

2. ZWISCHENBERICHT

Januar – Juni 2020



lufthansagroup.com
lufthansagroup.com/investor-relations



LUFTHANSA GROUP

Die Lufthansa Group

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Veränderung in %	April - Juni 2020	April - Juni 2019	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse ¹⁾	Mio. €	8.335	17.416	-52	1.894	9.578	-80
davon Verkehrserlöse ¹⁾	Mio. €	5.641	13.375	-58	1.102	7.570	-85
Operative Aufwendungen ¹⁾	Mio. €	12.069	18.162	-34	3.907	9.480	-59
Adjusted EBITDA	Mio. €	-1.578	1.736		-1.038	1.415	
Adjusted EBIT	Mio. €	-2.899	418		-1.679	754	
EBIT	Mio. €	-3.468	417		-1.846	761	
Konzernergebnis	Mio. €	-3.617	-116	-3.018	-1.493	226	
Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	39.887	43.094	-7	–	–	
Eigenkapital	Mio. €	5.702	9.166	-38	–	–	
Eigenkapitalquote	%	14,3	21,3	-7,0 P.	–	–	
Nettokreditverschuldung	Mio. €	7.314	6.234	17	–	–	
Pensionsrückstellungen	Mio. €	7.422	6.612	12	–	–	
Operativer Cashflow	Mio. €	363	2.393	-85	-1.004	835	
Investitionen (brutto) ²⁾	Mio. €	897	1.904	-53	127	668	-81
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	-510	269		-1.130	91	
Rentabilitätskennziffern							
Adjusted EBITDA-Marge	%	-18,9	10,0	-28,9 P.	-54,8	14,8	-69,6 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	-34,8	2,4	-37,2 P.	-88,6	7,9	-96,5 P.
EBIT-Marge	%	-41,6	2,4	-44,0 P.	-97,5	7,9	-105,4 P.
Lufthansa Aktie							
Schlusskurs (30. Juni)	€	8,94	15,07	-41	–	–	
Ergebnis pro Aktie	€	-7,56	-0,24	-3.050	-3,12	0,48	
Leistungsdaten¹⁾							
Flüge	Anzahl	225.937	575.466	-61	18.730	312.812	-94
Fluggäste	Tsd.	23.475	68.973	-66	1.719	39.552	-96
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	68.604	174.603	-61	4.307	95.150	-95
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	49.512	141.169	-65	2.413	79.236	-97
Sitzladefaktor	%	72,2	80,9	-8,7 P.	56,0	83,3	-27,3 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	5.495	8.553	-36	2.047	4.497	-54
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	3.603	5.262	-32	1.447	2.711	-47
Fracht-Nutzladefaktor	%	65,6	61,6	4,0 P.	70,7	60,3	10,4 P.
Mitarbeiter							
Mitarbeiter (30. Juni)	Anzahl	129.356	137.639	-6	–	–	

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Veröffentlichungstag: 6. August 2020.

Inhalt

4 Zwischenlagebericht

- 4 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung
- 6 Geschäftsverlauf
- 6 Wesentliche Ereignisse
- 8 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 9 Finanzielle Entwicklung
- 14 Geschäftsfelder
- 23 Chancen- und Risikobericht
- 25 Prognosebericht

26 Zwischenabschluss

- 26 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 27 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 28 Konzernbilanz
- 30 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 31 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 32 Anhang

44 Weitere Informationen

- 44 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 45 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht
- 46 Impressum/Kontakt
Finanzkalender 2020/2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Corona-Pandemie hat die Luftfahrtindustrie in einem nie dagewesenen Ausmaß getroffen. Kaum eine andere Branche kämpft stärker mit den Auswirkungen der globalen Krise, kaum eine andere wird länger dafür brauchen, sie zu überwinden.

Der Geschäftsverlauf der Lufthansa Group zeigt das deutlich. Im ersten Halbjahr 2020 lagen die Umsatzerlöse mit 8.335 Mio. EUR um 52% unter Vorjahr. Das Adjusted EBIT, unsere wesentliche Ergebniskennzahl, sank von 418 Mio. EUR im Vorjahr auf -2.899 Mio. EUR. Im Jahr 2020 erwarten wir somit einen deutlichen Verlust.

Um die Zahlungsfähigkeit der Lufthansa Group zu erhalten, haben wir mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite von insgesamt 9 Mrd. EUR vereinbart. Die außerordentliche Hauptversammlung und die EU-Kommission haben diesen Maßnahmen zugestimmt. Weiter haben wir vereinbart, dass die Regierungen in der Schweiz, Österreich und Belgien einen Teil der staatlichen Maßnahmen zur Stabilisierung ihrer nationalen Airlines übernehmen werden. Damit ist die Liquidität des Unternehmens – und damit seine Zukunftsfähigkeit – nachhaltig gesichert. Die vollständige Rückführung der staatlichen Kredite und Einlagen inklusive der Zinszahlungen wird das Unternehmen jedoch in den kommenden Jahren stark belasten, zumal wir eine nur langsame Markterholung erwarten. Wir werden deshalb unsere Kosten deutlich und dauerhaft senken.

Zwei Pakete unseres Restrukturierungsprogramms haben wir bereits beschlossen: Mit dem ersten Paket von

Anfang April haben wir unter anderem entschieden, die Flotte dauerhaft um 100 Flugzeuge zu verkleinern und den Flugbetrieb der Germanwings nicht wiederaufzunehmen. Maßnahmen des zweiten Pakets von Anfang Juli umfassen die Verkleinerung des Vorstands und der Administration sowie die Reduzierung der Führungspositionen. Weiterhin treiben wir die Verselbständigung der Lufthansa Airline voran. Oberstes Ziel ist es, die staatlichen Kredite und Einlagen schnellstmöglich zurückzuführen.

