

73. ORDENTLICHE HAUPTVERSAMMLUNG DER DEUTSCHE LUFTHANSA AG

REDE DES VORSTANDSVORSITZENDEN

CARSTEN SPOHR

– ES GILT DAS GESPROCHENE WORT –

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Aktionärinnen und liebe Aktionäre,
liebe Lufthanseatinnen und Lufthanseaten.

Ich begrüße Sie herzlich zur 73. ordentlichen Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG. Auch im Namen meines Vorstandteams Grazia Vittadini, Till Streichert, Dieter Vranckx und Michael Niggemann.

Wir freuen uns auf den Austausch mit Ihnen.

Heute, erstmals seit 2019 wieder im persönlichen Dialog.

Üblicherweise berichten wir Ihnen bei der Hauptversammlung über das vergangene Geschäftsjahr. In unserem besonderen Jubiläumsjahr möchte ich den Blick etwas weiten und auf die ersten einhundert Jahre unserer Geschichte eingehen.

1926 wurde die erste Luft Hansa in Berlin gegründet. Sie ging hervor aus einem Zusammenschluss von Junkers Luftverkehr und Aero Loyd.

Junkers brachte als Flugzeughersteller und -betreiber großes technisches Know-How mit. Und die Farben Blau und Gelb.

Die Deutsche Aero Loyd war eine Passagier- und Frachtfluggesellschaft. Sie trug den Kranich als Markenzeichen.

Damit entstand ein Geschäftsmodell, das bis heute Ihr Unternehmen, meine Damen und Herren, auszeichnet:

Passagier-Verkehr, Luftfracht und Technik unter dem Dach einer ikonischen Marke.

Von Beginn an war die junge Fluggesellschaft Teil der Infrastruktur und wichtiger Motor unseres Exportlandes. Berlin war damals die drittgrößte Stadt der Welt. Aufstrebende Unternehmen eroberten internationale Märkte. Mit Handelsverbindungen von Asien bis Lateinamerika.

Und vorne mit dabei - die Lufthansa. Sie bot ein dichtes Streckennetz mit innerdeutschen und europäischen Linienflügen. Gleichzeitig wurden mit großem Pioniergeist erste interkontinentale Flugrouten erkundet.

Die Pamir-Flüge über das „Dach der Welt“ sind noch heute legendär.

Für eine Hauptversammlung hätten wir damals übrigens eine deutlich größere Bühne gebraucht. Denn der Aufsichtsrat zählte 1926, im Gründungsjahr der ersten Lufthansa, 64 Mitglieder.

Heute setzen wir im Aufsichtsrat eher auf Qualität statt Quantität, doch dazu später aus gegebenem Anlass mehr...

... und zunächst zurück zu unserer Geschichte.

Ab 1933 folgten die dunkelsten Kapitel unserer Geschichte. Die Fluggesellschaft wurde zunehmend in den Aufbau einer neuen Luftwaffe eingebunden. Die erste Luft Hansa wurde zum Werkzeug des Nazi-Regimes.

Diesem Zeitabschnitt stellen wir uns im Jubiläumsjahr ganz bewusst. Weil auch dieser Teil zu unserer Geschichte gehört.

Und weil Herkunft nur dann glaubhaft zitiert werden kann, wenn sie mit Verantwortung einher geht.

Mit dem Ende des Krieges endete auch die Daseinsberechtigung der ersten Lufthansa. Sie wurde gegrounded, verboten und liquidiert.

Während der Luftverkehr nach dem zweiten Weltkrieg überall auf der Welt florierte, durfte Deutschland nur zuschauen.

Dem Nachkriegsdeutschland war es zehn lange Jahre untersagt, eine eigene Fluggesellschaft zu betreiben.

Daher konnte der Flugbetrieb der zweiten Lufthansa erst 1955 wieder starten. Das Unternehmen, an dem Sie heute beteiligt sind, wurde aus der

Taufe gehoben.

Und das mit Hilfe der Vereinigten Staaten.

Denn es gab weder deutsche Flugzeuge noch deutsche lizenzierte Piloten.

Amerikanische Piloten, die zehn Jahre zuvor noch Kampfeinsätze über Deutschland geflogen waren, bildeten nun junge deutsche Flugzeugführer der Lufthansa aus. In Cockpits amerikanischer Flugzeuge.

