -36 Mio. EUR (Vorjahr: +128 Mio. EUR).

Damit sank das Adjusted EBIT der Netzwerk-Airlines im Berichtszeitraum um 55 % auf 385 Mio. EUR (Vorjahr: 848 Mio. EUR). Im dritten Quartal 2026 sank das Adjusted EBIT dabei um 11 % auf 853 Mio. EUR (Vorjahr: 961 Mio. EUR)

Das EBIT der Netzwerk-Airlines verminderte sich um 31 % auf 579 Mio. EUR (Vorjahr: 840 Mio. EUR). Im Unterschied zum Adjusted EBIT sind darin insbesondere Buchgewinne aus dem Verkauf von zwei Boeing 747-8 sowie gegenläufig außerplanmäßige Abschreibungen auf zum Verkauf vorgesehene Flugzeuge enthalten.

Die Segmentinvestitionen lagen mit 2.783 Mio. EUR um 21 % über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 2.297 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für 23 neu zugegangene Flugzeuge, Großwartungsereignisse und Anzahlungen geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden lag zum 30. September 2026 mit 60.291 um 1 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 61.062).

Operative Kennzahlen

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

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund abweichender Definition der Kennzahlen. Diese beinhalten nun die flug- sowie ticketbezogenen Zusatzerlöse.
[2] Der Regional RASK berücksichtigt diejenigen Erlöse, die eindeutig den Verkehrsgebieten zugeordnet werden können.

Entwicklung der Verkehrsgebiete

Netzwerk-Airlines	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - Sept. 2026 in Mio. €	Veränderung in %	Jan. - Sept. 2026 in Tsd.	Veränderung in %	Jan. - Sept. 2026 in Mio.	Veränderung in %	Jan. - Sept. 2026 in Mio.	Veränderung in %	Jan. - Sept. 2026 in %	Veränderung in P.
Europa	8.032	3	65.190	-1	74.875	-2	61.026	0	81,5	1,3 P.
Amerika	6.744	2	9.489	-2	85.262	-1	71.549	-1	83,9	0,1 P.
Asien/Pazifik	3.237	13	4.486	4	40.950	3	35.622	4	87,0	0,7 P.
Nahost/Afrika	1.743	1	4.138	-6	23.855	0	19.788	0	83,0	0,3 P.
Nicht zuordenbar	323	-5								
Gesamtverkehr	**20.079**	**4**	**83.302**	**-1**	**224.942**	**-1**	**187.986**	**0**	**83,6**	**0,7 P.**

Lufthansa Airlines[1)]

Kennzahlen		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	13.062	12.881	1
Operative Erträge	Mio. €	13.530	13.367	1
Operative Aufwendungen	Mio. €	13.734	13.242	4
Adjusted EBITDA	Mio. €	483	750	-36
Adjusted EBIT	Mio. €	-180	147	
EBIT	Mio. €	41	131	-69
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	39.622	39.963	-1
Flüge	Anzahl	338.786	362.013	-6
Fluggäste	Tsd.	47.561	49.734	-4
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	138.417	141.651	-2
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	116.088	117.856	-2
Sitzladefaktor	%	83,9	83,2	0,7 P.

[1)] Inkl. Regionalpartnern und Discover Airlines.

Lufthansa Airlines führt ihre umfassende Flottenmodernisierung fort. Im dritten Quartal 2026 wurden drei weitere Boeing 787-9 mit der neuen Allegris-Kabine in Frankfurt und ein A321neo in Empfang genommen. Zudem wurde ein A320neo bei Lufthansa City Airlines eingeflottet.

Darüber hinaus erweitert Lufthansa Airlines ihr kulinarisches Angebot an Bord und bietet ihren Fluggästen seit September in der Economy Class auf Kurz- und Mittelstrecken fünf warme Speisen zum Vorbestellen an. Gäste der Business Class können ihr Hauptgericht nicht nur auf der Langstrecke ab Frankfurt und München, sondern neuerdings auch auf einem Großteil der Langstrecke zurück nach Frankfurt und München vorab auswählen. Zudem stehen nun sechs statt drei Hauptgerichte zur Auswahl.

Das Luftfahrt-Marktforschungsinstitut Skytrax hat Lufthansa Airlines im September bei den World Airline Awards 2026 mit dem ersten Platz in der Kategorie „World's Best First Class Onboard Dining" ausgezeichnet.

Das Turnaround-Programm von Lufthansa Airlines wurde im dritten Quartal 2026 weiter vorangetrieben. Ziel ist es, eine Brutto-Ergebnisverbesserung von rund 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2026 sowie von insgesamt rund 2,5 Mrd. EUR im Jahr 2028 zu realisieren. Insgesamt befinden sich inzwischen Maßnahmen mit einem Volumen von mehr als 1,1 Mrd. EUR in der Operationalisierung. Die deutlichsten Fortschritte entstehen dabei durch die Weiterentwicklung der Tarife auf europäischen Strecken und in der operativen Stabilität über den Sommer. So hat sich die Pünktlichkeit an den Drehkreuzen Frankfurt und München im laufenden Sommerflugplan im Jahresvergleich um 4 Prozentpunkte verbessert. Darüber hinaus wurden durch Digitalisierung und Automatisierung zum Beispiel im Kundenservice die Anrufvolumina trotz Streiks gesenkt, während digitale Servicevorgänge zunahmen. Die Umsetzung des für 2027 und 2028 vorgesehenen Maßnahmenvolumens verläuft weiterhin planmäßig.

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Airlines stiegen im Berichtszeitraum infolge gestiegener Durchschnittserlöse um 1 % auf 13.062 Mio. EUR (Vorjahr: 12.881 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 13.734 Mio. EUR um 4 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 13.242 Mio. EUR). Die Materialaufwendungen stiegen insbesondere aufgrund preisbedingt höherer Treibstoffaufwendungen, während die Gebühren mengenbedingt sanken. Die Personalaufwendungen stiegen gegenüber Vorjahr infolge von tariflichen Gehaltssteigerungen.

Das Adjusted EBIT lag im Berichtszeitraum bei -180 Mio. EUR (Vorjahr: 147 Mio. EUR). Dabei wurde im dritten Quartal 2026 ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 300 Mio. EUR erwirtschaftet (Vorjahr: 454 Mio. EUR).

Das EBIT lag im Berichtszeitraum bei 41 Mio. EUR (Vorjahr: 131 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Buchgewinnen infolge des Verkaufs von zwei Boeing 747-8.

SWISS[1)]

Kennzahlen		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.263	4.877	8
Operative Erträge	Mio. €	5.483	5.107	7
Operative Aufwendungen	Mio. €	4.976	4.627	8
Adjusted EBITDA	Mio. €	875	816	7
Adjusted EBIT	Mio. €	508	480	6
EBIT	Mio. €	471	487	-3
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	10.949	11.196	-2
Flüge	Anzahl	122.327	125.637	-3
Fluggäste	Tsd.	16.459	16.398	0
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	48.116	47.473	1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	40.062	39.401	2
Sitzladefaktor	%	83,3	83,0	0,3 P.

[1)] Inkl. Edelweiss Air.

SWISS setzt ihre Flottenmodernisierung weiter fort. Mit dem dritten von insgesamt zehn Airbus A350-900 hat sie im September 2026 ein weiteres Langstreckenflugzeug in Zürich empfangen. Mit dem Zugang des 20. von insgesamt 25 geplanten Flugzeugen der A320neo-Familie hat SWISS zudem einen weiteren Schritt auf dem Weg zu einer modernen Kurz- und Mittelstreckenflotte gemacht.

Gleichzeitig hat SWISS mit der Umrüstung des ersten von insgesamt 14 A330-300 auf die neue “SWISS Senses“-Kabine begonnen.

SWISS und die Sozialpartner haben sich im Juli 2026 auf einen neuen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) für das Bodenpersonal geeinigt, der am 1. Januar 2027 in Kraft tritt. Der neue GAV verbessert die Anstellungsbedingungen der Mitarbeitenden und schafft gleichzeitig wichtige Voraussetzungen für den langfristigen Erfolg und die Zukunftsfähigkeit von SWISS.

Die Umsatzerlöse von SWISS stiegen im Berichtszeitraum aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs und gestiegener Durchschnittserlöse um 8 % auf 5.263 Mio. EUR (Vorjahr: 4.877 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen stiegen gegenüber Vorjahr ebenfalls um 8 % auf 4.976 Mio. EUR (Vorjahr: 4.627 Mio. EUR), primär aufgrund gestiegener Treibstoffaufwendungen und höherer externer Technikaufwendungen.

Das Adjusted EBIT von SWISS verbesserte sich im Berichtszeitraum um 6 % auf 508 Mio. EUR (Vorjahr: 480 Mio. EUR). Dabei stieg das Adjusted EBIT im dritten Quartal 2026 um 7 % auf 295 Mio. EUR (Vorjahr: 275 Mio. EUR).

Das EBIT sank dagegen um 3 % auf 471 Mio. EUR (Vorjahr: 487 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen von Flugzeugen und Bewertungseffekten aus Pensionsverpflichtungen.

Austrian Airlines

Kennzahlen		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.072	1.931	7
Operative Erträge	Mio. €	2.129	1.996	7
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.082	1.921	8
Adjusted EBITDA	Mio. €	125	160	-22
Adjusted EBIT	Mio. €	48	76	-37
EBIT	Mio. €	46	74	-38
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	6.186	6.125	1
Flüge	Anzahl	92.858	94.175	-1
Fluggäste	Tsd.	11.851	11.332	5
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	22.326	21.925	2
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	18.550	17.842	4
Sitzladefaktor	%	83,1	81,4	1,7 P.

Austrian Airline treibt die Modernisierung ihrer Flotte weiter voran. Im dritten Quartal 2026 hat die Airline zwei weitere Airbus A320neo in Empfang genommen.

Austrian Airlines hat bei den renommierten Skytrax World Airline Awards 2026 Auszeichnungen als „Best Cabin Crew in Europe“ und „Best Cabin Crew in Western Europe“ erhalten. In der Kategorie „Best Airline Staff in Europe“ erreichte Austrian Airlines den zweiten Platz.