Mit der Kabinengewerkschaft UFO konnten wir uns bereits auf ein umfassendes Krisenpaket für die Beschäftigten der Lufthansa verständigen, das zu wesentlichen Kostensenkungen führen soll. Mit anderen Sozialpartnern führen wir weiterhin intensive Gespräche, um die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu sichern.

Das Marktumfeld wird über Jahre herausfordernd bleiben. In vielen Ländern, vor allem in unseren wichtigen Langstreckenmärkten, gelten weiter Reisebeschränkungen. Dennoch beginnt sich die Nachfrage schrittweise zu erholen, vor allem auf der Kurzstrecke und im Touristik-Segment. Wir bauen deshalb die Flugpläne der Airlines weiter kontinuierlich aus. Bis Ende Oktober bieten wir wieder rund 40% der Kapazität des Vorjahres an. Damit fliegen wir wieder über 90% aller ursprünglich geplanten Kurz- und Mittelstreckenziele und über 70% der Langstreckendestinationen der Group an.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns weiterhin auf unserem Weg begleiten.

Frankfurt, den 04. August 2020
Der Vorstand

Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands

Christina Foerster
Mitglied des Vorstands
Ressort Customer, IT &
Corporate Responsibility

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Ressort Commercial
Passenger Airlines

Detlef Kayser
Mitglied des Vorstands
Ressort Airline Resources &
Operations Standards

Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Ressort Personal, Recht und M&A

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Branchenentwicklung

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP) in 2020

in %	Q1	Q2	Q3 ¹⁾	Q4 ¹⁾	Gesamtjahr ¹⁾
Welt	-2,3	-9,0	-5,5	-4,2	-5,5
Europa	-2,0	-14,6	-9,7	-7,4	-8,5
Deutschland	-2,3	-11,4	-6,6	-3,7	-6,0
Nordamerika	0,2	-10,6	-7,4	-6,8	-6,2
Südamerika	-1,0	-16,0	-12,1	-10,3	-9,5
Asien/Pazifik	-4,8	-3,2	0,0	0,9	-2,1
China	-6,7	0,6	4,0	4,0	0,5
Naher Osten	-6,1	-13,6	-12,6	-9,7	-10,2
Afrika	1,4	-4,6	-5,3	-5,3	-4,4

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2020.

¹⁾ Prognosewerte.

- Die Corona-Pandemie hat weltweit zu einem starken Einbruch der Wirtschaftsleistung geführt.
- Darüber hinaus belasten der Handelsstreit zwischen den USA und China und die unklaren Auswirkungen des Brexit die wirtschaftliche Leistung; die Verhandlungen zwischen der EU und Großbritannien über ein umfassendes Freihandelsabkommen haben derzeit noch keine erkennbaren Fortschritte erzielt.
- Gemäß Daten von Global Insight schrumpfte die Weltwirtschaft im zweiten Quartal 2020 um 9,0% gegenüber Vorjahr; im Gesamtjahr 2019 lag das Weltwirtschaftswachstum noch bei 2,6%.
- Asien/Pazifik war mit einem Einbruch der Wirtschaftsleistung um 3,2% im 2. Quartal die am schwächsten

getroffene Weltregion (Gesamtjahr 2019: Wachstum um 4,2%).

- Die europäische Wirtschaft schrumpfte im zweiten Quartal 2020 um 14,6% (Gesamtjahr 2019: Wachstum um 1,5%).

ROHÖL-, KEROSIN UND WÄHRUNGSENTWICKLUNG (Jan. – Juni 2020)

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.06.2020
ICE Brent	in USD/bbl	19,33	68,91	42,02	41,15
Kerosin	in USD/t	119,00	659,25	364,34	336,75
USD	1 EUR/USD	1,0667	1,1463	1,1015	1,1243
JPY	1 EUR/JPY	114,57	123,92	119,22	121,23
CHF	1 EUR/CHF	1,0506	1,0866	1,0641	1,0648
CNY	1 EUR/CNY	7,5526	8,0563	7,746	7,9441
GBP	1 EUR/GBP	0,8305	0,9321	0,8740	0,9082

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

- Der Ölpreis sank im ersten Halbjahr 2020 von 66,00 USD/bbl zum Jahresende 2019 auf 41,15 USD/bbl am 30. Juni 2020; der Durchschnittspreis lag mit 42,02 USD/bbl um 37% unter Niveau des Vorjahreszeitraums.
- Der Jet Fuel Crack, der die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin abbildet, lag 72% unter Vorjahr.
- Der durchschnittliche Kerosinpreis sank entsprechend um 42% gegenüber Vorjahr.
- Der Euro wertete im Vergleich zum Vorjahr gegenüber den meisten für die Lufthansa Group relevanten Fremdwährungen ab: Schweizer Franken: -5.8%, Japanischer Yen: -4.1%, US-Dollar: -2,5%, Chinesischer Renminbi: -1.1%, Britischer Pfund: +0.1%.

BRANCHENENTWICKLUNG

ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT (Jan. - Juni 2020)

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	-62	-20
Nordamerika	-57	-5
Mittel- und Südamerika	-52	-21
Asien/Pazifik	-59	-17
Mittlerer Osten	-56	-16
Afrika	-57	-7
Industrie	-58	-15

Quelle: IATA Air Passenger / Air Freight Market Analysis (06/2020).

- Der Absatz im Passagiergeschäft ist aufgrund der Corona-Pandemie deutlich eingebrochen; die Anzahl weltweit verkaufter Passagierkilometer sank im ersten Halbjahr 2020 gemäß Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) um 58% gegenüber Vorjahr.
- Auch das Frachtgeschäft entwickelte sich rückläufig, wenn auch nicht im gleichen Maße wie das Passagiergeschäft; die Anzahl weltweit verkaufter Tonnenkilometer sank gemäß IATA im ersten Halbjahr 2020 um 15%.
- Die Märkte für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für Flugzeuge (MRO) sowie für Catering in den von der LSG Group bedienten Marktsegmenten Flugverkehr, Zugverkehr und Einzelhandel sind im ersten Halbjahr 2020 ebenfalls stark von der Coronakrise und der zeitweiligen weitgehenden Einstellung des globalen Flugverkehrs betroffen.