Für diesen Neuanfang steht die Lockheed Super Star, die Sie hinter mir sehen und die wir in unserem neuen Konferenz- und Besucherzentrum ‚Hangar One‘ in Frankfurt ausstellen. Sie ist nicht nur eine Ikone der Luftfahrt, sondern auch ein Symbol der transatlantischen Partnerschaft.

Über diese Partnerschaft wird aktuell wieder viel gesprochen. Sie ist seit 1955 bis heute ununterbrochen ein Grundpfeiler unseres Geschäftserfolgs.

Und, meine Damen und Herren, das Fundament unserer westlichen Welt.

Für die Qualität der Beziehungen zwischen Europa und den Vereinigten Staaten ist der Austausch zwischen den Völkern ein guter Indikator.

Gemessen in Flugpassagieren, die den Nordatlantik täglich an Bord unser

inzwischen 60 Flüge am Tag überqueren, war die transatlantische Partnerschaft nie besser als heute.

Aber bereits zum Start der zweiten Lufthansa bildeten Nordatlantik-Strecken den Schwerpunkt des Langstrecken-Flugplans.

Damit startete der Kranich - nach seinem späten Neubeginn - eine beispiellose Aufholjagd.

Diese war besonders anspruchsvoll, weil es in unserem Heimatmarkt Deutschland - bekanntermaßen bis heute - kein Einzugsgebiet von vergleichbarer Größe wie London oder Paris gibt.

Dennoch gelang Lufthansa schon bald wieder der Anschluss an die globale Airline Industrie. Jahrzehnte, die von Wirtschaftswunder und Wachstum geprägt waren.

Die 90er Jahre standen dann ganz im Zeichen von Privatisierung und Sanierung.

Der Staat verabschiedete sich als Anteilseigner. Private Aktionäre übernahmen - und gaben der Lufthansa damit - unternehmerische Freiheit.

Sie ermöglichten so die damals notwendige Sanierung.

Seit Jahrzehnten können wir auf Ihre Unterstützung bauen – liebe Aktionärinnen und Aktionäre. Dafür möchte ich Ihnen an dieser Stelle herzlich danken.

Meine Damen und Herren, Sie setzen Ihr Vertrauen und investieren Ihr Kapital in die wichtigsten Erfolgsfaktoren dieses Unternehmens:

In Flugzeuge – damals wie heute der neuesten Technologie, die mehr als jede Ideologie den effektivsten Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Aber noch viel mehr: in Menschen, die unsere Lufthansa ausmachen.

Dieses Video zeigt Kolleginnen und Kollegen bei unserer 100 Jahr-Feier in München. Für das Schlussbild haben wir alle Berufsgruppen versammelt, die für den Betrieb eines einzigen modernen Langstreckenflugzeugs gebraucht werden.

24 Pilotinnen und Piloten, 100 Mitarbeitende in der Kabine, 20 Techniker und 80 Beschäftigte an Stationen, in der Abfertigung, Fracht, Flug-Training, IT und Verwaltung.

Insgesamt schafft und sichert jedes Flugzeug dieser Größe über 220 Arbeitsplätze für Lufthanseaten. Jede und jeder einzelne von ihnen prägt unser Unternehmen. Aber, unser einzigartiges Unternehmen prägt sicher auch das Leben jedes einzelnen Lufthanseaten.

Ich möchte daher die Gelegenheit nutzen und an dieser Stelle allen über 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unserer Gruppe, diesem einzigartigen Team, danken.

Ihr Vertrauen in dieses Team und unser Unternehmen hat sich im vergangenen Jahr wieder gelohnt. Die Lufthansa Aktie gewann im Jahresverlauf 36 Prozent an Wert – und entwickelte sich damit deutlich besser als DAX und MDAX. Unter Einrechnung der Dividende konnten Sie sich im Jahr 2025 über eine Gesamt-Rendite von über 40 Prozent freuen.

Für das abgelaufene Geschäftsjahr schlagen wir Ihnen heute eine Dividende von 33 Cent pro Aktie vor. Das sind 10 Prozent mehr als im Vorjahr.

Die Gewinn-Ausschüttung von insgesamt rund 400 Millionen Euro entspricht damit einer Quote von rund 30 Prozent.

Sie partizipieren am gestiegenen Gewinn Ihres Unternehmens.

Wie auch diejenigen, die ihn erwirtschaftet haben.

Denn wir haben in ähnlicher Größenordnung ergebnisabhängige variable Vergütungen für unsere tariflich Beschäftigten ausgezahlt.

