

SPERRFRIST: 12. Mai 2026, 10:00 Uhr

Hauptversammlung der Deutsche Lufthansa AG

– Es gilt das gesprochene Wort! –

Frankfurt am Main, 12. Mai 2026

– Redebeitrag der DWS im Rahmen der Hauptversammlung –

Sehr geehrter Herr Spohr,
sehr geehrter Herr Dr. Kley,
sehr geehrte Damen und Herren des Aufsichtsrats und des Vorstands,
werte Mitaktionäre,

ich heiße Hendrik Schmidt und spreche als Vertreter der DWS, einer der führenden europäischen Vermögensverwalter, im Namen unserer Anleger und deren Investmentvermögen.

Als langfristig orientierter Investor erachten wir den Dialog zwischen Eigentümern und Verwaltung im Rahmen der Hauptversammlung als ein entscheidendes Element guter Corporate Governance. Wir begrüßen es, dass Sie Wort halten und wir heute hier in Frankfurt wieder in Präsenz zusammenkommen. Anlässe gibt es in der Tat ausreichend: insbesondere das 100. Jubiläum der Firmengründung, die Steigerung der Dividende, aber auch die letztmalige Leitung der Hauptversammlung durch den scheidenden Aufsichtsratsvorsitzenden.

Zur Geschäftsentwicklung:

Im Jubiläumsjahr kann sich die Lufthansa Group auf operative Fortschritte und einen Rekordumsatz in Höhe von 40 Milliarden Euro stützen. Dies verdient zweifelsohne Anerkennung. Es darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Ertragskraft weiterhin fragil bleibt und stark von externen Faktoren abhängig ist.

Besonders deutlich wird dies bei Lufthansa Airlines. Trotz hoher Nachfrage und steigender Passagierzahlen sind strukturelle Probleme weiterhin deutlich sichtbar: Verzögerte Flugzeugauslieferungen, operative Ineffizienzen und eine überdurchschnittliche Konfliktintensität der Sozialpartner wirken wie Sand im Getriebe eines eigentlich wieder rund laufenden Motors, der aber merklich stottert. Die seit Jahren hohe Streikbelastung bleibt auch ein Nachteil gegenüber europäischen und internationalen Wettbewerbern.

Es stellt sich uns die Frage nach dem tatsächlichen Fortschritt bei zentralen strategischen Initiativen.

Die Einführung der neuen Kabine „Allegris“ ist ambitioniert und mit erheblichen Investitionen verbunden. Gleichzeitig ist die Auslieferung durch Zertifizierungsfragen, Lieferverzögerungen und eine begrenzte operative Skalierung bislang hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückgeblieben. Ein Premiumprodukt entfaltet seinen wirtschaftlichen Wert jedoch nur dann, wenn es flächendeckend, verlässlich und für den Kunden erlebbar ist – und nicht eine dauerhafte Ankündigung bleibt.

Es mehren sich außerdem die Stimmen, die Allegris bereits als nicht mehr zeitgemäß ansehen.

1. Wie will der Vorstand künftig sicherstellen, verlässlicher, agiler und zeitiger mit dem Wettbewerb mithalten und eine attraktive Kabine anbieten zu können?

Ähnlich ambivalent bleibt das Bild bei der Flottenmodernisierung. Zwar ist die strategische Richtung – hin zu effizienteren Flugzeugen – richtig und alternativlos. Aufgrund anhaltender Lieferengpässe müssen jedoch ältere, kerosinintensive Flugzeuge länger als geplant betrieben werden. Das belastet nicht nur die Kostenbasis, sondern konterkariert auch die Nachhaltigkeitsziele.

2. Wo stehen Sie aktuell mit der Modernisierung der Flotte?
3. Welche Zielmarken wollen Sie bis Ende 2026 noch erreichen?
4. Welchen dauerhaften Einfluss hat der Konflikt im Mittleren Osten hierauf?

Bemerkenswert und kritisch zu würdigen ist außerdem die abrupte Stilllegung der Lufthansa CityLine. Diese kann als Ausdruck eines tiefgreifenden Umbaus der Konzernstruktur angesehen werden und mag aus Kostensicht nachvollziehbar sein. Gleichzeitig wirft das Vorgehen aber Fragen nach der langfristigen Personalstrategie und der Verlässlichkeit gegenüber Belegschaften sowie den realen Effizienzgewinnen im dezentralen Flugbetrieb auf.