Geschäftsverlauf

Coronakrise belastet Geschäftsverlauf der Lufthansa Group wesentlich

- Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus hat den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group im ersten Halbjahr 2020 wesentlich belastet.
- Dabei hat die Lufthansa Group schnell und entschlossen auf den Ausbruch der Coronakrise reagiert; die angebotene Kapazität wurde zur Vermeidung von weiteren Verlusten deutlich verringert und es wurden umfangreiche Maßnahmen initiiert, um Kosten und Investitionsausgaben zu verringern und die Liquidität zu sichern; seit Anfang Juni wurde das Flugangebot wieder sukzessive ausgebaut; zum Ende des 1. Halbjahres wurde rund 10% der Kapazität des Vorjahres angeboten.
- Die Verkehrserlöse sanken im ersten Halbjahr 2020 aufgrund der rückläufigen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 58% auf 5.641 Mio. EUR, die Umsatzerlöse lagen mit 8.335 Mio. EUR um 52% unter Vorjahr.
- Die operativen Aufwendungen sanken primär aufgrund des mengenbedingten Rückgangs der Materialaufwendungen, insbesondere solche für Treibstoff und Gebühren, sowie der Einführung von Kurzarbeit für große Teile der Belegschaft um insgesamt 34% auf 12.069 Mio. EUR.
- Das Adjusted EBIT sank auf -2.899 Mio. EUR (Vorjahr: 418 Mio. EUR), die Adjusted EBIT-Marge lag bei -34,8% (Vorjahr: 2,4%).
- Das Konzernergebnis sank auf -3.617 Mio. EUR (Vorjahr: -116 Mio. EUR); es wurde von außerplanmäßigen Abschreibungen auf die Flotte und Firmenwerte sowie der negativen Marktwertentwicklung von Hedged zur Treibstoffkostenabsicherung belastet.
- Der Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um IFRS 16-Effekt) sank auf -510 Mio. EUR (Vorjahr: 269 Mio. EUR).
- Die Nettokreditverschuldung lag mit 7.314 Mio. EUR um 10% über dem Niveau vom Jahresende 2019 (31. Dezember 2019: 6.662 Mio. EUR); die Kennzahl Adjusted Net Debt/12-Monats-Adjusted EBITDA stieg aufgrund des Ergebnismrückgangs und des Anstiegs der Nettokreditverschuldung um 7,5 Punkte auf 10,3 (31. Dezember 2019: 2,8).
- Die spezifischen CO₂-Emissionen lagen im ersten Halbjahr 2020 bei 9,97 kg pro 100 Passagierkilometer (Gesamtjahr 2019: 9,22 kg); Grund für den Anstieg gegenüber 2019 waren im Wesentlichen die durch den Ausbruch des Coronavirus bedingten Reiseeinschränkungen und Nachfragerückgänge, die zu einer geringeren Auslastung führten, sowie der gesunkene Anteil von Interkontinentalverkehren, bei denen die spezifischen CO₂-Emissionen geringer sind.

Wesentliche Ereignisse

EU-Kommission genehmigt Verkauf des Europageschäfts der LSG Group

- Die EU-Kommission hat am 3. April 2020 den Verkauf des Europageschäfts der LSG Group unter Auflagen genehmigt; nach Erfüllung der Auflagen durch den Käufer gategroup soll der Verkauf abgeschlossen werden; der geplante Verkauf der internationalen Aktivitäten der LSG Group wird aufgrund der Coronakrise pausiert. ↗ **Geschäftsfeld Catering, S. 22.**

Lufthansa ordnet Zuständigkeiten im Vorstand neu

- Am 4. April 2020 hat Ulrik Svensson sein Mandat als Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG für das Ressort Finanzen aus gesundheitlichen Gründen mit Wirkung zum 6. April 2020 niedergelegt.
- Mit Wirkung zum 26. Juni 2020 hat Thorsten Dirks sein Mandat als Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG, Ressort Digital und Finanzwesen, niedergelegt.
- Daraufhin wurde eine neue Geschäftsverteilung für den Vorstand beschlossen; das bisherige Ressort Digital und Finanzwesen wird nicht nachbesetzt; die Zuständigkeiten werden den anderen Vorstandsressorts zugeordnet.
- Carsten Spohr verantwortet im Ressort des Vorstandsvorsitzenden bis auf weiteres zusätzlich die Finanzfunktionen; die Position des CFO soll in den kommenden Monaten wiederbesetzt werden; damit sollen perspektivisch wieder die Finanzfunktionen in einem eigenen Ressort gebündelt werden.
- Christina Foerster verantwortet das Ressort Customer, IT & Corporate Responsibility und trägt dabei auch die Verantwortung für den Lufthansa Innovation Hub und für den Einkauf.
- Harry Hohmeister verantwortet das Ressort Commercial Passenger Airlines.
- Detlef Kayser verantwortet das Ressort Airline Resources & Operations Standards, in dem auch die zentrale Steuerung des Restrukturierungs- und Transformationsprogramms angesiedelt ist.
- Michael Niggemann verantwortet das Ressort Personal, Recht und M&A.