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines stiegen im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr infolge des ausgebauten Flugprogramms und gestiegener Durchschnittserlöse um 7 % auf 2.072 Mio. EUR (Vorjahr: 1.931 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 2.082 Mio. EUR um 8 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.921 Mio. EUR), insbesondere aufgrund preisbedingt höherer Treibstoffaufwendungen.

Das Adjusted EBIT von Austrian Airlines sank im Berichtszeitraum um 37 % auf 48 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR). Dabei konnte Austrian Airlines im dritten Quartal 2026 eine Ergebnisverbesserung von 19 % auf 140 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: 118 Mio. EUR).

Das EBIT verminderte sich im Berichtszeitraum um 38 % auf 46 Mio. EUR (Vorjahr: 74 Mio. EUR).

Brussels Airlines

Kennzahlen		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.399	1.266	10
Operative Erträge	Mio. €	1.447	1.314	10
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.433	1.292	11
Adjusted EBITDA	Mio. €	88	103	-15
Adjusted EBIT	Mio. €	15	22	-34
EBIT	Mio. €	26	22	20
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	3.534	3.778	-6
Flüge	Anzahl	54.358	52.218	4
Fluggäste	Tsd.	7.432	6.994	6
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	16.084	15.136	6
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	13.286	12.436	7
Sitzladefaktor	%	82,6	82,2	0,4 P.

Am 16. Juli 2026 hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG Lorenza Maggio zur neuen CEO von Brussels Airlines berufen. Lorenza Maggio ist seit Januar 2025 Mitglied im Board of Directors von ITA Airways. In ihrer Funktion als Chief Strategy und Integration Officer leitet sie die Integration von ITA in die Lufthansa Group sowie die strategische Weiterentwicklung der Fluggesellschaft. Ihre Vorgängerin, Dorothea von Boxberg, hat das Unternehmen auf eigenen Wunsch zum 31. August 2026 verlassen. Der Termin für den Wechsel von Lorenza Maggio von Rom nach Brüssel wird noch festgelegt.

Im September 2026 hat Brussels Airlines eine Kooperation mit der Deutschen Bahn gestartet, die den Fluggästen Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen dem Flughafen Brüssel und Köln ermöglicht.

Die operative Entwicklung von Brussels Airlines wurde im Berichtszeitraum unter anderem durch den Ebola-Ausbruch in Teilen Mittel- und Ostafrikas im zweiten und dritten Quartal 2026 beeinflusst. Dieser wirkte sich negativ auf die Nachfrage auf einzelnen Strecken aus und erhöhte die operative Komplexität. Zudem belasteten nationale Protestaktionen gegen Regierungsvorhaben im Laufe des ersten Halbjahres 2026 den Geschäftsverlauf von Brussels Airlines.

Die Umsatzerlöse von Brussels Airlines stiegen im Berichtszeitraum insbesondere aufgrund der höheren Stabilität des Flugbetriebs im Sommer sowie aufgrund des Zugangs eines Airbus A330 im Juni 2025 und je eines A320neo im Dezember 2025 sowie im März und April 2026 um 10 % auf 1.399 Mio. EUR (Vorjahr: 1.266 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 1.433 Mio. EUR um 11 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.292 Mio. EUR), insbesondere aufgrund des ausgebauten Flugbetriebs sowie höherer Treibstoffkosten und Gebühren.

Das Adjusted EBIT von Brussels Airlines sank im Berichtszeitraum um 34 % auf 15 Mio. EUR (Vorjahr: 22 Mio. EUR). Dabei konnte Brussels Airlines jedoch im dritten Quartal 2026 mit 84 Mio. EUR ein Rekordergebnis erwirtschaften, getrieben durch die starke Entwicklung in den Sommermonaten (Vorjahr: 68 Mio. EUR).

Das EBIT verbesserte sich um 20 % auf 26 Mio. EUR (Vorjahr: 22 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Buchgewinnen durch die Abgänge von drei Airbus A320neo im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen.

Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines

Kennzahlen

		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %	Juli - Sept. 2026	Juli - Sept. 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.553	2.327	10	1.140	1.045	9
davon Verkehrserlöse	Mio. €	2.418	2.291	6	1.066	1.015	5
Operative Erträge	Mio. €	2.632	2.436	8	1.163	1.064	9
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.672	2.397	11	1.052	950	11
Adjusted EBITDA	Mio. €	53	155	-66	244	229	6
Adjusted EBIT	Mio. €	-38	61		214	197	8
EBIT	Mio. €	-38	61		214	197	8
Adjusted EBIT-Marge	%	-1,5	2,6	-4,1 P.	18,7	18,9	-0,2 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	78	28	179	43	1	4.200
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	5.542	5.502	1	–	–	
Flüge	Anzahl	129.084	133.171	-3	54.122	55.712	-3
Fluggäste	Tsd.	18.439	18.633	-1	8.008	8.237	-3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	29.600	30.454	-3	12.173	12.615	-4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	25.580	25.776	-1	10.706	11.084	-3
Sitzladefaktor	%	86,4	84,6	1,8 P.	87,9	87,9	0,1 P.

Seit 1. Oktober 2026 ist Matthias Spohr, bisheriger Geschäftsführer Lufthansa Aviation Training GmbH, neuer Chief Operating Officer (COO) von Eurowings. Er tritt die Nachfolge von Edi Wolfensberger an, der als CEO zur Schweizer Ferienfluggesellschaft Edelweiss Air wechselt. Matthias Spohr war bereits von 2015 bis 2021 Flugbetriebsleiter von Eurowings Deutschland und Nominated Person Flight Operations.

Eurowings stattet zum Beginn des Winterflugplans 2026/27 die gesamte Airbus A320neo-Flotte mit dem neuen Premium BIZ Seat aus.

Eurowings treibt das im Herbst 2025 gestartete Effizienzprogramm „EWolut“ voran. Der Fokus liegt auf der Vereinfachung von Prozessen, Digitalisierung, Automatisierung und strukturellen Verbesserungen. Nach einer intensiven Evaluationsphase geht EWolut jetzt in die Umsetzung.

Die Verkehrsleistung von Eurowings war im Berichtszeitraum infolge der Angebotsreduktion als Reaktion auf die gestiegenen Kerosinpreise rückläufig. Zudem war das operative Geschäft von Eurowings im April 2026 durch Streiks der Vereinigung Cockpit (VC) beeinträchtigt.

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) lag somit um 3 % unter Vorjahr. Die Zahl der Flüge sank gegenüber Vorjahr ebenfalls um 3 %. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) reduzierte sich um 1 %. Der Sitzladefaktor stieg um 1,8 Prozentpunkte auf 86,4 %. Die Durchschnittserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 6,3 %.

Die Verkehrserlöse von Eurowings stiegen im Berichtszeitraum aufgrund der gestiegenen Durchschnittserlöse um 6 % auf 2.418 Mio. EUR (Vorjahr: 2.291 Mio. EUR).

Die Stückerlöse von Eurowings stiegen gegenüber Vorjahr um 8,8 %, im Wesentlichen aufgrund der weiterhin starken Nachfrage nach Zielen in West- und Südeuropa.

Die Erlös- und Aufwandsentwicklung im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines im Berichtszeitraum ist auch durch die Einbeziehung von Eurowings Holidays beeinflusst, die im April 2025 gegründet wurde und sich somit erst seitdem in den Vorjahreszahlen niederschlägt.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines lagen mit 2.553 Mio. EUR um 10 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.327 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines lagen mit 2.672 Mio. EUR um 11 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.397 Mio. EUR).

Größter Treiber für den Anstieg waren die höheren Materialaufwendungen. Hier stiegen insbesondere die Treibstoffaufwendungen preisbedingt infolge des Konflikts im Nahen Osten um 25 % (+128 Mio. EUR) sowie die externen Technikaufwendungen ebenfalls um 25 % (+38 Mio. EUR) gegenüber Vorjahr.

Die Personalaufwendungen stiegen aufgrund der um 2 % höheren durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden und aufgrund tariflicher Gehaltssteigerungen um 5 % (+17 Mio. EUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen primär aufgrund niedrigerer Fremdwährungsverluste sowie geringerer Reise- und Fremdpersonalaufwendungen um 6 % (-18 Mio. EUR) unter Vorjahr.

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten lagen aufgrund von Flugbetriebsstörungen durch den Konflikt im Nahen Osten sowie der Streiks im April bei 34 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR). Direkte Kompensationszahlungen für Flugverspätungen und -ausfälle werden erlösschmälernd erfasst und betrugen 30 Mio. EUR (Vorjahr: 21 Mio. EUR). In Summe stiegen die Aufwendungen und Kompensationszahlungen somit um 73 % auf 63 Mio. EUR (Vorjahr: 37 Mio. EUR).

Die Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen von Eurowings stiegen um 7,4 % gegenüber Vorjahr insbesondere aufgrund der Reduktion des Angebots sowie der gestiegenen Aufwendungen für Flugzeugwartung und höheren Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren aufgrund von Flugunregelmäßigkeiten.

Das Beteiligungsergebnis im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt Airlines lag im Berichtszeitraum bei 2 Mio. EUR (Vorjahr: 21 Mio. EUR) und bezieht sich auf das Ergebnis des SunExpress Joint Ventures, das aufgrund der Auswirkungen der Krise im Nahen Osten und der schwierigen Marktsituation in der Türkei belastet war.

Insgesamt sanken das Adjusted EBIT und das EBIT im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines im Berichtszeitraum auf -38 Mio. EUR (Vorjahr: 61 Mio. EUR). Dabei konnte im dritten Quartal 2026 insbesondere aufgrund des starken Nachfrageumfelds eine Ergebnisverbesserung von 8 % auf 214 Mio. EUR (Vorjahr: 197 Mio. EUR) erzielt werden.

Die Segmentinvestitionen lagen mit 78 Mio. EUR um 179 % über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 28 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für Flugzeugwartungen und Anzahlungen für neue Flugzeuge geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden stieg zum 30. September 2026 um 1 % gegenüber Vorjahr auf 5.542 (Vorjahr: 5.502).

Operative Kennzahlen

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

[1] Kennzahlen berücksichtigen nur das Airline-Geschäft von Eurowings und nicht Eurowings Holidays.
[2] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund abweichender Definition der Kennzahlen. Diese beinhalten nun die flug- sowie ticketbezogenen Zusatzerlöse.
[3] Der Regional RASK berücksichtigt diejenigen Erlöse, die eindeutig den Verkehrsgebieten zugeordnet werden können.