5. Wie sah die eigentliche Planung zum Betriebsende der CityLine bis 2028 aus und welche bilanziellen Effekte gehen damit für dieses Geschäftsjahr einher?
6. Welche konkreten Effizienz- und Ergebnisverbesserungen wurden durch die Stilllegung der Lufthansa CityLine tatsächlich erzielt?
7. Auf welcher Grundlage hofft der Vorstand nach einer solchen Entscheidung künftig wieder konstruktiv mit den Beschäftigten am Umbau des Konzerns zusammenarbeiten zu können?
8. Wie wirkt sich dieser anhaltende Konflikt auf die Arbeit im Aufsichtsrat aus?

Lassen Sie es mich ganz klar formulieren: Die wiederkehrenden Eskalationen der Tarifparteien reißen nicht nur immer wieder ein Loch in die Gewinn- und Verlustrechnung der Lufthansa, sie missbrauchen darüber hinaus auch das Vertrauen in die Sozialpartnerschaft und gefährden die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland. Es wirkt, als würde – kaum auf Reiseflughöhe angekommen – der Co-Pilot Kerosin ablassen und den Kapitän zum Sinkflug zwingen. Das ist nicht nur für die Passagiere gefährlich.

Sollten die Tarifpartner – Arbeitnehmer wie Arbeitgeber – daher nicht zu einer dauerhaften Befriedung gelangen, drohen der Lufthansa anhaltende Turbulenzen. Und auch die Lufthanseatinnen und -hanseaten riskieren ihren Ruf als zuverlässige und verlässliche Vertreter dieses traditionsreichen Aushängeschildes.

Das führt mich zum Selbstverständnis der Lufthansa. Vor 100 Jahren hoben die Maschinen der „ersten“ Deutschen Luft Hansa AG ab und begründeten einen Anspruch, der auch heute noch Gültigkeit besitzt: Menschen verbinden.

Sie bekennen sich dabei nicht nur zu ihren Kunden, sondern auch zum Premiumanspruch.

In der Hauptversammlung im vergangenen Jahr haben Sie auf meine Fragen nach den Gründen für den Gewinneinbruch geantwortet, dass allein die Streiks das Ergebnis um 450 Millionen Euro negativ beeinflusst haben. Gleichzeitig erklärten Sie, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Lufthansa Klassik wesentlich dafür sind, Ihren Premiumanspruch zu erfüllen. Diese beiden Aussagen stehen in einem gewissen Spannungsfeld zueinander.

9. Wie haben Vorstand und Aufsichtsrat vor, dieses Spannungsfeld zu lösen und auf eine nachhaltige Basis der Zusammenarbeit zurückzukehren?

Denn gerade beim Premiumanspruch scheint der Kranich mittlerweile weitab vom Kurs gekommen zu sein. Der Lufthansa-Konzern besteht aus elf unter eigener Marke auftretenden Fluggesellschaften – von A wie Air Dolomiti oder Austrian, über die Discover und Edelweiss bis hin zu Lufthansa Airline oder SWISS. Dazu kommen zahlreiche Codeshare-Angebote aus der StarAlliance. Diese Komplexität haben wir bereits wiederholt kritisiert. Der Vorstand ist uns jedoch bislang eine überzeugende Lösung schuldig geblieben.

Wenn die Lufthansa ihren Premiumanspruch ernsthaft erfüllen will, muss sie dies konsequent und über alle ihre Marken erfüllen. Ein Konzernverbund, der einerseits mit Billiganbietern konkurriert und deren Methoden kopieren muss, um im Wettbewerb zu bestehen und andererseits sein Premiumangebot auf immer ausgewähltere Strecken beschränkt, wird dauerhaft nicht erfolgreich sein. Einerseits Allegris und andererseits kostenpflichtige Beschränkungen für Kabinengepäck wie bei Ryanair und Co. passen aus unserer Sicht nicht zusammen.

10. An welchen Geschäftsstrategien orientieren Sie sich in der Konzernsteuerung und Strategieentwicklung?
11. Welche Synergien bietet die aktuelle Konzernstruktur?