Lufthansa Group beschließt erstes Restrukturierungspaket

- Im Rahmen eines ersten Restrukturierungspakets hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG am 7. April 2020 Maßnahmen beschlossen, um die Kapazität der Flugbetriebe an die durch die Krise nachhaltig belastete Kundennachfrage anzupassen; die Maßnahmen umfassen insbesondere die Reduzierung der Flottengröße durch erste Flugzeugstilllegungen und die Einstellung des Flugbetriebs Germanwings. ↗ **Geschäftsfelder, S. 14.**

- Am 7. Juli 2020 hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG ein zweites Paket des Restrukturierungsprogramms verabschiedet. [↗ Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, S. 8.](#)

Wirtschaftsstabilisierungsfonds, Schweizer und Österreichische Bundesregierung stimmen Stabilisierungspaketen zu

- Am 25. Mai 2020 hat der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland dem Stabilisierungspaket für die Deutsche Lufthansa AG zugestimmt; das Paket sieht Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite von bis zu 9 Milliarden Euro vor.
- Der WSF hat im Wege einer Kapitalerhöhung Aktien gezeichnet und eine Beteiligung von 20% am Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG aufgebaut [↗ Ereignisse nach dem Bilanzstichtag](#); darüber hinaus wird der WSF Stille Einlagen von insgesamt bis zu 5,7 Milliarden Euro in das Vermögen der Deutschen Lufthansa AG leisten, davon werden 4,7 Milliarden Euro im Sinne der Vorschriften des HGB und der IFRS als Eigenkapital eingestuft; schließlich werden die Stabilisierungsmaßnahmen ergänzt durch eine syndizierte Kreditfazilität in Höhe von bis zu 3 Milliarden Euro unter Beteiligung der KfW und privater Banken mit einer Laufzeit von drei Jahren. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass die Regierungen in der Schweiz, Österreich und Belgien einen Teil der staatlichen Unterstützung für ihre nationalen Airlines übernehmen werden. [↗ Weitere Details zu den Stabilisierungsmaßnahmen: Anhang, S. 32.](#)
- Auflagen betreffen insbesondere den Verzicht auf künftige Dividendenzahlungen und Beschränkungen der Managementvergütung; außerdem kann der WSF auf der Basis von Vorschlägen der Deutschen Lufthansa AG zwei Aufsichtsräte zur Wahl benennen, wovon ein Aufsichtsratsmitglied des Prüfungsausschusses werden soll; außer im Übernahmefall verpflichtet sich der WSF, sein Stimmrecht in der Hauptversammlung bei den üblichen Beschlüssen ordentlicher Hauptversammlungen nicht auszuüben.
- Die von Deutschland gegenüber der EU-Kommission gegebenen Zusagen verpflichten den Konzern, an den Flughäfen Frankfurt und München je einem Wettbewerber zur Stationierung von je bis zu vier Flugzeugen, bis zu 24 Start- und Landerechte (Slots), also rechnerisch drei Start- und drei Landerechte pro Flugzeug und Tag, zu übertragen.
- Am 25. Juni 2020 haben sich die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung für die Annahme der Kapitalmaßnahmen und der Beteiligung des WSF an der Deutschen Lufthansa AG ausgesprochen; am gleichen Tag genehmigte die EU-Kommission das Stabilisierungspaket; damit sieht der Vorstand der Gesellschaft den Fortbestand des Konzerns auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung für die nächsten zwölf Monate als gesichert an.
- Bereits am 29. April 2020 hat der Schweizer Bund garantierte Kredite für die beiden Schweizer Fluggesellschaften der Lufthansa Group, SWISS und Edelweiss, in Höhe von 1,5 Milliarden Schweizer Franken (circa

1,4 Milliarden Euro) zugesagt; die Mittel dürfen nur bei der SWISS und Edelweiss eingesetzt werden; konzerninterne Dividendenzahlungen müssen für den Zeitraum der Inanspruchnahme des Kredits unterbleiben.

- Am 8. Juni 2020 haben sich die österreichische Bundesregierung, die Lufthansa Group und Austrian Airlines auf Eckpunkte für ein Corona-Hilfspaket in Höhe von 600 Millionen Euro für Austrian Airlines verständigt.
- Darüber hinaus haben die belgische Regierung und die Lufthansa Group eine grundlegende Einigung über ein Stabilisierungspaket für Brussels Airlines erzielt. [↗ Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, S. 8.](#)
- Die Unterstützungsleistungen aus der Schweiz, Österreich und Belgien unterliegen dem Vorbehalt der finalen Genehmigung des WSF und der KfW und werden auf das Stabilisierungspaket für die Deutsche Lufthansa AG angerechnet. [↗ Weitere Details zu den Stabilisierungsmaßnahmen: Anhang, S. 32.](#)

Lufthansa Aktie nun im MDAX gelistet

- Aufgrund der Kursverluste infolge der Coronakrise und des entsprechenden Rückgangs der Free Float-bereinigten Marktkapitalisierung ist die Lufthansa Aktie seit dem 22. Juni 2020 nicht mehr im DAX30-Index, sondern im MDAX-Index gelistet.

Lufthansa und Unabhängige Flugbegleitergewerkschaft UFO einigen sich auf Krisenpaket

- Lufthansa und die Unabhängige Flugbegleitergewerkschaft UFO haben sich am 24. Juni 2020 auf ein Maßnahmenpaket zur Bewältigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise geeinigt; damit werden bis Ende 2023 Kosteneinsparungen von mehr als einer halben Milliarde Euro erzielt.
- Das Maßnahmenpaket umfasst unter anderem das Aussetzen von Vergütungsanhebungen, eine Flugstundenabsenkung bei entsprechender Reduzierung der Vergütung sowie temporär reduzierte Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung.
- Darüber hinaus haben sich beide Parteien auf ein Paket freiwilliger Maßnahmen und Abfindungsprogramme geeinigt; hierzu zählen unter anderem unbezahlter Urlaub, freiwillige Maßnahmen zur weiteren Arbeitszeitabsenkung und der geförderte, vorzeitige Wechsel in die Altersversorgung.
- Mit dem jetzt beschlossenen Krisenpaket geht das Unternehmen davon aus für die 22.000 Kabinenmitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG betriebsbedingte Kündigungen für den Zeitraum der Krise vermeiden zu können; die getroffenen Vereinbarungen benötigen noch die Zustimmung der Mitglieder der UFO.

