Vereinigung Cockpit

FRAGENKATALOG WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN



24. September 2026

Vorbemerkung

Die Wirtschaftliche Betrachtung der VC vom 16.09.2026 (v3) stützt sich ausschließlich auf öffentlich zugängliche Quellen. An zahlreichen Stellen stellt sie fest, dass sich zentrale Aussagen der Arbeitgeberseite damit weder bestätigen noch widerlegen lassen: zur „Lufthansa Classic“, zur defizitären Kurzstrecke und zur Kostenlage der Lufthansa Passage.

Dieser Katalog fasst die Fragen zusammen, die sich allein aus dem Dokument ergeben. Sie richten sich an die Arbeitgeberseite und sollen klären, welche Datengrundlage sie für die behauptete fehlende Leistungsfähigkeit offenlegen muss. Jede Frage nennt die Fundstelle im Dokument.

Grundlage: Positionspapier der VC „Wirtschaftliche Betrachtung zur Schlichtung“ (Wirt_Betrachtung_2026_09_16_v3). Die Angaben unter „Fundstelle“ verweisen auf Abschnitte, Tabellen und Fußnoten dieses Dokuments.

Übersicht

Produktion (P-1 bis P-12): 12 Fragen zu Produktionsvolumen und Verlagerung, Lufthansa CityLine, Flotte, Derivate und Flottenalter

Kosten (K-1 bis K-21): 21 Fragen zu Kostenzuordnung innerhalb der Deutschen Lufthansa AG, Personalkosten, Konzerninterne Verrechnung (Technik, IT, Training, Overhead), Kostenwirkung der Verlagerung und Flottenstruktur, Sondereffekte 2026 und CityLine

Erlöse (E-1 bis E-14): 14 Fragen zu Erlösaufteilung im Netz (Proration), Belly Cargo, Kurzstrecke und Nachfrage, Konzerninterne Erlöse und Ergebnisabführungen

Allgemeines (A-1 bis A-14): 14 Fragen zu Bezugsgröße und Datengrundlage, Vergleichbarkeit und fehlende Werte, Konzernfinanzierung und Ausblick

Insgesamt 61 Fragen.

Fragen

1. Produktion

Produktionsvolumen und Verlagerung

P-1 Wie verteilen sich die angebotenen Sitzkilometer (ASK) der Deutschen Lufthansa AG in den Jahren 2019 bis 2025 auf Kurz- und Langstrecke? Wie hoch war jeweils der Rückgang gegenüber 2019 (gesamt −19,5 %, Kurzstrecke −17,7 %)?

Fundstelle: B.2; D.1; D.2; Tabelle 3

P-2 Welche Produktion (in ASK) wurde seit 2019 von der Lufthansa Passage und der CityLine auf welche Konzerngesellschaften verlagert, also auf Lufthansa City Airlines, Discover Airlines, Eurowings Europe (Malta) sowie per Wet-Lease auf airBaltic und CityJet? Wie setzt sich die Differenz zwischen der Markenkennzahl „Lufthansa Airlines“ und dem tariflichen Arbeitgeber zusammen, die von 1,3 auf 24,3 Mrd. ASK gewachsen ist?

Fundstelle: D.2; These 8; Fn. 25

P-3 Nach welchen Kriterien und auf welcher Entscheidungsgrundlage wurde nach der Tarifeinigung im Sommer 2023 das Wachstum in andere Flugbetriebe gelenkt?

Fundstelle: B.2

P-4 Welche Produktion ist für die Lufthansa Passage in den Jahren 2026 bis 2030 geplant? Wie sieht der Zeitplan für die Ankündigung vom Kapitalmarkttag 2025 aus, bis 2030 nur noch rund die Hälfte der Kurz- und Mittelstreckenflotte bei der Kernmarke zu betreiben?

Fundstelle: D.2

P-5 Welches Produktionsvolumen ließe sich mit dem bestehenden Personalkörper nach Abschluss der Umschulungskaskaden auf der Langstrecke fliegen? Ist eine Rückführung von Produktion in die Lufthansa Passage vorgesehen oder geprüft worden?

Fundstelle: D, Ergebnis zu Abschnitt IV

Lufthansa CityLine

P-6 Wie hoch waren die ASK und die Mitarbeiterzahlen (gesamt, Cockpit, Kabine, Boden) der CityLine im Jahr 2025? Die Werte sind im Dokument als „n.v.“ ausgewiesen.