Und damit komme ich zum Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr. 2025 haben wir bewusst als Transformationsjahr bezeichnet, weil wir zahlreiche Veränderungsprozesse vollziehen.

Und als solches war es ein sehr erfolgreiches Jahr.

Das Turnaround-Programm unseres Kerns – der Lufthansa Airlines – ist der mit Abstand wichtigste Teil unserer Transformation.

Hier haben wir im Jahr 2025 maßgebliche Fortschritte gemacht. Allen voran bei der operativen Performance. Der Kranich flog 2025 wieder pünktlich und zuverlässig.

So, wie es unsere Kunden und unsere Aktionäre – zu Recht – von uns erwarten. Mit Werten, die wir zuletzt vor zehn Jahren erreicht haben.

Inklusive ITA Airways konnten unsere Passagier-Airlines über 150 Millionen Fluggäste an Bord unserer Flugzeuge begrüßen.

Für ihre Loyalität und Treue möchte ich unseren Kunden an dieser Stelle, sicher auch in Ihrem Namen, meinen herzlichen Dank aussprechen.

Außerhalb der Lufthansa Airline blicken wir im Konzern auf eines der besten Jahre unserer Geschichte zurück.

Insgesamt haben wir in der Gruppe einen Konzernumsatz von 39,6 Milliarden Euro erwirtschaftet. Der 40 Milliarden-Euro-Marke sind wir damit so nahe gekommen wie nie zuvor.

Das operative Ergebnis der Gruppe – unser Adjusted EBIT – haben wir um 20 Prozent auf 2 Milliarden Euro steigern können.

Und damit eine Marge von 5 Prozent erreicht.

Mit einem Umsatzanteil von 30 Milliarden Euro waren alle Passagier-Airlines profitabel und haben gut die Hälfte des operativen Konzern-Gewinns beigesteuert.

Lufthansa Airlines konnte sich gegenüber dem Vorjahr zwar verbessern – erzielte aber nur ein geringes Plus von 148 Millionen Euro und damit eine Marge von 0.9 Prozent.

Die erfolgreiche Umsetzung von Turnaround bleibt deshalb unsere Priorität.

Schon in diesem Jahr soll das Programm einen Ergebniseffekt von brutto 1,5 Milliarden Euro erreichen. Bis Ende 2028 sogar 2,5 Milliarden Euro.

Diese weitere und notwendige Verbesserung wird uns mit drei zentralen Stell-Hebeln gelingen:

Erstens die Modernisierung von Flotte und Produkt. Allein im vergangenen Jahr konnte Lufthansa Airlines 9 von in Summe 23 neuen Flugzeuge in Empfang nehmen.

In diesem Jahr gewinnt die Flottenerneuerung weiter an Fahrt:

Von den insgesamt 44 Neuauslieferungen der Gruppe – rechnerisch also nahezu jede Woche ein neues Flugzeug - gehen allein 20 Langstreckenjets an Lufthansa Airlines.

Alle ausgestattet mit unserer neuen Allegris Premium Kabine, die bei unseren Kunden hervorragend ankommt. Das belegen unsere

Kundenzufriedenheits-Werte, die im vergangenen Jahr um mehr als ein Viertel zugelegt haben.

Ein Positiv-Trend, der sich im ersten Quartal dieses Jahres weiter fortsetzt.

Allegris erfreut aber auch unsere Finanz-Controller. Denn in der neuen

Kabine können unsere Gäste gezielt zwischen verschiedenen Sitzoptionen wählen. Die damit verbundenen Zusatzeinnahmen im siebenstelligen Bereich haben unsere Erwartungen bereits im vergangenen Jahr deutlich übertroffen.

Der zweite Turnaround-Hebel liegt im beschleunigten Wachstum von Lufthansa City Airlines und Discover Airlines. Beide kosten-effizienten Fluggesellschaften sind inzwischen ein integraler Teil unseres Angebots in Frankfurt und München.

Der dritte Ansatzpunkt von Turnaround umfasst viele hundert Einzelmaßnahmen für zusätzliche Einsparungen, zusätzliche Effizienz und zusätzliche Erlöse.

Mit diesen drei Stell-Hebeln wollen wir auch im Kern der Gruppe unser mittelfristiges Margen-Ziel von 8 bis 10 Prozent erreichen.

Bereits auf diesem Niveau unterwegs ist unsere profitabelste Passagier-Airline, SWISS. Sie konnte im letzten Jahr erneut ein erfreuliches Ergebnis

einfliegen – wenngleich sie mit einem Adjusted EBIT von 600 Millionen unter Vorjahr blieb.