Entwicklung der Verkehrsgebiete

Punkt-zu-Punkt-Airlines	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - Sept. 2026 in Mio. €	Veränderung in %	Jan. - Sept. 2026 in Tsd.	Veränderung in %	Jan. - Sept. 2026 in Mio.	Veränderung in %	Jan. - Sept. 2026 in Mio.	Veränderung in %	Jan. - Sept. 2026 in %	Veränderung in P.
Kurzstrecke	2.277	6	17.812	-1	27.286	-3	23.583	-1	86,4	2,0 P.
Langstrecke	109	-10	626	-5	2.314	-2	1.997	-4	86,3	-1,1 P.
Nicht zuordenbar	32	9								
Gesamtverkehr	**2.418**	**6**	**18.439**	**-1**	**29.600**	**-3**	**25.580**	**-1**	**86,4**	**1,8 P.**

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen

		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %	Juli - Sept. 2026	Juli - Sept. 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.958	2.478	19	1.042	824	26
davon Verkehrserlöse	Mio. €	2.794	2.320	20	987	771	28
Operative Erträge	Mio. €	3.022	2.532	19	1.068	843	27
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.701	2.372	14	924	799	16
Adjusted EBITDA	Mio. €	507	335	51	210	100	111
Adjusted EBIT	Mio. €	361	184	96	162	49	229
EBIT	Mio. €	361	182	99	162	49	230
Adjusted EBIT-Marge	%	12,2	7,4	4,8 P.	15,6	6,0	9,6 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	48	76	-38	16	23	-29
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	4.419	4.359	1	–	–	
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	11.222	10.704	5	4.010	3.807	5
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7.147	6.685	7	2.546	2.301	11
Nutzladefaktor	%	63,7	62,5	1,2 P.	63,5	60,4	3,0 P.

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive operative Entwicklung bei einer insgesamt anhaltend starken Marktnachfrage weiter fort. Vor dem Hintergrund des deutlich veränderten Marktumfelds infolge des Konflikts im Nahen Osten und dadurch reduzierter Kapazitäten der Wettbewerber aus der Region gewann das Luftfrachtgeschäft für Lufthansa Cargo insgesamt an Dynamik. Die Reduktion des verfügbaren Angebots im Markt sowie die starke Erhöhung der Treibstoffkosten führten zu einer deutlichen Steigerung der Durchschnittserlöse gegenüber den vorangegangenen Quartalen. Getragen wurde die Nachfrageentwicklung insbesondere von einem weiterhin starken Geschäft aus Asien/Pazifik sowie aus Amerika. Diese spiegelte sich in einem Anstieg der transportierten Mengen wider. Aufwandsseitig wirkten sich insbesondere höhere Treibstoff- und Charterkosten belastend aus. Darüber hinaus kam es im Februar, März und April 2026 zu Streiks bei Lufthansa Cargo.

Lufthansa Cargo hat Anfang September eine Vereinbarung zum 100-prozentigen Erwerb der LUG aircargo handling GmbH unterzeichnet. Die Gesellschaft, die bisher zur Dettmer Group gehörte, ist ein etablierter Luftfrachtabfertiger mit langjähriger Erfahrung im Handling unterschiedlichster Frachtsegmente mit rund 400 Mitarbeitenden. Das Unternehmen verfügt in Deutschland über rund 50.000 m² überdachte Lagerfläche sowie zusätzliche 18.000 m² Büro- und Infrastrukturflächen. Die Transaktion ist eine wichtige Säule der Wachstumsstrategie von Lufthansa Cargo und soll die infrastrukturellen Voraussetzungen für zukünftiges profitables Wachstum sowie die weitere Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit schaffen. Mit der geplanten Übernahme wird Lufthansa Cargo sofort verfügbare, zusätzliche Handling-Kapazitäten innerhalb Deutschlands erhalten. Diese wird die bestehende Handling-Infrastruktur des Unternehmens ergänzen. Die Transaktion wird es dem Unternehmen ermöglichen, auch in Zukunft zu wachsen und seinen Kunden weiterhin hochwertige und zuverlässige Dienstleistungen anzubieten.

Lufthansa Cargo konnte die Verkehrsleistung im Berichtszeitraum weiter ausbauen. Das Angebot lag insbesondere aufgrund gestiegener Belly-Kapazitäten, unter anderem durch die Vermarktung der Bellies von ITA Airways, um 5 % über Vorjahr. Der Absatz konnte um 7 % gesteigert werden. Der Nutzladefaktor stieg um 1,2 Prozentpunkte auf 63,7 % (Vorjahr: 62,5 %).

Die Durchschnittserlöse von Lufthansa Cargo stiegen im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr in allen Verkehrsgebieten und lagen insgesamt um 12,7 % über Vorjahr.

Die Verkehrserlöse stiegen analog in allen Verkehrsgebieten und lagen insgesamt mit 2.794 Mio. EUR um 20 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.320 Mio. EUR).
Die Umsatzerlöse stiegen um 19 % auf 2.958 Mio. EUR (Vorjahr: 2.478 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen nahmen um 14 % auf 2.701 Mio. EUR zu (Vorjahr: 2.372 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Ausweitung der Belly-Kapazitäten, dem Anstieg der Treibstoffaufwendungen sowie aus höheren flugabhängigen Kosten.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im Berichtszeitraum um 96 % auf 361 Mio. EUR (Vorjahr: 184 Mio. EUR). Dabei hat eine strikte Kostendisziplin und die Konzentration auf Effizienzsteigerungen wesentlich zur Ergebnisverbesserung beigetragen.

Das EBIT verbesserte sich um 99 % auf 361 Mio. EUR (Vorjahr: 182 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen betrugen im Berichtszeitraum 48 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für den Aus- und Umbau des Frachtzentrums in Frankfurt geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. September 2026 stieg gegenüber Vorjahr um 1 % auf 4.419 (Vorjahr: 4.359).

Entwicklung der Verkehrsgebiete

Lufthansa Cargo	Verkehrserlöse		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	Jan. - Sept. 2026	Veränderung	**Jan. - Sept. 2026**	Veränderung	**Jan. - Sept. 2026**	Veränderung	**Jan. - Sept. 2026**	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	198	16	650	14	271	2	41,6	-4,9 P.
Amerika	1.085	21	5.157	6	3.075	7	59,6	0,8 P.
Asien/Pazifik	1.287	21	4.595	3	3.321	7	72,3	3,4 P.
Nahost/Afrika	224	23	821	7	481	5	58,6	-1,1 P.
Gesamtverkehr	**2.794**	**20**	**11.222**	**5**	**7.147**	**7**	**63,7**	**1,2 P.**

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen

		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %	Juli - Sept. 2026	Juli - Sept. 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	6.759	5.917	14	2.331	1.942	20
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	1.395	1.520	-8	435	410	6
Operative Erträge	Mio. €	7.079	6.311	12	2.432	2.050	19
Operative Aufwendungen	Mio. €	6.589	5.887	12	2.241	1.923	17
Adjusted EBITDA	Mio. €	637	554	15	241	168	43
Adjusted EBIT	Mio. €	515	440	17	200	130	54
EBIT	Mio. €	539	446	21	203	137	48
Adjusted EBIT-Marge	%	7,6	7,4	0,2 P.	8,6	6,7	1,9 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	167	145	15	55	52	6
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	22.036	22.877	-4	–	–	

Lufthansa Technik verzeichnete im Berichtszeitraum einen positiven Geschäftsverlauf. Nach einem Rückgang der Flugstunden im zweiten Quartal 2026 infolge der Nahost-Krise erholte sich die Geschäftsentwicklung im dritten Quartal saisonbedingt. Das Flugstundenvolumen lag jedoch leicht unter dem Niveau des dritten Quartals 2025. Wachstumstreiber waren vor allem die Triebwerkswartung und das flugstundenunabhängige Komponentengeschäft.

Gleichzeitig blieb das Marktumfeld herausfordernd. Daher wurden die eingeleiteten Kostensenkungsmaßnahmen fortgeführt, Projekte weiterhin stärker priorisiert und die Besetzung von Stellen weiter begrenzt.

Unverändert stellen die anhaltende Materialknappheit am Weltmarkt und weiter stark steigende Materialpreise eine Belastung für die operative Leistungserbringung dar. Sie ist insbesondere auf Lieferverzögerungen bei Herstellern und Zulieferern von Flugzeugen, Triebwerken und Flugzeugkomponenten zurückzuführen.

Trotz dieser operativen und geopolitischen Herausforderungen konnten im dritten Quartal 2026 weitere kommerzielle Erfolge erzielt werden. So verlängerte Japan Airlines die bestehende Total-Component-Support-Vereinbarung für ihre Boeing-787-Flotte um mindestens weitere fünf Jahre. Die erweiterte Vereinbarung umfasst künftig bis zu 67 Flugzeuge und sichert die Fortführung einer der umfangreichsten und langjährigsten Komponentenpartnerschaften von Lufthansa Technik im asiatisch-pazifischen Raum.

Parallel wurden im Rahmen des Programms „Ambition 2030“ weitere Fortschritte bei der Umsetzung der strategischen Wachstumsinitiativen erzielt. So schloss Lufthansa Technik mit Flair Airlines eine 15-jährige Exklusivvereinbarung über Triebwerks- und Digitaldienstleistungen für die Boeing 737 MAX 8 Flotte mit LEAP-1B-Triebwerken. Flair Airlines ist damit bereits der zweite Großkunde der neuen Triebwerkswerkstatt von Lufthansa Technik Canada in Calgary und unterstützt den weiteren Hochlauf des auf LEAP-1B-Instandhaltung spezialisierten Standorts.

Auch im Defense-Geschäft wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht. Lufthansa Technical Training erhielt vom Luftfahrtamt der Bundeswehr die Zertifizierung als DEMAR-147-Ausbildungsorganisation. Damit ist das Unternehmen berechtigt, technisches Fachpersonal für militärische Luftfahrzeugmuster auszubilden und erweitert sein Leistungsspektrum im wachsenden Markt für militärische Luftfahrtdienstleistungen.