Abschließend noch ein ganz praktischer Aspekt: Ohne Kerosin kein Abflug. Gerade vor dem Hintergrund geopolitischer Unsicherheiten und europäischer Wettbewerbsnachteile stellt sich die Frage, wie belastbar die aktuelle Treibstoffversorgung tatsächlich ist.

12. Wie stellen Sie die Versorgung mit Kerosin an Ihren Destinationen sicher?

13. Wie hoch ist der durch langfristige Lieferverträge abgesicherte Anteil Ihres Kerosinbedarfs?

Die Übernahme der ITA war (bisher) die größte Übernahme der Lufthansa und es scheint alles nach Plan zu verlaufen. Bitte geben Sie uns einen kurzen Sachstandsbericht zur Integration und zu weiteren Konsolidierungsentwicklungen im europäischen Markt.

Wir haben unsere Entlastungsentscheidung im vergangenen Jahr auch an die Erwartung geknüpft, dass Sie, Herr Spohr, und Ihre Vorstandskollegen, Ihrem eigenen Anspruch an Qualität und Leistung nachhaltig gerecht werden. Die Ergebnisse für 2025 sprechen zwar eine andere Sprache als noch im Vorjahr, die anhaltenden Konflikteskalationen machen es uns aber alles andere als einfach, eine erneute Entlastung zu unterstützen. Unsere Erwartungen an den Vorstand für dieses Jahr habe ich gerade formuliert.

Zur Corporate Governance:

Meine Damen und Herren, ich komme zur Corporate Governance.

Die heutige Hauptversammlung ist mit der Beendigung des Mandats des Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Dr. Kley, eine Zäsur. 1998 kamen Sie von der Bayer AG zur Lufthansa und waren bis 2007 Finanzvorstand. 2013 kehrten Sie in den Aufsichtsrat zurück, seit 2017 führen Sie hier den Vorsitz und haben so manche Unternehmenskrise begleitet.

Sie haben sich nie vor der Verantwortung gedrückt und Ihr eigener Anspruch an sich war stets spürbar. Für Ihr langjähriges Engagement und Ihren Einsatz hier für die „Hansa“ möchten wir Ihnen unseren herzlichen Dank aussprechen.

Gestatten Sie mir an dieser Stelle die Einlassung, dass ich unseren Austausch und Dialog stets auch persönlich sehr geschätzt habe – auch wenn wir nicht immer einer Meinung waren. Für die nun vor Ihnen liegende Zeit wünsche ich Ihnen alles Gute!

Zur Hauptversammlung im vergangenen Jahr war noch kein natürlicher Kandidat als Nachfolger für den Aufsichtsratsvorsitz zu identifizieren. Heute schlagen Sie uns Herrn Dr. Johannes Teysen zur Neuwahl in den Aufsichtsrat vor, der Ihnen im Vorsitz folgen soll. Diese Wahl überraschte nur auf den ersten Blick, schließlich kennen Sie ihn aus E.ON-Zeiten bestens. Wir begrüßen die frühe Transparenz und offene Kommunikation in dieser Sache und bieten Ihnen, Herr Dr. Teysen an, den mit Herrn Dr. Kley stets in vertrauensvoller und konstruktiver Form geführten Dialog fortzusetzen.

Bevor wir dieser Wahl allerdings zustimmen können, bitte ich um eine kurze Einordnung von Natur und Umfang der Geschäftsbeziehung zwischen Lufthansa und BP, in dessen Verwaltungsrat Herr Dr. Teysen ebenfalls Mitglied ist.

14. Welche Geschäftsbeziehungen bestehen zwischen der Lufthansa und BP und welchen Umfang haben diese?
15. Wie wird künftig sichergestellt, dass keine diesbezüglichen Interessenkonflikte auftreten beziehungsweise wie werden diese erkannt und behandelt?
16. Wird der Aufsichtsrat künftig einen Related-Party-Transactions-Ausschuss, analog zum Beispiel von Siemens Healthineers einrichten?

Neben Herrn Dr. Teysen steht außerdem Herr Karl Gernandt zur Wiederwahl. Mit Herrn Wolfgang Nickl steht heute erneut ein (bald) Ex-Bayer-CFO zur Wahl in den Aufsichtsrat. Herr Nickl soll Herrn Knobel ablösen, der den Aufsichtsrat verlässt.