Austrian Airlines hat ihr Ergebnis leicht verbessert und steuerte 81 Millionen Euro zum Gewinn der Passagier-Airlines bei.

Brussels Airlines lag mit einem Adjusted EBIT von 28 Millionen Euro leider deutlich unter Vorjahr.

Eurowings wurde im vergangenen Jahr als beste Fluggesellschaft Europas in ihrem Segment ausgezeichnet. Ihr gelang ein Adjusted EBIT von 132 Millionen Euro.

Die gute Entwicklung von Lufthansa Cargo setzte sich im Berichtsjahr weiter fort. Mit 324 Millionen Euro erreichte sie ein um 30 Prozent verbessertes Jahresergebnis. Auch für 2025 darf ich sagen: Unsere Luftfracht liefert!

Gleiches gilt für die Lufthansa Technik: Sie kam mit einem operativen Ergebnis von 603 Millionen Euro nahezu auf den Rekordwert des Vorjahres.

Besonders erfreulich ist, dass auch unsere jüngste Group Airline, ITA Airways, mit 90 Millionen Euro bereits positiv zum Konzernergebnis beigetragen hat.

Der Betrag wird im Beteiligungsergebnis ausgewiesen, weil ITA mit 41 Prozent als Minderheitsbeteiligung noch nicht voll konsolidiert ist.

Aber: Das soll sich bald ändern.

Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, haben wir im vergangenen Jahr die schnellste Airline-Integration unserer Geschichte versprochen. Innerhalb von nur 18 Monaten nach Übernahme der ersten 41 Prozent-Tranche wollten wir die Eingliederung in unser Drehkreuz System weitgehend abgeschlossen haben.

Dieses Versprechen haben wir nicht nur eingehalten. Sondern wir waren noch schneller:

Alle kundenbezogenen Schnittstellen sind bereits heute integriert - mit Ausnahme von Nordatlantikflügen, wo die behördliche Freigabe für unseren Zusammenschluss bekanntlich noch aussteht.

Fluggäste erleben ITA Airways bereits heute als integrierten Teil der Lufthansa Group. Mit einheitlichen Buchungs-, Vertriebs- und Tarif-Systemen, dem Vielfliegerprogramm Miles and More, der Star Alliance Mitgliedschaft oder dem Zugang zu unserem weltweiten Netz von Premium Lounges.

Auch im Frachtgeschäft schreitet die Integration voran. Lufthansa Cargo vermarktet seit letztem Jahr die Frachträume von ITA Airways, die allein einer zusätzlichen Kapazität von drei Boeing 777-Fracht-Flugzeugen entsprechen.

Angesichts dieser Erfolgsgeschichte haben wir entschieden, unsere Option zur Übernahme von weiteren 49 Prozent bereits im Juni dieses Jahres auszuüben.

ITA wird dadurch ab 2027 auch organisatorisch und finanziell vollständig in die Lufthansa Group integriert.

Sie wird finanziell zum Erfolg der Gruppe beitragen - und für Sie, meine Damen und Herren, nachhaltigen Wert schaffen.

Meine Damen und Herren,

ich habe eingangs über die erste und die zweite Epoche der Lufthansa gesprochen. Die erste endete 1945 in Trümmern.

Die zweite begann 1955 - und ging dann nach dem Jahrtausendwechsel in die heutige dritte Epoche über.

Die Deutsche Lufthansa AG wurde zum Nukleus einer europäischen LUFTHANSA Gruppe.

Mit Übernahme der SWISS im Jahr 2005, Brussels Airlines 2008, Austrian Airlines 2009 bildete sich unser heutiges Multi-Drehkreuz, Multi-Airline System.

Weiterhin mit Lufthansa als Kernmarke in München und Frankfurt im Zentrum - und nationalen Netzwerkairlines in Zürich, Brüssel, Wien - und nun auch Rom.

Wir wachsen, um Wert zu schaffen.

Doch wo notwendig, konsolidieren wir auch.

Mit dem jüngst erfolgten, vorgezogenen Grounding von CityLine haben wir nach dem Schließen der ebenfalls nicht zukunftsfähigen SunExpress Deutschland und Germanwings die strategische Konsolidierung unserer deutschen Passagier Flugbetriebe abgeschlossen.

Gemeinsam wollen wir für die betroffenen Mitarbeiter Perspektiven in anderen Bereichen der Gruppe finden.