Fundstelle: B.4; Tabelle 6

P-7 Warum blieb der Personalbestand der CityLine nahezu konstant, als ihre Produktion von 10,6 auf 5,2 Mrd. ASK (rund −50 %) sank? Welche Stückkosteneffekte hat die Arbeitgeberseite hierfür ermittelt?

Fundstelle: B.4; C.6

Flotte, Derivate und Flottenalter

P-8 Nach welchen Kriterien werden neue, effiziente Flugzeuge den Neugründungen statt der Mainline zugeordnet, etwa A320neo und A220 an City Airlines oder die 40 Boeing 737 MAX 8 an das maltesische AOC? Wurde eine Zuordnung zur Lufthansa Passage geprüft?

Fundstelle: D.2; D.6

P-9 Wie groß ist die reine Mainline-Flotte ohne Lufthansa City Airlines? Wie teilt sich die A321neo-Flotte flugzeuggenau auf die beiden Triebwerksfamilien auf?

Fundstelle: D.5; Tabelle 10; Methodische Hinweise

P-10 Wie sieht der Flottenplan der Mainline-Kurzstrecke bis 2030 aus, einschließlich des geplanten Durchschnittsalters (derzeit rund 15 Jahre gegenüber rund 5 Jahren bei City Airlines)?

Fundstelle: D.6

P-11 Wie ist der Zeitplan, um die Zahl der Langstreckenmuster von 13 auf sechs bis neun zu reduzieren? Wann sollen Boeing 747-400, A340-600 und A340-300 ausgeflottet werden, und wie hängt das von der Auslieferung der Boeing 777-9 ab?

Fundstelle: B.7; D.4; D.5; Tabelle 11

P-12 Wie ist der Rollout-Zeitplan für die Allegris-Kabine? Wie viele Flugzeuge je Muster werden wie lange mit alten und neuen Kabinen parallel betrieben? Wie viele Boeing 787 konnten wegen fehlender Business-Class-Zertifizierung nicht abgenommen werden?

Fundstelle: D.4; D.6

2. Kosten

Kostenzuordnung innerhalb der Deutschen Lufthansa AG

K-1 Nach welchen Schlüsseln werden die Kosten der Deutschen Lufthansa AG auf ihre Betriebe verteilt, also auf Flugbetrieb, Kabine, Bodenbetriebe, Konzernfunktionen und Holding sowie die Standorte? Warum werden diese Aufteilungen den betrieblichen Gremien nicht offengelegt?

Fundstelle: B.2; C.5

K-2 In welcher Höhe werden der Lufthansa Passage Kosten der Konzernfunktionen der AG zugerechnet (unter anderem Finanzen, Treasury, Recht, Compliance, Personal, Kommunikation und Strategie)?

Fundstelle: C.5

K-3 Welche Kostenpositionen umfasst die Abgrenzung „Lufthansa Classic“? Wie leitet sie sich aus dem HGB-Einzelabschluss der AG her (Kostenbasis ohne Treibstoff 2025: 14.660 Mio. EUR)?

Fundstelle: A.1; D.1; D.2

K-4 Wie berechnet die Arbeitgeberseite die Stückkosten (CASK) der „Lufthansa Classic“? Warum weichen ihre Werte von den aus veröffentlichten Zahlen abgeleiteten 8,97 Cent je ASK (2025) ab?

Fundstelle: B.2; Fn. 14; Tabelle 3

K-5 Wie verteilen sich die Kosten der Lufthansa Passage auf Kurz- und Langstrecke? Kosten werden nach Verkehrsgebieten nicht veröffentlicht.

Fundstelle: D.2 a und e

Personalkosten

K-6 Wie verteilt sich der Anstieg des Personalaufwands um 1.054 Mio. EUR (2019 bis 2025) auf Cockpit, Kabine, Boden und Zentralfunktionen? Wie hoch ist der Cockpitanteil genau (nach Dokument ca. 7,5 %)?

Fundstelle: D.1; Fn. 22

K-7 Welcher Teil der 227 Mio. EUR Altersversorgung entfällt auf Zins- und Bewertungseffekte nach HGB, welcher auf laufenden Dienstzeitaufwand und Tarifabschlüsse?

Fundstelle: D.1

K-8 Welcher Kostenanteil entfällt auf die rund 600 Beschäftigten der Lufthansa Technik, die Anfang 2025 per Betriebsübergang auf die AG gewechselt sind? Warum blieb der Technikaufwand trotz dieser Verlagerung konstant?