Zudem begann Lufthansa Technik Philippines im August 2026 mit dem Bau am Clark International Airport, dem zukünftig zweiten Standort auf den Philippinen. Die neue Base-Maintenance-Anlage für Großraumflugzeuge soll die Kapazitäten in der Region Asien-Pazifik erweitern und 2028 den Betrieb aufnehmen. Neben den heute betreuten Großraumflugzeugmustern sollen dort künftig auch Airbus A350 und Boeing 787 instandgehalten werden und damit die Position von Lufthansa Technik in den wachsenden Flottensegmenten der nächsten Generation stärken. Als Erstkunde des neuen Standorts ist Emirates vorgesehen; die Vereinbarung zur Instandhaltung der Airbus-A380-Flotte wurde im dritten Quartal bis 2030 verlängert.

Die beschriebenen operativen, kommerziellen und strategischen Entwicklungen spiegeln sich auch in der finanziellen Entwicklung des Berichtszeitraums wider.

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Technik stiegen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 14 % auf 6.759 Mio. EUR (Vorjahr: 5.917 Mio. EUR). Das konzernexterne Geschäft nahm um 22 % zu und erreichte im Berichtszeitraum einen Anteil von 79 % am Gesamtumsatz (Vorjahr: 74 %).

Die operativen Aufwendungen stiegen um 12 % auf 6.589 Mio. EUR (Vorjahr: 5.887 Mio. EUR), im Wesentlichen getrieben durch die mengen- und preisbedingte Erhöhung der Materialaufwendungen.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 17 % auf 515 Mio. EUR (Vorjahr: 440 Mio. EUR). Der Vorjahresvergleichszeitraum war insbesondere durch die Abschwächung des US-Dollars und US-Strafzölle belastet. Im Berichtszeitraum wirkten sich ein positiver Effekt aus einer Versicherungskompensation sowie Rückzahlungen von US-Strafzöllen in Höhe eines niedrigen zweistelligen Betrages positiv auf das Ergebnis aus. Die weiterhin anfallenden Mehrkosten aus US-Zöllen werden, soweit vertraglich und marktseitig möglich, an die Kunden weitergegeben.

Das EBIT erhöhte sich um 21 % auf 539 Mio. EUR (Vorjahr: 446 Mio. EUR). Die Differenz zwischen EBIT und Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus gegenläufigen Bereinigungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsaufwendungen und einer im zweiten Quartal verbuchten Versicherungskompensation.

Die Segmentinvestitionen stiegen im Berichtszeitraum um 15 % auf 167 Mio. EUR (Vorjahr: 145 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für Reservetriebwerke, technische Anlagen und Maschinen sowie Anlagen im Bau in Hamburg und Portugal geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden sank zum 30. September 2026 gegenüber Vorjahr um 4 % auf 22.036 (Vorjahr: 22.877). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Fokussierung auf das Base-Maintenance-Geschäft von Lufthansa Technik Philippines zurückzuführen.

Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

Kennzahlen

		Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Veränderung in %	Juli - Sept. 2026	Juli - Sept. 2025	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	2.485	2.359	5	828	723	14
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.628	2.434	8	879	765	15
Adjusted EBITDA	Mio. €	-4	43		-6	0	-1.304
Adjusted EBIT	Mio. €	-78	-30	-159	-29	-25	-18
EBIT	Mio. €	-150	-36	-321	-68	-31	-122
Segmentinvestitionen	Mio. €	102	77	32	38	29	31
Mitarbeitende zum 30.09.	Anzahl	9.691	9.830	-1	–	–	

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.

Die operativen Erträge der weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen stiegen im Berichtszeitraum gegenüber Vorjahr um 5 % auf 2.485 Mio. EUR (Vorjahr: 2.359 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund höherer Umsatzerlöse im Bereich IT-Leistungen und Serviceleistungen innerhalb des Konzerns.

Die operativen Aufwendungen stiegen um 8 % auf 2.628 Mio. EUR (Vorjahr: 2.434 Mio. EUR), insbesondere infolge höherer Aufwendungen für bezogene Leistungen, Reisekosten, Miet- und Erhaltungsaufwendungen sowie Aufwendungen für Fremdpersonal. Gegenläufig sanken die Personalaufwendungen.

Das Ergebnis auf Beteiligungen an Servicegesellschaften erhöhte sich im Berichtszeitraum um 43 % auf 64 Mio. EUR (Vorjahr: 45 Mio. EUR).

Das Adjusted EBIT lag damit im Berichtszeitraum bei -78 Mio. EUR (Vorjahr: -30 Mio. EUR).

Das EBIT betrug -150 Mio. EUR (Vorjahr: -36 Mio. EUR).

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. September 2026 sank gegenüber Vorjahr um 1 % auf 9.691 (Vorjahr: 9.830). In den Konzernfunktionen sank die Zahl der Mitarbeitenden um 2 %.

Chancen- und Risikobericht

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

Die sicherheits- und betriebsrelevante Lage im Nahen Osten bleibt weiterhin volatil und kann Auswirkungen auf den Flugbetrieb sowie die operative Planung der Lufthansa Group haben. Vor diesem Hintergrund wurden operative Maßnahmen umgesetzt, darunter Flugstreichungen in betroffene Gebiete sowie das Umfliegen entsprechender Lufträume. Aufgrund der weiterhin dynamischen Rahmenbedingungen bleibt auch in den kommenden Monaten eine proaktive Lagebeobachtung erforderlich. Mittel- bis langfristige Auswirkungen auf den Flugbetrieb und die operative Stabilität sind derzeit nur eingeschränkt absehbar.

Zur aktiven Risikominderung werden kurzfristig vorgezogene Kapazitäts- und Flottenmaßnahmen umgesetzt. Eine kontinuierliche Überwachung der Buchungsentwicklung und eine flexible Kapazitätsplanung sollen das Risikopotenzial begrenzen. Ergänzend werden Vertriebs-, Produkt- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt. Weitere Flugstreichungen und Kapazitätseinschränkungen können dennoch nicht ausgeschlossen werden.

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

Die anhaltenden geopolitischen Spannungen, das resultierende erhöhte Kosten- und Preisniveau sowie das moderate globale Wirtschaftswachstum können sich dämpfend auf die Nachfrage auswirken und eine Prognose der Erlöse erschweren. Des Weiteren kann aufgrund des Konflikts im Nahen Osten und der weiterhin bestehenden Beeinträchtigung globaler Liefer- und Transportketten die Versorgung mit und somit die Verfügbarkeit von Kerosin in relevanten Märkten zeitweise eingeschränkt sein.

Trotz bestehender Treibstoffpreissicherungen besteht das Risiko, dass ein erhöhtes Treibstoffkostenniveau 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 Wechselkurssensitivität des Unternehmensergebnisses verstärken. Dieses Risiko kann trotz der bestehenden Wechselkurssicherungen nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) eröffnet der Lufthansa Group vielfältige Chancen. Durch die Optimierung von Routineaufgaben, die beschleunigte Informationsverarbeitung und die effiziente Verarbeitung großer Datenmengen können Zeitersparnisse erzielt und Effizienzsteigerungen realisiert werden. Der Einsatz von KI birgt jedoch auch regulatorische, operative und reputationsbezogene Risiken. Die Lufthansa Group stärkt daher die konzernweite KI-Governance durch standardisierte Steuerungs- und Kontrollmechanismen. Ergänzend werden risikoorientierte Sicherheitsmaßnahmen und Echtzeitüberwachungen zur Erkennung von Anomalien etabliert und weiterentwickelt.

Aufgrund offener Tarifverträge mit verschiedenen Beschäftigtengruppen innerhalb der Lufthansa Group besteht weiterhin das Risiko von Arbeitskämpfen. Zugleich sind derzeit Bemühungen der Tarifpartner erkennbar, zu einem lösungsorientierten Verhandlungsmodus zurückzufinden.

Im Zuge der fortschreitenden Integration von ITA Airways wurden 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.

Das Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) bildet seit 2005 das zentrale Klimaschutzinstrument der Europäischen Union. Der innereuropäische Luftverkehr ist bereits in das EU-ETS einbezogen. Am 17. Juli 2026 hat die EU-Kommission einen Reformvorschlag für den EU-ETS veröffentlicht. Dieser sieht vor, ab 2029 nicht nur alle Flüge innerhalb der EU, sondern auch Flüge zu Flughäfen in einem Umkreis von 5.000 km um das geografische Zentrum der EU (referenziert über den Flughafen Frankfurt) in das ETS zu inkludieren. Eine solche Ausweitung des aktuellen EU-ETS könnte erhebliche Mehrkosten verursachen.

Darüber hinaus soll der Anreizmechanismus für den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) angepasst werden, um künftig auch auf Langstreckenflügen die zusätzlichen SAF-Kosten zu reduzieren. Ob und in welchem Umfang dies Mehrkosten aus der Erweiterung des EU-ETS kompensieren kann, wird abhängig von möglichen weiteren Anpassungen (beispielsweise die

Förderfähigkeit verschiedener SAF-Typen) und der konkreten Umsetzung sein. Der Vorschlag der EU-Kommission durchläuft nun das ordentliche Gesetzgebungsverfahren, eine Entscheidung ist frühestens im ersten Quartal 2027 zu erwarten.

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. Dennoch ist der Europäische Gerichtshof überwiegend der Argumentation der Deutschen Lufthansa AG in wesentlichen Punkten gefolgt und hat das Urteil des Gerichts der Europäischen Union aus Mai 2023 in weiten Teilen revidiert. 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 und Zahlungen für Verstöße gegen die ursprüngliche Beihilfeentscheidung im Rahmen einer neuen Beihilfeentscheidung sein.

Prognosebericht

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 insbesondere 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, Nordamerika und innerhalb Europas 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 Passagier-Airlines erheblich.

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 alle operativen Flugzeuge von Lufthansa CityLine aus dem Angebot genommen. Zusätzlich wurden weitere Maßnahmen zur Kapazitätssenkung eingeleitet wie etwa die Ausflottung alter Flugzeugmuster.

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

Lufthansa Group prognostiziert für das Geschäftsjahr 2026 ein Adjusted EBIT zwischen 1,7 und 2,0 Mrd. EUR
Für das Geschäftsjahr 2026 erwartet die Lufthansa Group, dass die angebotene Kapazität der Netzwerk- und der Punkt-zu-Punkt-Airlines ungefähr das Vorjahresniveau erreichen wird.