Strategisch sind wir nun auch in Deutschland effizient für die Zukunft aufgestellt.

Mit unserer Kernmarke im Zentrum, ergänzt durch Lufthansa City Airlines als Zubringer, dem touristischen Fokus von Discover Airlines sowie Eurowings als Punkt zu Punkt Spezialist für Flüge abseits unserer Drehkreuze.

Mit unserer global führenden Lufthansa Technik und Lufthansa Cargo als weitere tragenden Säulen unseres Geschäftsmodells.

So können wir in Deutschland unseren historischen und geographischen Nachteil ausgleichen, kein Einzugsgebiet und Drehkreuz von der Größe Londons‘ oder Paris zu haben.

Das ist unsere Strategie.

Das ist unser Erfolgsrezept.

Das ist unser Weg in die Zukunft.

Natürlich: Auf dem Papier wäre ein homogener Konzern mit nur einer Airline, einem Drehkreuz und einer Marke in einem Segment einfacher. Wie beispielsweise das Modell der meisten unserer staatlichen Wettbewerber.

Aber diese Option haben wir nun mal nicht.

Als nationale Fluggesellschaft mit nur einem Heimatmarkt hätten wir heute keine Chance im globalen Wettbewerb mehr.

Lufthansa steht damit exemplarisch für Europa, denn diese Logik gilt auch für unseren Heimat-Kontinent. Kein einzelnes europäisches Land kann den Weltmächten USA oder China auf Augenhöhe begegnen. Oder

Freihandelsabkommen schließen, wie zuletzt mit Lateinamerika und Indien.

Im Zusammenschluss Europas ist jedoch alles möglich.

Die Bündelung von Ressourcen und Netzwerken und die Nutzung von Synergien unter dem Dach einer starken Gruppe ist daher auch für uns im

Luftverkehr eine strategische Notwendigkeit, die wir zunehmend mit Erfolg umsetzen.

Ihr Unternehmen, die Lufthansa Group, ist heute mit 40 Milliarden Euro Umsatz und einer Konzernflotte von 840 Flugzeugen die Nummer Eins in Europa – und der weltweit größte Airline Konzern außerhalb der USA.

Das ist uns gelungen, weil wir erfolgreich auf Wachstum und Internationalisierung gesetzt haben.

Das tun wir auch in Zukunft.

Bereits heute haben weniger als 20 Prozent unserer Umsätze ihren Ursprung in Deutschland.

Weniger als die Hälfte der Flugzeuge unserer Netzwerk Airlines sind an unseren deutschen Drehkreuzen Frankfurt und München stationiert.

Die viel zu hohen Kosten am Luftverkehrsstandort Deutschland treffen uns dennoch überproportional.

Diesen Nachteil müssen wir weiter verringern und zusätzliche internationale Wachstums-Chancen wahrnehmen. Mit Investments in ITA Airways oder beispielsweise in neue Technik-Standorte in Porto und Calgary.

Aber: In der Konsequenz heißt das auch, dass Deutschland immer weniger am globalen Erfolg der Lufthansa Group partizipiert. Hier müssen wir die Politik weiter bestärken, aus der zunehmenden Erkenntnis für die Situation des Luftverkehrs nun auch eine echte, spürbare Entlastung der enormen Standort- Nachteile werden zu lassen.

Auch wir müssen unseren Teil beitragen: Je internationaler wir aufgestellt sind, desto wichtiger wird unsere Fähigkeit, Organisationen und Kulturen erfolgreich zu integrieren.

Wir haben uns vorgenommen, das Zusammenspiel innerhalb unserer Gruppe noch stringenter und effizienter zu organisieren. Einerseits, weil unsere Kunden den Wunsch haben, die Angebotsbreite unserer Airlines möglichst nahtlos nutzen zu können.

Und andererseits, um noch profitabler zu werden.

Indem wir uns auf mittelfristige Finanzziele festgelegt haben, stehen wir bei Ihnen im Wort.

Spätestens bis 2030 wollen und werden wir unsere Marge auf ein Niveau von 8 bis 10 Prozent heben. Und dabei die Rendite auf das eingesetzte Kapital auf 15 bis 20 Prozent steigern. Gleichzeitig haben wir uns vorgenommen, mindestens 2,5 Milliarden Euro freien Cash Flow pro Jahr zu erwirtschaften.

Diese Ziele zu erreichen, ist auch ein Teil der Weiterentwicklung in die von mir angesprochene, dritte Epoche unserer Geschichte.