Fundstelle: D.1; Fn. 25

K-9 Wie erklärt sich das Wachstum des Bodenpersonals der AG seit 2019 um 17 %, während das Bordpersonal um 6 % gesunken ist? Welcher Anteil davon wird der Lufthansa Passage zugerechnet?

Fundstelle: D.1

K-10 In welcher Höhe haben niedrigere Bonusrückstellungen und geringere Versorgungsaufwendungen den Ausgangswert 2019 gedrückt?

Fundstelle: D.1

Konzerninterne Verrechnung (Technik, IT, Training, Overhead)

K-11 Mit welcher Methode, auf welcher Kostenbasis und mit welchem Aufschlag verrechnet die Lufthansa Technik Wartungsleistungen an die Lufthansa Passage (konzerninterner Umsatz 2024: 2.405 Mio. EUR; LHT-EBIT-Marge 8,5 %)? Welcher Anteil entfällt auf die Lufthansa Passage?

Fundstelle: D.3; Tabelle 9

K-12 Warum stieg der konzerninterne Technikumsatz 2024 um 11,4 %, obwohl die Kapazität nur um rund 8 % wuchs, und warum sank er 2025 um 17 % auf 2.005 Mio. EUR? Welche Anteile gehen auf Preiseffekte, welche auf Mengen- und Wartungsbedarfseffekte zurück?

Fundstelle: D.3; Abbildung 8

K-13 Wie hoch sind die Volumina für IT (Lufthansa Systems), Training (Lufthansa Aviation Training), Overhead und sonstige konzerninterne Leistungen, die der Lufthansa Passage belastet werden? Nach welcher Methode werden sie verrechnet?

Fundstelle: D.3; Methodische Hinweise

K-14 Welche Verträge und Leistungsumfänge der konzerninternen Verrechnung haben sich seit 2019 geändert, und wie wirkte sich das auf das Ergebnis der Lufthansa Passage aus? Beispiele: Regionalcharterkonzept CityLine 2019, Technikverträge 2023 mit 3,1 Mrd. EUR Konzernvolumen, Einbringung in die Lufthansa Commercial Holding 2023.

Fundstelle: Fn. 25

K-15 Wer ist Vertragspartei bei Starlink, und wie werden die Kosten konzernintern verteilt?

Fundstelle: Methodische Hinweise

Kostenwirkung der Verlagerung und Flottenstruktur

K-16 Welche Fixkosten verbleiben nach der Produktionsverlagerung bei der Lufthansa Passage, etwa für Hub-Infrastruktur in Frankfurt und München, Wartungsorganisation, IT und Konzernfunktionen? Werden sie anteilig an City Airlines, Discover Airlines und Eurowings weiterbelastet?

Fundstelle: D.2

K-17 Hat die Arbeitgeberseite die Mehrkosten aus Flotten- und Kabinenvielfalt beziffert, und in welcher Höhe? Gemeint sind Weiterbetrieb älterer Muster, doppelte Ersatzteil- und Werkzeugvorhaltung, zusätzliche Musterberechtigungen, parallele Kabinenschulungen sowie Umbuchungs- und Kompensationsaufwand.

Fundstelle: D.4; D.5

K-18 Welche Leasing- oder Nutzungsentgelte stehen dem Rückgang der Abschreibungen um 44 % gegenüber, der unter anderem auf die Einbringung von Flugzeugen in österreichische Leasinggesellschaften 2025 zurückgeht? Handelt es sich um konzerninterne Leasinggeber?

Fundstelle: D.1

K-19 Wie hoch waren die Aufbau- und Anlaufkosten von Lufthansa City Airlines, Discover Airlines und Eurowings Europe (Malta)? Sind oder waren davon Teile in den Kosten der Lufthansa Passage enthalten?

Fundstelle: C.3; Tabelle 7

Sondereffekte 2026 und CityLine

K-20 Welcher Anteil der Kerosinmehrkosten im zweiten Quartal 2026 (rund 750 Mio. EUR) und der Streikbelastungen im ersten Halbjahr 2026 (mindestens 150 Mio. EUR) entfällt auf die Lufthansa Passage, die Lufthansa Cargo und die CityLine?