Die Lufthansa Group prognostiziert für das Geschäftsjahr 2026 unverändert einen klaren Anstieg der Umsatzerlöse. Des Weiteren erwartet sie ein Adjusted EBIT zwischen 1,7 und 2,0 Mrd. EUR. In ihrer bisherigen Prognose hatte die Lufthansa Group noch ein Adjusted EBIT zwischen 1,7 und 2,2 Mrd. EUR erwartet.

Die Reduzierung der Bandbreite stellt eine Konkretisierung der Prognose dar. Aufgrund des fortgeschrittenen Jahresverlaufs ist dies erwartbar – der verbleibende Zeitraum von weniger als drei Monaten reduziert das Spektrum möglicher Ergebnisse. Überdies sind die Treibstoffpreise in den vergangenen Monaten nochmals gestiegen. So wird nunmehr erwartet, dass die Treibstoff-kosten um rund 600 Mio. EUR höher ausfallen werden als noch vor drei Monaten prognostiziert. Aus diesem Grund erscheint ein Erreichen des oberen Endes der bislang erwarteten Ergebnisbandbreite nicht mehr wahrscheinlich.

Die Nettoinvestitionen ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen werden im Geschäftsjahr 2026 voraussichtlich bei rund 2,1 Mrd. EUR liegen. In ihrer bisherigen Prognose hatte die Lufthansa Group noch Nettoinvestitionen von 2,5 Mrd. EUR erwartet. Der Grund für die veränderten Erwartungen liegt in weniger Flugzeugauslieferungen als ursprünglich geplant.

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

Der Ausblick für die einzelnen Geschäftsfelder der Lufthansa Group stellt sich wie folgt dar:

Für das Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines erwartet die Lufthansa Group unverändert einen klaren Anstieg der Umsatzerlöse, basierend auf dem anhaltend starken Nachfrageumfeld. Es wird ein Adjusted EBIT von 600 bis 800 Mio. EUR erwartet. In ihrer bisherigen Prognose hatte die Lufthansa Group noch ein Adjusted EBIT von 750 bis 1.150 Mio. EUR 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 wie bisher prognostiziert zwischen -50 und 20 Mio. EUR liegen.

Wesentliche Ergebnistreiber der prognostizierten Bandbreiten in den beiden Geschäftsfeldern Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Airlines sind die Entwicklung der Treibstoffkosten sowie die Entwicklung der Stückerlöse im weiteren Jahresverlauf. Insbesondere die in der jüngeren Vergangenheit zunehmende Volatilität der Treibstoffpreise sowie die erheblich verkürzten Buchungszyklen im Passagier-Airline-Geschäft erschweren die Prognosefähigkeit und sind ausschlaggebend für die prognostizierte Bandbreite.

Für das Geschäftsfeld Logistik rechnet die Lufthansa Group unverändert mit einem deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse. Für das Adjusted EBIT wird ein deutlicher Anstieg gegenüber Vorjahr gerechnet. Dabei wird für das vierte Quartal 2026 ein Adjusted EBIT mindestens auf Vorjahresniveau erwartet.

Für das Geschäftsfeld Technik wird ein deutlicher Anstieg der Umsatzerlöse sowie unverändert ein deutlicher Anstieg des Adjusted EBIT erwartet. In ihrer bisherigen Prognose hatte die Lufthansa Group noch einen klaren Anstieg der Umsatzerlöse erwartet.

Prognose wesentlicher KPIs

		Ergebnis 2025	Prognose 2026
Umsatz	Mio. €	39.597	klarer Anstieg
Adjusted EBIT	Mio. €	1.960	1,7 - 2,0 Mrd. EUR
Nettoinvestitionen	Mio. €	2.460	rund 2,1 Mrd. EUR
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	1.188	rund 0,9 Mrd. EUR

Zwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Juli - Sept. 2026	Juli - Sept. 2025
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	25.717	24.361	9.969	9.352
Andere Betriebserlöse	6.409	5.287	2.271	1.847
Umsatzerlöse	**32.127**	**29.648**	**12.240**	**11.199**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	666	595	206	166
Sonstige betriebliche Erträge[1)]	1.640	1.485	542	335
Materialaufwand	-19.834	-17.751	-7.239	-6.349
Personalaufwand	-7.437	-7.182	-2.455	-2.353
Abschreibungen[2)]	-2.020	-1.805	-682	-596
Sonstige betriebliche Aufwendungen[3)]	-3.936	-3.777	-1.334	-1.213
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**1.207**	**1.213**	**1.278**	**1.189**
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	40	192	166	138
Übriges Beteiligungsergebnis	82	58	24	16
Zinserträge	151	264	45	63
Zinsaufwendungen	-369	-416	-134	-123
Übrige Finanzposten	18	143	116	54
Finanzergebnis	**-77**	**241**	**218**	**148**
Ergebnis vor Ertragsteuern	**1.130**	**1.454**	**1.495**	**1.337**
Ertragsteuern	-399	-350	-235	-361
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**731**	**1.104**	**1.261**	**976**
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-7	7	0	-4
Ergebnis nach Ertragsteuern	**724**	**1.111**	**1.261**	**972**
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	9	18	4	6
Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	**715**	**1.093**	**1.257**	**966**
"Unverwässertes" Ergebnis je Aktie in €	**0,60**	**0,91**	**1,05**	**0,81**
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,60	0,91	1,05	0,81
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-0,01	0,00	0,00	0,00
"Verwässertes" Ergebnis je Aktie in €	**0,60**	**0,91**	**1,05**	**0,81**
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,60	0,91	1,05	0,81
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-0,01	0,00	0,00	0,00

[1)] Im Kumulativwert sind 24 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) aus der Auflösung von Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen enthalten.
[2)] Im Kumulativwert sind 33 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) aus Abschreibungen auf langfristige Forderungen enthalten.
[3)] Im Kumulativwert sind 74 Mio. EUR (Vorjahr: 29 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio. €	Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Juli - Sept. 2026	Juli - Sept. 2025
Ergebnis nach Ertragsteuern	**724**	**1.111**	**1.261**	**972**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	3	-133	-64	-1
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert	-15	7	-13	1
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge Reserve	3.657	-1.436	1.864	112
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	-283	181	-300	96
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	2	-6	0	1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-770	296	-352	-65
	2.593	**-1.091**	**1.135**	**144**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	677	370	236	66
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert	-4	–	-3	–
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	1	7	-4	1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-196	-332	-155	-148
	479	**45**	**75**	**-81**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	**3.072**	**-1.046**	**1.210**	**63**
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	**3.796**	**65**	**2.471**	**1.035**
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	12	12	5	6
Davon auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	**3.784**	**53**	**2.466**	**1.029**

Konzernbilanz – Aktiva

in Mio. €	30.09.2026	31.12.2025	30.09.2025
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer[1]	1.013	1.021	1.018
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	315	331	309
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19.787	19.820	19.156
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	2.307	2.270	2.250
Übriges Sachanlagevermögen[2]	3.458	3.317	3.268
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	1.081	1.034	1.106
Übrige Beteiligungen	277	293	293
Langfristige Wertpapiere	22	22	21
Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.452	1.533	1.199
Derivative Finanzinstrumente	358	238	336
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	46	47	46
Ertragsteuerforderungen	46	46	49
Latente Steueransprüche	1.558	2.264	2.407
Langfristige Vermögenswerte	**31.718**	**32.236**	**31.458**
Vorräte	1.820	1.645	1.626
Vertragsvermögenswerte	458	449	506
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	5.745	4.586	4.697
Derivative Finanzinstrumente	2.052	340	390
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	308	267	381
Ertragsteuerforderungen	363	322	229
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.642	6.988	8.010
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	1.526	1.160	1.371
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	982	401	159
Kurzfristige Vermögenswerte	**20.896**	**16.158**	**17.369**
Bilanzsumme	**52.614**	**48.394**	**48.827**

[1] Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.
[2] Darin sind als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 30 Mio. EUR (zum 31.12.2025: 30 Mio. EUR) enthalten.

Konzernbilanz – Passiva

in Mio. €	30.09.2026	31.12.2025	30.09.2025
Gezeichnetes Kapital	3.077	3.070	3.068
Kapitalrücklage	285	269	265
Gewinnrücklagen	7.356	6.553	6.200
Übrige neutrale Rücklagen	3.360	1.757	1.826
Anteile der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	**14.078**	**11.649**	**11.359**
Minderheitenanteile	69	62	61
Eigenkapital	**14.147**	**11.711**	**11.420**
Pensionsrückstellungen	1.968	2.364	2.423
Sonstige Rückstellungen	1.034	821	925
Finanzschulden	12.560	12.106	12.027
Vertragsverbindlichkeiten	25	25	7
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	51	47	72
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	52	42	46
Derivative Finanzinstrumente	507	743	837
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	667	594	622
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**16.863**	**16.742**	**16.959**
Sonstige Rückstellungen	1.126	1.147	998
Finanzschulden	2.488	2.421	2.436
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6.769	6.121	6.190
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	6.118	5.389	6.091
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	3.066	3.084	3.034
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	881	781	833
Derivative Finanzinstrumente	417	462	389
Ertragsteuerverpflichtungen	739	536	477
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	0	0	0
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**21.604**	**19.941**	**20.448**
Bilanzsumme	**52.614**	**48.394**	**48.827**