Aus einer Gruppe von Airlines formen wir eine synergetische und integrierte Lufthansa GROUP. Mit klaren Regeln für die Zusammenarbeit und für die Allokation von Kapital.

In der es weiterhin noch Raum für unternehmerische Eigenständigkeit, Marken und Marktverantwortung geben wird.

Aber deutlich mehr Gemeinsamkeiten in der Gruppe.

Denn insbesondere zwischen unseren Passagier-Airlines vereinheitlichen wir die Prozesse, konsolidieren Netzwerke, führen Organisationseinheiten zusammen. Wir vereinfachen Strukturen und bündeln Aufgaben.

Unsere Dachmarke LUFTHANSA GROUP - ab jetzt mit Kranich- bildet dafür immer sichtbarer die Klammer. Durch ihre Präsenz - zum Beispiel auf allen Flugzeugen der Gruppe interagiert sie direkt mit Fluggästen. Die den Kranich auch auf ihrem Boarding Pass finden, wenn Sie zum Beispiel bei Eurowings, Edelweiss oder Air Dolomiti einchecken.

Oder eine Lounge von ITA Airways in Rom oder Mailand betreten.

Die LUFTHANSA GROUP Marke symbolisiert und verkörpert uns als europäische Airline Group.

Unsere konsequente Weiterentwicklung zur Lufthansa Group stößt - wie jede Veränderung - teilweise auch auf Zweifel und Widerstand.

Ich bin nach über 35 Jahren als Lufthanseseat aber zutiefst davon überzeugt, dass alle Lufthanseseaten - auch diejenigen, die ihrem Protest Ausdruck verleihen, den Kranich im Herzen tragen und den Erfolg des Unternehmens wollen.

Zu den Menschen, die den Kranich im Herzen tragen, gehört auch unser Aufsichtsratsvorsitzender Karl-Ludwig Kley.

Er hat heute seinen letzten Arbeitstag.

Lieber Herr Kley,

Sie haben die Weiterentwicklung unseres Unternehmens über Jahre hinweg bereits seit 2013 im Aufsichtsrat mitgestaltet - ab 2017 auch als Vorsitzender.

Davor in den Jahren 1998-2006 als Lufthansa-Finanzvorstand.

Sie trugen also in zwei der von mir angesprochenen Epochen an entscheidender Stelle Verantwortung.

Damit haben Sie unsere Transformation geprägt. Unseren gemeinsamen Erfolgsweg mit Höhen, Tiefen, Errungenschaften und auch Krisen.

Und gerade in Krisen waren sie auch für mich persönlich immer eine einzigartige Stütze- mein ganz persönlicher Dank auch dafür.

Es gab vor Ihnen bereits einen prominenten Kölner im Aufsichtsrat der Lufthansa: Konrad Adenauer.

Bereits 1926 war er im Aufsichtsgremium der ersten Lufthansa.

1949 wurde er Bundeskanzler.

Wir sind gespannt, was Sie noch vorhaben, lieber Herr Kley. Auf jeden Fall danken wir Ihnen von Herzen für alles, was Sie für unsere Lufthansa getan haben und wünschen Ihnen alles Gute, beste Gesundheit und weiterhin Mut zu großen Aufgaben.

Meine Damen und Herren,

In diesem Jahr feiern wir unser 100tes Gründungsjubiläum.

Wir sind über Jahrzehnte an Krisen gewachsen – und jeweils gestärkt aus ihnen hervorgegangen. So wird es auch dieses Mal sein.

Luftverkehr ist seit 100 Jahren eine Wachstumsbranche – und wird es auch in Zukunft bleiben.

Trotz aller Herausforderungen und Wandel: Wir müssen die Luftfahrt weiterhin als Brücke in die Welt erhalten.

Denn wo Verbindungen bestehen, entsteht Verständnis - und damit Frieden. Selten war diese Funktion des Luftverkehrs wichtiger als heute.

Und deshalb bleibt unsere Bestimmung von Anfang an und in die Zukunft gerichtet:

Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise zu verbinden.

Dank der Lufthanseatinnen und Lufthanseaten weltweit und auch dank Ihnen, liebe Aktionärinnen liebe Aktionäre, sind wir von der ersten Luft Hansa im Jahr 1926 zur Lufthansa Group im Jahr 2026 geworden.

Sie alle sind Teil dieser einzigartigen Erfolgsgeschichte.

Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen.

Bleiben Sie uns gewogen.

Vielen Dank!