Austrian Airlines und Brussels Airlines treffen Vereinbarungen mit Mitarbeitern zur Krisenbewältigung

- Austrian Airlines konnte am 21. und 22. Mai 2020 Einigungen mit dem Bord- und Bodenpersonal auf einen Krisenbeitrag erzielen; hieraus werden jährliche Einsparungen von 80 Mio. EUR erwartet.

- Auch Brussels Airlines hat am 26. Juni 2020 eine Vereinbarung mit den Sozialpartnern für die Mitarbeiter an Bord und am Boden zur Umsetzung von strukturellen Maßnahmen erzielt.

Lufthansa Group baut Kapazitäten wieder aus

- Am 29. Juni 2020 sind die Airlines der Lufthansa Group aufgrund der deutlich veränderten Buchungswünsche ihrer Fluggäste von einer kurzfristigen zu einer längerfristigen Flugplanung bis Ende Oktober 2020 übergegangen und haben diese in den Buchungssystemen umgesetzt.
- Die Airlines werden somit bis Ende Oktober wieder rund 40% der Kapazität des Vorjahres anbieten; insgesamt sollen dafür bis Ende Oktober über 380 Flugzeuge eingesetzt werden; damit ist wieder die Hälfte der Flotte der Lufthansa Group in der Luft.
- Ende Oktober sollen über 90% aller ursprünglich geplanten Kurz- und Mittelstreckenziele und über 70% der Langstreckendestinationen der Group wieder angefliegen werden.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Rating-Agenturen stufen Bewertung der Lufthansa Group herab

- Die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's haben am 1. Juli 2020 beziehungsweise am 2. Juli 2020 das Bonitätsrating der Lufthansa Group infolge der Ausbreitung des Coronavirus und dessen Auswirkungen von BB+ auf BB beziehungsweise von Ba1 auf Ba2 herabgesetzt; Scope Ratings bestätigte am 14. Juli 2020 das Rating BBB-, damit wird die Lufthansa Group von Scope Ratings weiter im Investment Grade Bereich eingestuft.

WSF baut Beteiligung von 20% am Grundkapital auf

- Im Rahmen der Stabilisierungsmaßnahmen hat der WSF am 2. Juli 2020 im Wege einer Kapitalerhöhung Aktien gezeichnet und eine Beteiligung von 20% am Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG aufgebaut; der Bezugspreis betrug 2,56 Euro je Aktie, so dass sich die Bareinlage auf rund 0,3 Mrd. EUR belief.

Erste Zahlungen aus dem Stabilisierungspaket sind erfolgt

- Die Deutsche Lufthansa AG hat bislang insgesamt 2,3 Mrd. EUR aus dem Stabilisierungspaket erhalten; am 2. Juli 2020 flossen 0,3 Mrd. EUR aus der Kapitalerhöhung durch den WSF zu, am 3. Juli 2020 folgten weitere 1,0 Mrd. EUR aus der ersten Tranche der KfW-Fazilität sowie am 9. Juli 2020 ebenfalls 1,0 Mrd. EUR als Stille Beteiligung II seitens des WSF.
- Darüber hinaus hat die LSG sowie die LHT Group in den USA bis zum 4. August 2020 Zahlungen im Rahmen des „Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act“ („CARES Act“) in einer Gesamthöhe von 170 Mio. USD erhalten.

Lufthansa Group beschließt zweites Paket des Restrukturierungsprogramms

- Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat in Folge der Coronakrise am 7. Juli 2020 ein zweites Paket des Restrukturierungsprogramms verabschiedet.
- Das umfassende Restrukturierungsprogramm mit dem Titel „ReNew“ ist bis Dezember 2023 angelegt und wird von Dr. Detlef Kayser, Vorstand Airline Resources & Operations Standards, geführt; es umfasst auch bereits laufende Restrukturierungsprogramme der Airlines und Servicegesellschaften des Konzerns.
- Nach der Verkleinerung des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG sollen die Vorstands- und Geschäftsführungsgremien der Tochterunternehmen im Vergleich zu 2019 verkleinert werden; die Anzahl der Führungskräftestellen soll konzernweit um 20 Prozent reduziert werden; die Administration der Deutschen Lufthansa AG soll um 1.000 Stellen verkleinert werden.
- Die Rückführung der staatlichen Kredite und Einlagen soll schnellstmöglich erfolgen, um einen Anstieg der hieraus entstehenden Zinslasten zu vermeiden.
- Die Verselbständigung von Lufthansa German Airlines wird vorangetrieben.
- Die bereits geplante Reduzierung von Teilflotten und die Bündelung von Flugbetrieben wird umgesetzt – inklusive der touristischen Lang- und Kurzstreckenangebote an den Drehkreuzen Frankfurt und München; allein bei Lufthansa German Airlines wurden bereits 22 Flugzeuge vorzeitig ausgeflottet, darunter sechs Airbus A380, elf A320 und fünf Boeing 747-400.
- Die Finanzplanung bis 2023 sieht die Abnahme von maximal 80 neuen Flugzeugen in die Flotten der Lufthansa Group vor; aufgrund der Verschiebung von geplanten Auslieferungen halbiert sich damit das Investitionsvolumen für neue Flugzeuge in diesem Zeitraum.

EU-Kommission stimmt Hilfspaket für Austrian Airlines zu

- Am 7. Juli 2020 hat die EU-Kommission ihre Zustimmung für das zwischen der österreichischen Bundesregierung, die Lufthansa Group und Austrian Airlines verhandelte Corona-Hilfspaket in Höhe von 600 Millionen Euro für Austrian Airlines gegeben.
- Als Teil des Pakets hat die Deutsche Lufthansa AG nach der Freigabe Austrian Airlines 150 Mio. EUR Eigenkapital zur Verfügung gestellt.