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Übrige neutrale Rücklagen: Marktbewertung Finanzinstrumente	Übrige neutrale Rücklagen: Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Übrige neutrale Rücklagen: Neubewertungsrücklage (Sukzessiverwerbe)	Übrige neutrale Rücklagen: Sonstige neutrale Rücklagen	**Summe übrige neutrale Rücklagen**	Gewinnrücklagen	**Anteil der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital**	Nicht beherrschende Anteile	**Gesamt Eigenkapital**
Stand am 01.01.2025	**3.068**	**265**	**1.084**	**1.044**	**236**	**368**	**2.732**	**5.477**	**11.542**	**52**	**11.594**
Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	–	1.093	1.093	18	1.111
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	-952	-133	–	–	-1.085	45	-1.040	-6	-1.046
Gesamtergebnis der Periode	**–**	**–**	**-952**	**-133**	**–**	**–**	**-1.085**	**1.138**	**53**	**12**	**65**
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	–	–	–	–	–	13	13	–	13	–	13
Umbuchung kumulierter Bewertungsergebnisse aufgrund des Abgangs von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten	–	–	56	–	–	–	56	-56	–	–	–
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	–	–	110	–	–	–	110	–	110	–	110
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	-359	-359	-3	-362
Stand am 30.09.2025	**3.068**	**265**	**298**	**911**	**236**	**381**	**1.826**	**6.200**	**11.359**	**61**	**11.420**
Stand am 01.01.2026	**3.070**	**269**	**249**	**929**	**236**	**343**	**1.757**	**6.553**	**11.649**	**62**	**11.711**
Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	–	715	715	9	724
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	2.585	3	0	0	2.588	481	3.069	3	3.072
Gesamtergebnis der Periode	**–**	**–**	**2.585**	**3**	**0**	**0**	**2.588**	**1.196**	**3.784**	**12**	**3.796**
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	–	–	–	–	–	5	5	3	9	–	9
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	–	–	-990	–	–	–	-990	–	-990	–	-990
Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen	7	16	–	–	–	0	0	–	23	–	23
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	-396	-396	-5	-401
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	0
Stand am 30.09.2026	**3.077**	**285**	**1.844**	**932**	**236**	**348**	**3.360**	**7.356**	**14.078**	**69**	**14.147**

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Juli - Sept. 2026	Juli - Sept. 2025
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zu Periodenbeginn	**1.160**	**1.790**	**1.799**	**1.800**
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen einschließlich Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	1.124	1.454	1.496	1.337
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	2.015	1.805	677	596
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	56	94	10	28
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-291	-18	-129	-10
Beteiligungsergebnis	-123	-250	-191	-154
Zinsergebnis	217	152	89	60
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-129	190	-42	157
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-85	-305	-133	-106
Veränderung Trade Working Capital	512	808	-891	-948
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	113	9	259	148
Nettozu-/-abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit	**3.408**	**3.939**	**1.145**	**1.108**
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-3.172	-2.283	-1.072	-667
Investitionen in Finanzanlagen	-47	-35	-6	-14
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	-97	-202	-24	-27
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	1	-	0	0
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	249	9	247	0
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-14	-354	-10	-19
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	0	-	0	0
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	1.818	364	757	342
Zinseinnahmen	202	287	101	147
Erhaltene Dividenden	83	58	25	16
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit	**-976**	**-2.156**	**19**	**-222**
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-7.514	-9.719	-2.274	-3.038
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	6.831	8.466	962	1.849
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	**-1.659**	**-3.409**	**-1.294**	**-1.411**

Konzern-Kapitalflussrechnung (Fortsetzung)

in Mio. €	Jan. - Sept. 2026	Jan. - Sept. 2025	Juli - Sept. 2026	Juli - Sept. 2025
Kapitalerhöhung	23	0	0	0
Ausgaben für Kauf eigener Aktien	-23	0	0	0
Aufnahme Finanzschulden	1.692	2.150	269	737
Rückführung Finanzschulden	-2.253	-1.955	-253	-661
Gewinnausschüttung	-401	-363	-1	5
Zinsausgaben und ähnliche Zahlungen	-427	-770	-139	-207
Nettozu-/-abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	**-1.389**	**-938**	**-125**	**-126**
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	**360**	**-408**	**-274**	**-429**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	6	-11	1	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.09.2026	**1.526**	**1.371**	**1.526**	**1.371**
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.642	8.010	7.642	8.010
Flüssige Mittel	**9.168**	**9.381**	**9.168**	**9.381**
Nettozu-/-abnahme der flüssigen Mittel	1.020	893	1.024	791

Anhang

1. Angewendete Standards, Konsolidierungskreisveränderungen und Bilanzierungsgrundsätze

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde gemäß den in der Europäischen Union (EU) anzuwendenden IFRS Accounting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. September 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 30. September 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 wesentlichen 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. Die Deutsche Lufthansa AG hat jedoch im zweiten Quartal 2026 ihre Option zum Erwerb der Mehrheit an ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A. (ITA Airways) ausgeübt. Die Beteiligung wird dadurch von 41 auf 90 Prozent steigen. Der Vollzug der Transaktion steht unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen, vor allem durch die Europäische Kommission und das US-amerikanische Department of Justice (DOJ), und wird für das erste Quartal 2027 erwartet. Nach Vollzug der Transaktion werden ITA Airways und ihre Tochtergesellschaften als vollkonsolidierte Gesellschaften in den Konzernabschluss einbezogen. Eine Kaufoption erlaubt es der Deutschen Lufthansa AG, ihren Anteil im Jahr 2028 auf 100 Prozent aufzustocken.

2. Für den Zwischenabschluss bedeutsame Sachverhalte und Aussage zur Unternehmensfortführung

Der Geschäftsverlauf Lufthansa Group war im Berichtszeitraum wesentlich von den Auswirkungen der Krise im Nahen Osten beeinflusst. Vor allem der Anstieg des Kerosinpreises wirkte sich belastend auf die operative und finanzielle Entwicklung aus. Demgegenüber beeinflusste die starke Nachfrage auf den Asien- und Afrikastrecken die Verkehrsleistung positiv. Belastend wirkten sich zudem die Streiks der VC und der UFO im ersten Halbjahr aus.

Die Netzwerk-Airlines und die Punkt-zu-Punkt-Airlines konnten ihre Erlöse primär aufgrund gestiegener Durchschnittserlöse steigern. Negativ auf die Verkehrsleistung wirkten sich die zuvor genannten Sachverhalte aus.

Im Geschäftsfeld Logistik konnte die positive operative und finanzielle Entwicklung in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 aufgrund gestiegener Durchschnittserlöse und eines höheren Absatzes fortgesetzt werden.

Das Wachstum sowie die Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Technik beruhte weiterhin auf einer starken Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen. Die im zweiten Quartal 2026 infolge der Nahost-Krise rückläufigen Flugstunden aus langfristigen Komponentenverträgen erholten sich im dritten Quartal saisonbedingt. Belastend wirkten sich vor allem inflations- und wachstumsbedingte Kostensteigerungen aus.

Im Berichtszeitraum kam es aus der operativen Geschäftstätigkeit zu einem Mittelzufluss von 3.408 Mio. EUR, welcher sich vor allem aus dem positiven Ergebnis und den im Berichtszeitraum verkauften und noch nicht ausgeflogenen Flugtickets ergab. Die Lufthansa Group hat in der ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 Transaktionen über den Verkauf und die Rückmietung von sechs Kurz- und neun Langstreckenflugzeugen abgeschlossen, welche maßgeblich für die Einnahmen aus dem Abgang von Sachanlagen in der Kapitalflussrechnung sind.

Zum 30. September 2026 betrug die zentral der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung stehende Liquidität 8,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 8,8 Mrd. EUR). Daneben belaufen sich die dezentralen Bank- und Kassenbestände auf 0,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 0,5 Mrd. EUR). Weiterhin stehen zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 2,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,6 Mrd. EUR) zur Verfügung. Insgesamt beläuft sich damit die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group auf 11,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 11,9 Mrd. EUR).

Auf Basis der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und des voraussichtlichen Kundenverhaltens aktualisiert die Lufthansa Group regelmäßig ihre Erfolgs- und Liquiditätsplanung im Hinblick auf sich verändernde Rahmenparameter für die erwartete Geschäftsentwicklung. Die wesentlichen Unsicherheitsfaktoren stellen derzeit die internationalen Handelskonflikte sowie die Kriege 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 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[1]	Nord-amerika[1]	Mittel- und Süd-amerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]
Netzwerk-Airlines	20.505	13.616	4.320	463	1.500	232	374
Lufthansa German Airlines	11.978						
SWISS[2]	5.203						
Austrian Airlines	1.983						
Brussels Airlines	1.340						
Punkt-zu-Punkt-Airlines[2]	2.418	2.375	13	1	12	6	11
Logistik	2.794	1.130	278	89	1.177	20	100
Summe	**25.717**	**17.121**	**4.611**	**553**	**2.689**	**258**	**485**

[1] Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.
[2] Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2025	Europa[1]	Nord-amerika[1]	Mittel- und Süd-amerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]
Netzwerk-Airlines[3]	19.750	12.788	4.417	450	1.459	288	348
Lufthansa German Airlines	11.874						
SWISS[2]	4.810						
Austrian Airlines	1.852						
Brussels Airlines	1.215						
Punkt-zu-Punkt-Airlines[3]	2.291	2.223	27	3	29	8	1
Logistik	2.320	976	238	76	933	22	75
Summe	**24.361**	**15.987**	**4.682**	**529**	**2.421**	**318**	**424**

[1] Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.
[2] Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.
[3] Darstellung angepasst, da neue Segmentierung ab 01.01.2026.

Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2026	Europa[1]	Nord-amerika[1]	Mittel- und Süd-amerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]
Technik	5.363	1.311	1.987	259	1.344	369	93
Technikleistungen	4.817						
Sonstige Betriebserlöse	547						
Netzwerk-Airlines	411	373	17	1	17	1	2
Punkt-zu-Punkt-Airlines	143	142	–	–	–	1	–
Logistik	130	83	32	–	9	6	–
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	348	252	32	14	39	17	8
EDV-Leistungen	271						
Übrige	77						
Summe	**6.409**	**2.161**	**2.068**	**274**	**1.409**	**394**	**103**

[1] Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2025	Europa[1]	Nord-amerika[1]	Mittel- und Süd-amerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]
Technik	4.396	1.205	1.560	191	1.038	318	84
Technikleistungen	3.920						
Sonstige Betriebserlöse	476						
Netzwerk-Airlines[2]	403	361	19	1	18	1	3
Punkt-zu-Punkt-Airlines[2]	43	43	–	–	–	–	–
Logistik	123	69	35	1	11	6	–
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	323	220	32	14	32	17	8
EDV-Leistungen	252						
Übrige	71						
Summe	**5.288**	**1.898**	**1.646**	**207**	**1.099**	**342**	**95**

[1] Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.
[2] Darstellung angepasst, da neue Segmentierung ab 01.01.2026.