Fundstelle: C.4

K-21 Wie hoch waren die operativen Aufwendungen der CityLine, getrennt nach Treibstoff, Personal und übrigen Kosten, und wie haben sich ihre Stückkosten nach der Verlagerung entwickelt?

Fundstelle: B.4; C.6

3. Erlöse

Erlösaufteilung im Netz (Proration)

E-1 Nach welchen Proration-Schlüsseln werden die Erlöse von Umsteigereisen zwischen Zubringer- und Langstreckenflug aufgeteilt, und zwischen welchen Konzernairlines (zum Beispiel Lufthansa Passage, City Airlines, SWISS, Austrian)?

Fundstelle: D.2 c; These 12

E-2 Wurden die Proration-Schlüssel seit 2019 geändert? Welche Ergebniswirkung hätte eine Änderung für die Kurzstrecke der Lufthansa Passage?

Fundstelle: D.2 c; D.3

E-3 Welchen Anteil an den Europa-Verkehrserlösen haben Zubringerverkehre zu den Interkontinentalverbindungen in Frankfurt und München?

Fundstelle: D.2 c

Belly Cargo

E-4 Nach welcher Methode und zu welchen Konditionen vergütet die Lufthansa Cargo der Lufthansa Passage die Belly-Kapazität (2024: 1.232 Mio. EUR, CUP bzw. Profit Split)?

Fundstelle: D.3; Tabelle 9

E-5 Warum stiegen die Belly-Cargo-Kosten 2024 um rund 12 % und damit stärker als die Kapazität? Wie hat sich der Verrechnungspreis je Einheit 2019 bis 2025 entwickelt?

Fundstelle: D.3

Kurzstrecke und Nachfrage

E-6 Gibt es eine Ergebnisrechnung, also Erlöse und zugeordnete Kosten, für das Verkehrsgebiet Europa der Lufthansa Passage? Wenn ja, nach welchen Schlüsseln wurde sie erstellt?

Fundstelle: D.2 a und e

E-7 Auf welche unternehmensspezifischen Daten stützt die Arbeitgeberseite die These, das Business bleibe auf der Kurzstrecke aus? Wie hoch ist der Rückgang der Business-Class- bzw. Geschäftsreisenachfrage gegenüber 2019?

Fundstelle: D.2; Fn. 24

E-8 Wie passt die mitgeteilte Premiumauslastung von 80 % über dem Niveau von 2019 zu dieser These? Wie verteilen sich Premiumerlöse auf Geschäfts- und Privatreisende, getrennt nach Kurz- und Langstrecke?

Fundstelle: D.2

E-9 Wie erklärt die Arbeitgeberseite den Anstieg des Europa-Stückerlöses um 12,8 % auf 11,48 Cent, des Erlöses je Fluggast um 16,4 % und des Sitzladefaktors um 4,7 Prozentpunkte auf 80,7 %?

Fundstelle: D.2 b; These 9

E-10 Worauf führt die Arbeitgeberseite zurück, dass der Europa-Stückerlös schwächer gestiegen ist als der Gesamtdurchschnitt (+12,8 % gegenüber +18,8 %) und der Erlösaufschlag gegenüber dem übrigen Netz von +62 % auf +50 % gesunken ist?

Fundstelle: D.2 b

Konzerninterne Erlöse und Ergebnisabführungen

E-11 Welche Wet-Lease- bzw. Regionalchartervergütung hat die Lufthansa AG der CityLine jährlich gezahlt? Welche weiteren Transferzahlungen gab es, und wie wurde die Vergütung festgelegt?

Fundstelle: B.4; C.6; Fn. 25

E-12 Welche Erlöse erzielt die Lufthansa AG aus Leistungen für City Airlines, Discover Airlines und Eurowings, zum Beispiel für Vertrieb, Netz oder Marke?

Fundstelle: D.2; D.3

E-13 Wie gehen die an die Deutsche Lufthansa AG abgeführten Ergebnisse von Lufthansa Technik (603 Mio. EUR) und Lufthansa Cargo (324 Mio. EUR) in die Betrachtung der Arbeitgeberseite ein?

Fundstelle: C.5; These 1

E-14 Welcher Ergebnisbeitrag des Turnaround-Programms von Lufthansa Airlines (nach Konzernangabe über 500 Mio. EUR im Jahr 2025) entfällt auf Erlös- und welcher auf Kostenmaßnahmen, und welcher Teil davon auf die Lufthansa Passage?