Einigung über Stabilisierungspaket für Brussels Airlines erzielt

- Die belgische Regierung und die Lufthansa Group haben eine grundlegende Einigung über ein Darlehen des belgischen Staats in Höhe von 290 Mio. EUR an Brussels Airlines erzielt; dieses wird ergänzt durch einen Eigenkapitalzuschuss der Deutschen Lufthansa AG von 170 Mio. EUR; damit wird die Umsetzung des Turnaround-Programms von Brussels Airlines ermöglicht, um die Airline langfristig profitabel auszurichten; die finale vertragliche Ausgestaltung steht noch aus; darüber hinaus stehen die Maßnahmen noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den WSF und die EU-Kommission.

Finanzielle Entwicklung

ERTRAGSLAGE

Verkehrsleistung ist belastet durch Coronakrise; Verkehrserlöse sinken um 58%

- Die Verkehrsleistung der Lufthansa Group Airlines ist infolge der Coronakrise deutlich zurückgegangen; der Absatz (verkaufte Passagierkilometer) sank gegenüber Vorjahr um 65%, das Angebot (angebotene Passagierkilometer) wurde durch Kapazitätsanpassungen um 61% reduziert; der Sitzladefaktor sank um 8,7 Prozentpunkte auf 72,2%.
- Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group ist insbesondere durch den Wegfall von Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge beeinflusst; um dies zu kompensieren wurden Passagiermaschinen zum Transport von Fracht umgerüstet und eingesetzt; das Angebot (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) verringerte sich um 36%, der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) sank um 32%; der Nutzladefaktor lag mit 65,6% um 4,0 Prozentpunkte über Vorjahr.
- Die Verkehrserlöse sanken aufgrund der rückläufigen Verkehrsleistung um 58% auf 5.641 Mio. EUR (Vorjahr: 13.375 Mio. EUR).

ANTEIL DER GESCHÄFTSFELDER AM KONZERNAUSSUMMENSAZ

in % (zum 30.06.2020)



Umsatzerlöse sinken gegenüber Vorjahr um 52%

- Die anderen Betriebserlöse sanken um 33% auf 2.694 Mio. EUR (Vorjahr: 4.041 Mio. EUR), im Wesentlichen krisenbedingt durch rückläufige Erlöse in den Geschäftsfeldern Technik und Catering sowie bei den Gesellschaften AirPlus und Lufthansa Aviation Training.
- Die Umsatzerlöse lagen mit 8.335 Mio. EUR um 52% unter Vorjahr (Vorjahr: 17.416 Mio. EUR); die operativen Erträge sanken um 50% auf 9.287 Mio. EUR (Vorjahr: 18.492 Mio. EUR).

UMSATZ, ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio. €	Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Veränderung in %
Verkehrserlöse ¹⁾	5.641	13.375	-58
Andere Betriebserlöse	2.694	4.041	-33
Umsatzerlöse¹⁾	8.335	17.416	-52
Sonstige operative Erträge	952	1.076	-12
Summe operative Erträge	9.287	18.492	-50
Materialaufwand ¹⁾	5.127	9.631	-47
davon Treibstoff	1.321	3.225	-59
davon übrige RHB und bezogene Waren	1.277	1.996	-36
davon Gebühren	1.049	2.219	-53
davon Fremdleistungen Technik	671	978	-31
Personalaufwand	3.612	4.518	-20
Planmäßige Abschreibungen	1.321	1.318	0
Sonstiger operativer Aufwand	2.009	2.695	-25
Summe operative Aufwendungen	12.069	18.162	-34
Beteiligungsergebnis	-117	88	
Adjusted EBIT	-2.899	418	
Summe Überleitung EBIT	-569	-1	-56.800
EBIT	-3.468	417	
Zinsergebnis	-162	-228	29
Übrige Finanzposten	-789	-77	-925
Ergebnis vor Ertragsteuern	-4.419	112	
Ertragsteuern	792	-213	
Ergebnis nach Ertragsteuern	-3.627	-101	-3.491
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	10	-15	
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	-3.617	-116	-3.018

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Operative Aufwendungen um 34% reduziert

- Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group sanken gegenüber Vorjahr insgesamt um 34% auf 12.069 Mio. EUR (Vorjahr: 18.162 Mio. EUR).
- Der Materialaufwand der Lufthansa Group lag mit 5.127 Mio. EUR um 47% unter Vorjahr.
 - Innerhalb des Materialaufwands sanken die Aufwendungen für Treibstoff um 59% auf 1.321 Mio. EUR; die Veränderung basiert im Wesentlichen auf rückläufigen Verbrauchsmengen während die Preise sicherungsbedingt nur leicht gesunken sind; das Preissicherungsergebnis betrug -132 Mio. EUR.
 - Die Aufwendungen für andere Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sanken mengenbedingt um 36% auf 1.277 Mio. EUR.
 - Die Aufwendungen für Gebühren sanken gegenüber Vorjahr insbesondere mengenbedingt um 53% auf 1.049 Mio. EUR.

- Die Aufwendungen für Fremdleistungen Technik lagen mit 671 Mio. EUR um 31% unter Vorjahr; der Rückgang der Flugaktivitäten wirkte sich erst mit Verzögerung auf die Technikkosten aus.
- Der Personalaufwand sank um 20% auf 3.612 Mio. EUR (Vorjahr: 4.518 Mio. EUR), insbesondere aufgrund der Effekte aus der Kurzarbeit, der gegenüber Vorjahr niedrigeren Ergebnisbeteiligung und einer um 3% niedrigeren durchschnittlichen Mitarbeiterzahl.
- Die planmäßigen Abschreibungen blieben mit 1.321 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 1.318 Mio. EUR).
- Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken um 25% auf 2.009 Mio. EUR (Vorjahr: 2.695 Mio. EUR), insbesondere aufgrund rückläufiger direkt mit der Geschäftstätigkeit verbundener Kosten wie Reise- und Vertriebsaufwendungen; gegenläufig erhöhten sich die Wertberichtigungen auf den Forderungsbestand.