Materialaufwand

Der Materialaufwand entwickelte sich im Berichtszeitraum wie folgt:

Materialaufwand

in Mio. €	2026	2025
Betriebsstoffe für Flugzeuge	6.722	5.539
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.122	2.765
Bezogene Waren	60	58
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	**9.903**	**8.362**
Gebühren	4.102	4.213
Fremdleistungen Technik	2.653	2.242
Charteraufwand	982	935
Borddienstleistungen	979	931
Fremdleistungen EDV	286	278
Flugunregelmäßigkeiten	209	168
Übrige bezogene Leistungen	719	622
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	**9.931**	**9.389**
	19.834	**17.751**

Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

Vor dem Hintergrund des starken Anstiegs der Kerosinpreise, die nur zum Teil durch entsprechende Sicherungsgeschäfts ausgeglichen werden, sowie der mit dem Konflikt im Nahen Osten einhergehenden Auswirkungen auf das angebotene Streckennetz und Kundenverhalten wurden die kurzfristigen Planungen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (im Folgenden: CGU) im Konzern angepasst. Gegenläufig entwickelten sich die Durchschnittserlöse durch die veränderte Marktsituation positiv. Unter Berücksichtigung der in den Planungen vorgesehenen Unsicherheitsabschläge führt diese Entwicklung in den fortgeschriebenen Planungen der CGUs Lufthansa German Airlines, Eurowings, Austrian Airlines und Brussels Airlines zu einer Unterschreitung der in den letzten Werthaltigkeits-test zugrunde gelegten Planwerte. Daher wurden die in die Werthaltigkeitstests einfließenden Cashflows für diese Einheiten erstmals zum 30. Juni 2026 aktualisiert. Die Anpassungen betrafen jedoch lediglich das laufende sowie das Jahr 2027, während die Unternehmensleitung für die Jahre ab 2028 von einer Rückkehr auf den bisherigen Ergebnispfad der Planung und damit nicht von einer nachhaltigen

Ergebnisverschlechterung ausgeht. Hierfür spricht, dass die im Konzern und speziell bei Lufthansa Airlines eingeleiteten Rentabilitätsmaßnahmen („Turn-around“, „T.O.M.“) in ihrer Umsetzung planmäßig verlaufen. Die Berechnungen haben die Werthaltigkeit der genannten CGUs auch unter Berücksichtigung der Plananpassungen bestätigt.

Der für die Werthaltigkeitsbeurteilung verwendete Diskontierungssatz wurde ebenfalls überprüft. Insgesamt ergaben sich aufgrund des gestiegenen Marktzinsniveaus zwar Anhaltspunkte für eine Erhöhung der Fremdkapitalverzinung, allerdings mit lediglich geringen Auswirkungen für die heranzuziehenden Gesamt-Diskontierungssätze. Für die von negativen Planabweichungen betroffenen CGUs wurden aus Vorsichtsgründen ergänzend Sensitivitätsrechnungen unter Verwendung leicht erhöhter Diskontierungssätze durchgeführt. Auch diese Analysen ergaben keinen Wertminderungsbedarf zum 30. September 2026.

Flugzeuge und Reservetriebwerke

Im Berichtszeitraum wurden zehn neu erworbene Flugzeuge der Airbus A320-Familie, zwei Airbus A350 und zehn Boeing 787 eingeflottet. Ein Airbus A320-Flugzeug wurde aus einem Leasingverhältnis zurück erworben. Demgegenüber wurden zwei Boeing 747-8, ein Airbus A340-300, zwei Airbus A340-600 und ein Airbus A321 veräußert. Ein Airbus A319, zwei Airbus A320 und zwei Airbus A321 wurden ausgeflottet. Drei Airbus A319 und ein Airbus A330 wurden an den Leasinggeber zurückgegeben. Sechs Airbus A320, zwei Airbus A350 und sieben Boeing 787 wurden veräußert und direkt vom Erwerber zurückgemietet.

Zwei Boeing 787 mit einem Buchwert von insgesamt 276 Mio. EUR wurden in Flugzeugfinanzierungen in Form von Japenese Operating Lease eingebracht.

Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Ausflottung von Langstreckenflugzeugmustern wurden die für den Abgangszeitpunkt erwarteten Restwerte sowie die verbleibenden Restnutzungsdauern überprüft. Bei den mehr als zwanzig Jahre alten Flugzeugen der Airbus-A340-Flotte ergaben sich hieraus Anpassungen der Restwerte, die zu zusätzlichen planmäßigen Abschreibungen führten. Zudem sind bei Flugzeugen dieses Musters außerplanmäßige Abschreibungen für die verkauften bzw. zum Verkauf gehaltenen Flugzeuge angefallen.

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 weiterhin 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 aus den im Geschäftsjahr bislang aufgelaufenen steuerlichen Verlusten für die Organschaft in Deutschland, die Steuergruppe in Österreich sowie die Gesellschaften der Brussels Airlines aktiviert.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umfassten vier Boeing 787, drei Boeing 767, fünfzehn CRJ900, zwei Embraer 195, acht Airbus A320, drei Airbus A321, ein Airbus A220 sowie fünf Airbus A340. Der Verkauf dieser Flugzeuge innerhalb der nächsten zwölf Monate ist hochwahrscheinlich. Sieben Airbus A320, vier Boeing 787 und zwei Airbus A321 sollen im Rahmen von Sale-and-Leaseback-Transaktionen veräußert und anschließend zurückgeleast werden. Sämtliche Flugzeuge sind dem Segment Netzwerk-Airlines zugeordnet.

Pensionsrückstellungen

Der Zinssatz zur Ermittlung der Pensionsverpflichtungen in Deutschland betrug 4,9 % (31. Dezember 2025: 4,2 %), für die Bestimmung der Verpflichtungen in der Schweiz wurde ein Zinssatz von 1,4 % (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 die Umsätze im Passagiergeschäft 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. €	30.09.2026	31.12.2025
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	2.249	2.185
Aus Gewährleistungsverträgen	317	313
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	15
	2.568	**2.513**

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 10 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2025: 10 Mio. EUR) verzichtet.

Zum 30. September 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 September 2026 bestand ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte von 21,8 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. Das Bestellobligo erhöhte sich im Wesentlichen infolge der Neubestellung von 20 Boeing 737 Max und jeweils zehn Boeing 787 und Airbus A350-Flugzeugen sowie aufgrund von Währungseffekten. Gegenläufig wirkten die Abschlusszahlungen für neu ausgelieferte Flugzeuge und geleistete Anzahlungen.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 14. Oktober 2026 hat sich die portugiesische Regierung im Privatisierungsverfahren von TAP Air Portugal für das Angebot der Lufthansa Group entschieden.

Die Lufthansa Group hat für den 44,9 % Anteil einen Kaufpreis von 1,025 Mrd. EUR geboten. Dieser Wert kann sich bei einem Anteilserwerb von 49,9 % – aufgrund von bis zu 5 % zunächst für Mitarbeitende angebotenen Anteilen sowie einer Ticking Fee in Abhängigkeit vom Closing Datum – auf bis zu 1,2 Mrd. EUR erhöhen.

6. Finanzinstrumente und Finanzschulden

Finanzinstrumente

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

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

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

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

Zum 30. September 2026 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten zum 30.09.2026

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	**5.120**	**7**	**32**	**5.159**
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	6	4	10
Wertpapiere	5.120	1	–	5.121
Beteiligungen	–	–	28	28
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**–**	**2.400**	**–**	**2.400**
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	**–**	**1.220**	**–**	**1.220**
Eigenkapitalinstrumente	–	–	–	–
Fremdkapitalinstrumente	–	1.220	–	1.220
Vermögenswerte gesamt	**5.120**	**3.626**	**32**	**8.779**

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

Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten zum 30.09.2026

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über GuV	–	-598	–	-598
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	-9	–	-9
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	-916	–	-916
Verbindlichkeiten gesamt	**–**	**-1.523**	**–**	**-1.523**

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
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	**4.417**	**2**	**25**	**4.444**
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	2	–	2
Wertpapiere	4.417	–	–	4.417
Beteiligungen	–	–	25	25
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**–**	**575**	**–**	**575**
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	**–**	**1.242**	**–**	**1.242**
Eigenkapitalinstrumente	–	–	–	–
Fremdkapitalinstrumente	–	1.242	–	1.242
Vermögenswerte gesamt	**4.417**	**1.819**	**25**	**6.261**

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
Verbindlichkeiten gesamt	**–**	**-1.819**	**–**	**-1.819**

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

	30.09.2026		31.12.2025	
in Mio. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	5.849	5.814	6.736	6.719
Schuldscheindarlehen	1.136	1.155	470	496
Kreditlinien	7	6	24	24
Flugzeugfinanzierungen	3.762	3.760	3.716	3.766
Übrige Finanzschulden	79	71	123	121
Summe	**10.833**	**10.805**	**11.068**	**11.126**
Leasingverbindlichkeiten	4.214	n.a.	3.459	n.a.
Summe	**15.047**		**14.527**	

Am 27. Mai 2026 wurde eine Anleihe über 750 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2032 und einen Kupon von 4,125% im Rahmen des Euro Medium Term Note (EMTN) Programms emittiert. Des Weiteren wurden im Berichtszeitraum variabel verzinsliche Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 670 Mio. EUR und einer Laufzeit von drei und fünf Jahren aufgenommen. Eine Anleihe des Euro Medium Term Note (EMTN) Programms über 1.000 Mio. EUR und eine Hybridanleihe über 500 Mio. EUR wurden fristgerecht zurückgezahlt.

7. Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

		30.09.2026	30.09.2025
„Unverwässertes" Ergebnis je Aktie	€	0,60	0,91
Konzernergebnis	Mio. €	715	1.093
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		1.199.267.427	1.198.293.192

Das verwässerte Ergebnis entsprach dem unverwässerten Ergebnis.

8. Gezeichnetes Kapital

Grundkapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.077.332.211,20 EUR. Es ist in 1.202.082.895 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 EUR eingeteilt. Im Berichtszeitraum wurde das Grundkapital um 7.168.000 EUR aus dem Genehmigten Kapital B erhöht.