Fundstelle: Glossar

4. Allgemeines

Bezugsgröße und Datengrundlage

A-1 Warum misst die Arbeitgeberseite die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit an der „Lufthansa Classic“ statt am Rechtsträger Deutsche Lufthansa AG bzw. am Konzern? Ist sie bereit, die Datengrundlage gegenüber der Schlichtung offenzulegen?

Fundstelle: A.1; C.5; Schlussfolgerung

A-2 Sind die Zahlen zur „Lufthansa Classic“ geprüft oder testiert? Wer hat sie erstellt, und für welchen Zweck werden sie intern verwendet?

Fundstelle: A.1; A.2; D.2

A-3 Wie lassen sich „Lufthansa Classic“, die Markenkennzahl „Lufthansa Airlines“ (2024: −94 Mio. EUR, 2025: +148 Mio. EUR), das Segment Passagier-Airlines und der HGB-Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG ineinander überleiten?

Fundstelle: A.1; C.2; D.3; Tabelle 8

A-4 Wie ist die Zielmarge von 8 % für die „Lufthansa Classic“ hergeleitet? In welchem Verhältnis steht sie zum Mittelfristziel des Konzerns (Adjusted-EBIT-Marge von 8 bis 10 % für 2028 bis 2030)?

Fundstelle: A.2; C.4

A-5 Wie hoch ist der Anteil der deutschen Betriebe am Konzernergebnis, den die Geschäftsleitung für entscheidend hält, und wie wird er berechnet?

Fundstelle: C.5

Vergleichbarkeit und fehlende Werte

A-6 Kann die Arbeitgeberseite für 2019 bis 2025 eine Zeitreihe der Kernmarke bei gleichem Zuschnitt vorlegen? Die Berichtseinheit hat seit 2011 dreimal Namen und Zuschnitt gewechselt.

Fundstelle: A.1; C.2; Tabelle 8

A-7 Worauf beruhen die Abweichungen zwischen den ursprünglich berichteten und den in der Zehn-Jahres-Übersicht 2025 ausgewiesenen Werten? Beispiele: Adjusted EBIT 2020 −5.451 gegenüber −5.285 Mio. EUR, Technik 2024 635 gegenüber 607 Mio. EUR.

Fundstelle: Fn. 10; Fn. 16

A-8 Kann die Arbeitgeberseite die Werte des HGB-Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG für 2022 und 2025 bereitstellen, die nicht auffindbar waren?

Fundstelle: Methodische Hinweise

A-9 Kann die Arbeitgeberseite belastbare Ergebniszahlen der Einzelabschlüsse von CityLine, Eurowings GmbH, Lufthansa City Airlines und Discover Airlines vorlegen?

Fundstelle: B.4; B.5; Methodische Hinweise

A-10 Warum weichen für die CityLine 2025 die Verlustübernahme (−97 Mio. EUR) und das „Ergebnis des letzten Geschäftsjahres“ in der Beteiligungstabelle (−111 Mio. EUR) voneinander ab? Wie hoch ist das EBIT der CityLine?

Fundstelle: B.4; Tabelle 6; Fn. 31

Konzernfinanzierung und Ausblick

A-11 Welches Ergebnis hat die Lufthansa Passage im ersten Halbjahr 2026 erzielt, und welche Prognose gilt für 2026, jeweils bereinigt um Saison-, Kerosin- und Streikeffekte?

Fundstelle: C.4

A-12 Warum wurden die Netto-Investitionen 2026 von rund 2,9 auf rund 2,5 Mrd. EUR gesenkt, obwohl die Investitionsspitze der Flottenerneuerung in 2026/2027 fällt? Welcher Anteil der Investitionen und der Bestellung von 20 Langstreckenflugzeugen (rund 7,7 Mrd. USD) entfällt auf die Lufthansa Passage?

Fundstelle: B.7

A-13 Wie hoch waren die Anlaufverluste und Aufbaukosten der seit 2015 gegründeten oder erworbenen Flugbetriebe, und aus welchen Konzernergebnissen wurden sie finanziert?

Fundstelle: C.3; Tabelle 7

A-14 Welche Funktion hat die Lufthansa Commercial Holding seit 2023 für die Ergebnisabführung von Lufthansa Technik und Lufthansa Cargo an die Deutsche Lufthansa AG?

Fundstelle: C.5; Fn. 25

Vereinigung Cockpit e.V. – Group-Tarifkommission