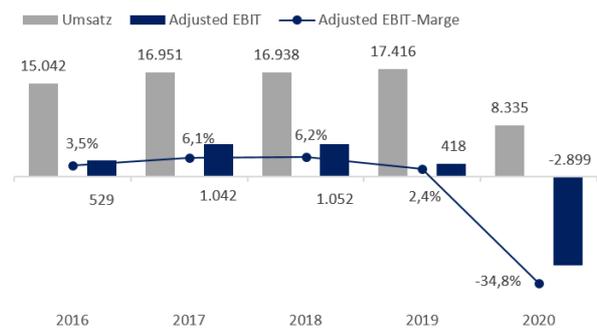
Adjusted EBIT und Konzernergebnis sinken krisenbedingt deutlich

- Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group sank im Vergleich zum Vorjahr auf -2.899 Mio. EUR (Vorjahr: 418 Mio. EUR); die Adjusted EBIT-Marge lag bei -34,8% (Vorjahr: 2,4%).
- Das EBIT betrug -3.468 Mio. EUR (Vorjahr: 417 Mio. EUR); die Differenz zum Adjusted EBIT betrug damit -569 Mio. EUR (Vorjahr: -1 Mio. EUR); darin enthalten sind Abschreibungen auf Flugzeuge und Nutzungsrechte an Flugzeugen in Höhe von 300 Mio. EUR, für die eine Wiederaufnahme der operativen Tätigkeit nicht mehr geplant ist; hiervon betroffen waren Lufthansa German Airlines (sechs Airbus A380, fünf Boeing B747, elf A320), Austrian Airlines (drei B767, 13 Dash8-400), Lufthansa Cargo (zwei MD11-Frachter), Eurowings (Nutzungsrechte an 15 Dash8-400) sowie Brussels Airlines (Nutzungsrechte an zwei A330 und acht A319); außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von -157 Mio. EUR betrafen Firmenwerte der Geschäftseinheit LSG US und Eurowings; Joint Venture Beteiligungswerte im Geschäftsbereich Technik wurden aufgrund der krisenbedingt verschlechterten Geschäftsaussichten außerplanmäßig um 62 Mio. EUR wertberichtigt; die zum Verkauf stehende Vermögensgruppe der LSG EU Gesellschaften wurden im

Hinblick auf den voraussichtlichen Kaufpreis um 26 Mio. EUR abgeschlossen.

- Das Zinsergebnis stieg um 29% auf -162 Mio. EUR (Vorjahr: -228 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund von nicht wiederkehrenden einmaligen Belastungen aus Zinsen auf Betriebsprüfungsergebnisse im Vorjahr.
- Die übrigen Finanzposten sanken auf -789 Mio. EUR (Vorjahr: -77 Mio. EUR), insbesondere aufgrund der negativen Marktwertentwicklung von Hedges zur Treibstoffkostenabsicherung, die infolge der notwendig gewordenen Auflösung von Sicherungsbeziehungen im Finanzergebnis ausgewiesen werden.
- Die Entlastung aus Ertragsteuern in Höhe von 792 Mio. EUR betraf die Aktivierung von latenten Steuern auf negative Ergebnisse des ersten Halbjahres 2020 (Vorjahr: Steueraufwand von 213 Mio. EUR); die Steuerquote betrug aufgrund der Nicht-Aktivierung von Steuerlatenzen bei Gesellschaften mit Verlusthistorie lediglich 17,9%.
- Das Konzernergebnis der Lufthansa Group sank entsprechend auf -3.617 Mio. EUR (Vorjahr: -116 Mio. EUR).
- Das Ergebnis je Aktie lag bei -7,56 EUR (Vorjahr: -0,24 EUR).

ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € (Jan. - Juni) UND ADJUSTED EBIT-MARGE in % (Jan. - Juni)



ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €	Jan. - Juni 2020		Jan. - Juni 2019	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse¹⁾	8.335	–	17.416	–
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	158	–	319	–
Sonstige betriebliche Erträge	797	–	795	–
davon Erträge aus Buchgewinnen	–	-3	–	-13
davon Zuschreibungen Anlagevermögen bzw. Vermögenswerte zum Verkauf	–	-1	–	-25
Summe betriebliche Erträge	9.290	-4	18.530	-38
Materialaufwand ¹⁾	-5.127	–	-9.631	–
Personalaufwand	-3.620	–	-4.520	–
davon aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand/Planabgeltung	–	8	–	2
Abschreibungen	-1.783	–	-1.329	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	462	–	11
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.048	–	-2.721	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf	–	29	–	-1
davon Aufwendungen aus Buchverlusten	–	12	–	27
Summe betriebliche Aufwendungen	-12.578	511	-18.201	39
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-3.288	–	329	–
Beteiligungsergebnis	-180	–	88	–
Außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity Beteiligungsbuchwerte	–	62	–	–
EBIT	-3.468	–	417	–
Summe Überleitung Adjusted EBIT	–	569	–	1
Adjusted EBIT	–	-2.899	–	418
Planmäßige Abschreibungen	–	1.321	–	1.318
Adjusted EBITDA	–	-1.578	–	1.736

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

FINANZLAGE

Investitionsvolumen liegt um 53% unter Vorjahr

— Die Bruttoinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) der Lufthansa Group sanken vor allem aufgrund der Verschiebung geplanter Flugzeugauslieferungen um 53% auf 897 Mio. EUR (Vorjahr: 1.904 Mio. EUR).