Wir werden allen Wahlvorschlägen zustimmen, wenngleich wir die, insbesondere für Schweizer, ungewöhnliche, öffentliche Äußerung mit Verwunderung zur Kenntnis genommen haben. Erfreulich ist, dass sich die Mandatshäufung von Frau Angela Titzrath mit Beendigung ihres HHLA-Mandats erledigt hat.

Dass wir dem Aufsichtsrat heute die Entlastung trotz dieser erfolgreichen Nachfolgeplanung verweigern, liegt einzig in der aus unserer Sicht im abgelaufenen

Geschäftsjahr unverändert mangelhaften Unabhängigkeit in wesentlichen Ausschüssen. Mit dem Ausscheiden von Herrn Knobel wird sich das Verhältnis im Prüfungsausschuss jedenfalls künftig zugunsten der unabhängigen Mitglieder verschieben und auch der Präsidialausschuss dürfte künftig von einem unabhängigen Vorsitzenden geleitet werden.

Zu den Kapitalermächtigungen:

Unter den Tagesordnungspunkten 7 und 8 schlagen Sie Vorratsbeschlüsse zur Kapitalermächtigung vor. Zunächst soll unter Top 7 das bestehende genehmigte „Kapital A“ in einem Volumen von 30 Prozent des Grundkapitals erneuert werden. Unter Top 8 soll außerdem die Ausgabe von Options-, Wandel- und/oder Gewinnschuldverschreibungen sowie Genussrechten im Umfang von bis zu zehn Prozent genehmigt werden.

Beide Beschlussvorschläge sehen eine Laufzeit von fünf Jahren vor. Derart lange Ermächtigungszeiträume sehen wir kritisch. Aus unserer Sicht besteht derzeit kein finanzieller oder strategischer Druck, der eine Laufzeit von fünf Jahren erforderlich machen würde. Ein pauschaler Verweis auf gewünschte finanzielle Flexibilität rechtfertigt einen derart langen Zeitraum aus unserer Sicht nicht. Stattdessen halten wir eine zeitliche Begrenzung auf maximal drei Jahre für sachgerecht.

Da mit der Übernahme von TAP allerdings ein gewisser Anlass zur Ausnutzung dieser Ermächtigungen gegeben sein könnte, werden wir dem Antrag unter Top 7 zustimmen.

Top 8 werden wir aufgrund der Ausgestaltung dieser Ermächtigung ablehnen, da diese auch die Möglichkeit zur Ausgabe von Genussrechten vorsieht. Wir lehnen Genussrechte grundsätzlich und bereits seit vielen Jahren ab.

Genussrechte gehören aus unserer Sicht endgültig in die Mottenkiste des Kapitalmarkts, da für die Beteiligung am Gewinn keine angemessene Beteiligung am Risiko einhergeht.

Wir fordern den Vorstand auf, die Ausgabe solcher antiquierter Mittel zur Kapitalbeschaffung auszuschließen.

17. Plant der Vorstand künftig, Kapitalermächtigungen grundsätzlich auf eine Laufzeit von maximal drei Jahren zu begrenzen, insbesondere für den Fall, dass die unter Top 7 vorgeschlagene Ermächtigung vor Ablauf der Laufzeit (teilweise) ausgenutzt wurde?
18. Ist vorgesehen, zukünftige Kapitalmaßnahmen ohne die Einbeziehung von Genussrechten auszugestalten?

~~~

Bereits im vergangenen Jahr habe ich an die dem Kranich zugeschriebenen Attribute erinnert: Wachsamkeit und Klugheit, dazu Robustheit und Resilienz sowie eine lange Lebenserwartung. Das heutige 100-jährige Jubiläum bestätigt jedenfalls letzteres. Mögen wir von seiner Bezeichnung als Vogel des Glücks künftig – ob als Passagier oder Aktionär – wieder mehr spüren.

Ich wünsche Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren des Vorstands und des Aufsichtsrats, viel Erfolg bei den anstehenden Entscheidungen im Geschäftsjahr 2026.

Und uns Aktionären wünsche ich, dass der Aktienkurs möglichst bald wieder abhebt.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit sowie die Beantwortung unserer Fragen.