Genehmigtes Kapital

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 12. Mai 2026 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 11. Mai 2031 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 920.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A 2026). Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 8. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 100.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeitenden (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre ist ausgeschlossen. Bis zum 30. September 2026 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 16.888.962,56 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 83.111.037,44 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.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 12. Mai 2026 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 306.944.000,00 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 11. Mai 2031 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien

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

verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 9. Mai 2023 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Zum 30. September 2026 belief sich der Bestand an eigenen Aktien auf 3.105 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.

In der Hauptversammlung der Gesellschaft am 12. Mai 2026 wurde eine Dividende von 0,33 EUR je Stückaktie für das Geschäftsjahr 2025 beschlossen. Der Gesamtbetrag der gezahlten Dividende belief sich auf 396 Mio. EUR.

9. Segmentberichterstattung

Die Segmentierung wurde mit Beginn des Geschäftsjahres 2026 geändert. Infolge der strategischen Neuausrichtung, die für die Netzwerkairlines 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 Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Airlines aufgeteilt. Das Geschäftsfeld Netzwerk-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. - Sept. 2026

in Mio. €	Netzwerk-Airlines	Punkt-zu-Punkt-Airlines	Logistik	Technik	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung	**Konzern**
Außenumsätze	20.916	2.561	2.924	5.363	31.764	363	0	32.127
davon Verkehrserlöse	20.079	2.418	2.794	–	25.290	1	426	25.717
Konzerninnenumsätze	767	-7	34	1.395	2.188	564	-2.753	–
Umsatzerlöse	**21.683**	**2.553**	**2.958**	**6.759**	**33.953**	**927**	**-2.753**	**32.127**
Übrige operative Erträge	659	79	64	320	1.122	1.558	-734	1.947
Operative Erträge	**22.342**	**2.632**	**3.022**	**7.079**	**35.075**	**2.485**	**-3.487**	**34.074**
Operative Aufwendungen	**21.948**	**2.672**	**2.701**	**6.589**	**33.910**	**2.628**	**-3.521**	**33.018**
davon Materialaufwand	13.110	1.953	2.012	4.355	21.430	346	-1.942	19.834
davon Personalaufwand	4.606	352	356	1.275	6.589	774	-2	7.361
davon Abschreibungen	1.443	91	146	122	1.803	74	33	1.910
davon sonstige Aufwendungen	2.790	276	186	838	4.089	1.434	-1.609	3.913
Operatives Beteiligungsergebnis	**-8**	**2**	**39**	**25**	**58**	**64**	**0**	**122**
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-13	2	19	20	27	13	0	40
Adjusted EBIT[1]	**385**	**-38**	**361**	**515**	**1.223**	**-78**	**34**	**1.178**
Überleitungspositionen	**193**	**0**	**0**	**24**	**217**	**-72**	**6**	**151**
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-82	0	–	-6	-88	-22	–	-110
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-21	0	-1	-11	-33	-43	–	-76
Ergebnis Anlagenabgang	296	0	1	4	301	-7	6	299
Sonstige Überleitungsposten	–	–	–	38	38	–	0	38
EBIT	**579**	**-38**	**361**	**539**	**1.440**	**-150**	**39**	**1.330**
Übriges Finanzergebnis								-200
Ergebnis vor Ertragsteuern								1.130
Gebundenes Kapital[2]	11.729	688	2.076	5.159	19.652	999	54	20.705
davon aus Equity-Beteiligungen	476	330	49	195	1.049	32	–	1.081
Segmentinvestitionen	2.783	78	48	167	3.076	102	55	3.233
davon aus Equity-Beteiligungen	–	–	–	3	3	–	–	3
Mitarbeitende zum Stichtag	60.291	5.542	4.419	22.036	92.288	9.691	–	101.979

[1] Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT ↗ Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 8 im Zwischenlagebericht.

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

Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten Jan. - Sept. 2025

in Mio. €	Netzwerk-Airlines[3]	Punkt-zu-Punkt-Airlines[3]	Logistik	Technik	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung	**Konzern**
Außenumsätze	20.153	2.334	2.442	4.396	29.326	323	0	29.648
davon Verkehrserlöse	19.370	2.291	2.320	–	23.981	0	379	24.361
Konzerninnenumsätze	688	-8	36	1.520	2.237	529	-2.765	–
Umsatzerlöse	**20.841**	**2.327**	**2.478**	**5.917**	**31.562**	**852**	**-2.765**	**29.648**
Übrige operative Erträge	702	109	54	394	1.260	1.507	-719	2.048
Operative Erträge	**21.543**	**2.436**	**2.532**	**6.311**	**32.822**	**2.359**	**-3.484**	**31.697**
Operative Aufwendungen	**20.838**	**2.397**	**2.372**	**5.887**	**31.494**	**2.434**	**-3.461**	**30.467**
davon Materialaufwand	12.203	1.674	1.673	3.842	19.392	294	-1.935	17.751
davon Personalaufwand	4.492	335	350	1.188	6.364	795	-2	7.157
davon Abschreibungen	1.324	94	151	114	1.683	73	34	1.790
davon sonstige Aufwendungen	2.819	293	198	744	4.054	1.272	-1.557	3.769
Operatives Beteiligungsergebnis	**143**	**21**	**24**	**16**	**205**	**45**	**0**	**250**
davon Ergebnis Equity-Bewertung	140	21	7	13	181	10	0	192
Adjusted EBIT[1]	**848**	**61**	**184**	**440**	**1.533**	**-30**	**-23**	**1.480**
Überleitungspositionen	**-8**	**0**	**-2**	**6**	**-4**	**-5**	**-7**	**-17**
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-13	–	–	-2	-15	-1	0	-15
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-12	0	-3	-2	-16	-9	–	-25
Ergebnis Anlagenabgang	16	0	0	2	18	7	-7	18
Sonstige Überleitungsposten	0	–	–	8	8	-4	–	5
EBIT	**840**	**61**	**182**	**446**	**1.529**	**-36**	**-31**	**1.463**
Übriges Finanzergebnis								-9
Ergebnis vor Ertragsteuern								1.454
Gebundenes Kapital[2]	10.321	642	2.150	4.828	17.941	1.196	-282	18.855
davon aus Equity-Beteiligungen	542	356	36	163	1.096	10	0	1.106
Segmentinvestitionen	2.297	28	76	145	2.546	77	49	2.672
davon aus Equity-Beteiligungen	326	–	–	6	332	–	-1	331
Mitarbeitende zum Stichtag	61.062	5.502	4.359	22.877	93.800	9.830	–	103.630

[1] Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT ↗ Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 8, im Zwischenlagebericht.

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

[3] Darstellung angepasst, da neue Segmentierung ab 01.01.2026.

Außenumsätze nach Regionen Jan. - Sept.

	2026			2025		
in Mio. €	Verkehrserlöse[1]	Andere Betriebserlöse	**Umsatzerlöse**	Verkehrserlöse[1]	Andere Betriebserlöse	**Umsatzerlöse**
Europa	17.121	2.161	19.282	15.987	1.898	17.885
davon Deutschland	7.363	854	8.217	6.940	680	7.620
Nordamerika	4.611	2.068	6.679	4.682	1.646	6.328
davon USA	3.960	1.656	5.616	4.164	1.229	5.393
Mittel- und Südamerika	553	274	827	529	207	736
Asien/Pazifik	2.689	1.409	4.098	2.421	1.099	3.520
Nahost	258	394	652	318	342	660
Afrika	485	103	588	424	95	519
Summe	**25.717**	**6.409**	**32.127**	**24.361**	**5.287**	**29.648**

[1] 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.

Nachdem die Kühne Holding AG am 11. Mai 2026 mitgeteilt hatte, dass ihr ein Anteil von 20% am gezeichneten Kapital der Deutschen Lufthansa AG zuzurechnen ist, sind die Kühne Holding AG sowie die von ihr beherrschten Unternehmen Kühne+Nagel International AG und Aenova Holding GmbH und die von ihr gemeinschaftlich beherrschte Hapag Lloyd AG einschließlich ihrer Tochterunternehmen aufgrund des aus der zurechenbaren Beteiligung abgeleiteten maßgeblichen Einflusses als nahestehende Personen bzw. Unternehmen klassifiziert. Die Geschäftsbeziehungen zu diesen Gesellschaften werden ebenfalls 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 veröffentlichte und zum 1. Januar 2027 anzuwendende Standard 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 unterscheidet sich hinsichtlich der einzubeziehenden Aufwendungen und Erträge vom derzeit berichteten Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit. Das beruht vor allem darauf, dass bestimmte bislang außerhalb des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit ausgewiesene Aufwendungen und Erträge nach IFRS 18 in das operative Ergebnis einbezogen werden, während ausgewählte bislang darin enthaltene Aufwendungen und Erträge künftig außerhalb des operativen Ergebnisses auszuweisen sind. Nach derzeitigem Stand der Analyse wäre das nach IFRS 18 ermittelte operative Ergebnis rund 39 Mio. EUR höher als das zum 30. September 2026 ausgewiesene Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit. So wären das Ergebnis aus der Bewertung der bestehenden Optionen zum weiteren Erwerb von ITA-Anteilen sowie Ergebniseffekte aus Ineffektivitäten von als operativ zu qualifizierenden Sicherungs- und derivativen Handelsgeschäften, die bislang im Finanzergebnis ausgewiesen werden, nach IFRS 18 dem operativen Ergebnis zuzuordnen. Umgekehrt wären Wertanpassungen auf investive Vermögenswerte, die bislang im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit enthalten sind, nach IFRS 18 außerhalb des operativen Ergebnisses auszuweisen. Die Entscheidung, wie die Definition der vom Lufthansa Konzern zur Steuerung verwendeten Ergebnisgröße Adjusted EBIT im Zuge der Einführung von IFRS 18 angepasst wird, steht noch aus.

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

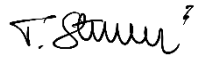
Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht 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 27. Oktober 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

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:
↗ **www.lufthansagroup.com/investor-relations**

Finanzkalender 2027

5. März 2027	Veröffentlichung Geschäftsbericht 2026
30. April 2027	Veröffentlichung 1. Zwischenbericht Januar – März 2027
11. Mai 2027	Lufthansa Hauptversammlung 2027
3. August 2027	Veröffentlichung 2. Zwischenbericht Januar – Juni 2027
3. November 2027	Veröffentlichung 3. Zwischenbericht Januar – September 2027

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

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

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

Hinweis

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

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