Operativer Cashflow sinkt um 85%; Adjusted Free Cashflow sinkt auf -510 Mio. EUR

— Der Operative Cashflow sank gegenüber Vorjahr aufgrund des Rückgangs des Ergebnisses vor Ertragssteuern um 85% auf 363 Mio. EUR (Vorjahr: 2.393 Mio. EUR).

— Im Vergleich zum Vorsteuerergebnis fiel der Rückgang aufgrund der nicht-zahlungswirksamen Ergebnisbestandteile niedriger aus; diese umfassten insbesondere außerplanmäßige Abschreibungen auf Anlage- und zum Verkauf stehendes Vermögen (553 Mio. EUR; Vorjahr: 11 Mio. EUR) sowie Bewertungseffekte

aus Geschäften zur Treibstoffkostensicherung (344 Mio. EUR); ebenso unterstützten der Wegfall von Ertragsteuervorauszahlungen, die Verschiebung von Zahlungen aus sonstigen Steuern und positive Effekte im Working Capital die Entwicklung.

— Der Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um IFRS 16-Effekt) sank aufgrund der Entwicklung des operativen Cashflows auf -510 Mio. EUR (Vorjahr: 269 Mio. EUR).

Finanzierungstätigkeit führt zu Mittelzufluss

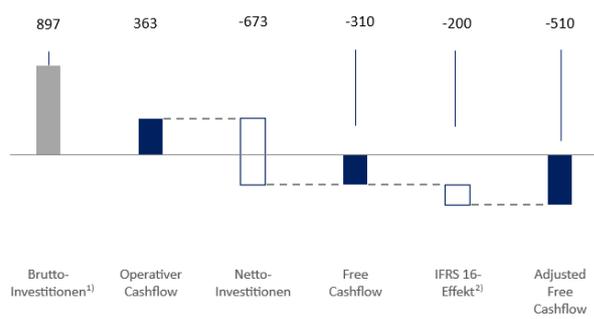
— Der Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Zufluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 534 Mio. EUR (Vorjahr: Abfluss von 127 Mio. EUR); dieser resultierte aus der Platzierung zweier Schuldscheindarlehen sowie gezogenen Kreditlinien und kurzfristigen Mittelaufnahmen in Höhe von insgesamt 1.784 Mio. EUR, denen im Wesentlichen planmäßige Tilgungen von fünf Schuldscheindarlehen und von Flugzeugfinanzierungen gegenüberstanden (1.126 Mio. EUR).

- Die im Rahmen des Stabilisierungspakets mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds vereinbarten Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite sowie die Unterstützungsmaßnahmen in der Schweiz und Österreich kamen bis 30. Juni 2020 noch nicht zur Auszahlung; sie hatten somit keinen Einfluss auf die Entwicklung von Bilanz und Cashflow im ersten Halbjahr 2020.

Liquidität liegt über Vorjahresniveau

- Die Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln und kurzfristigen Wertpapieren) stieg gegenüber Vorjahr insbesondere aufgrund der liquiditätssteigernden Maßnahmen um 7% auf 3.659 Mio. EUR (Vorjahr: 3.406 Mio. EUR); davon waren zum Bilanzstichtag 2.828 Mio. EUR zentral verfügbar; die strategische Liquidität in Höhe von 2,1 Mrd. EUR, die bislang in einem Spezialfonds angelegt war, wurde aufgelöst und der operativen Liquidität zugeführt, um sie unmittelbar verfügbar zu machen.

CASHFLOW UND INVESTITIONEN in Mio. € (zum 30.06.2020)



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

²⁾ Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzsumme sinkt gegenüber Jahresende 2019

- Die Bilanzsumme zum 30. Juni 2020 sank gegenüber Jahresende 2019 um 6% auf 39.887 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 42.659 Mio. EUR).
- Die langfristigen Vermögenswerte sanken um 2% auf 30.761 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 31.374 Mio. EUR); die Veränderung basiert im Wesentlichen aus Abschreibungen des Anlagevermögens, die durch den Anstieg von latenten Ertragssteueransprüchen teilweise kompensiert wurden.
- Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken um 19% auf 9.126 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 11.285 Mio. EUR); der Rückgang der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderen Forderungen wurde teilweise durch den Anstieg der liquiden Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere, resultierend

aus der Netto-Mittelaufnahme und ergebnisneutralen Zuflüssen, kompensiert.

- Innerhalb der zum Verkauf stehenden Vermögenswerte in Höhe von 384 Mio. EUR betrafen 321 Mio. EUR die Veräußerungsgruppe der europäischen Catering-Gesellschaften.
- Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen um 5% auf 17.268 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 16.417 Mio. EUR), insbesondere aufgrund des Anstiegs von Pensionsverbindlichkeiten.
- Die Pensionsverbindlichkeiten stiegen um 11% auf 7.422 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 6.659 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des starken Rückgangs der Marktwerte des Deckungsvermögens, nur zum Teil kompensiert durch den um 0,1 Prozentpunkte auf 1,5% gestiegenen Zinssatz zur Abzinsung von Pensionsverpflichtungen.
- Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen um 6% auf 16.917 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 15.986 Mio. EUR), primär aufgrund der Zunahme der kurzfristig fälligen Finanzschulden, derivativen Finanzinstrumente und Verbindlichkeiten aus nicht genutzten Flugtickets, denen rückläufige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüberstehen.
- Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten in Höhe von 491 Mio. EUR betrafen die Veräußerungsgruppe der europäischen Catering-Gesellschaften.
- Das Eigenkapital ist gegenüber Jahresende 2019 um 44% auf 5.702 Mio. EUR gesunken (31. Dezember 2019: 10.256 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des Konzernverlusts und der negativen, ergebnisneutralen Bewertungseffekte bei den Pensionen und Derivaten.

Eigenkapitalquote sinkt um 9,7 Prozentpunkte

- Die Eigenkapitalquote ist gegenüber Jahresende 2019 um 9,7 Prozentpunkte auf 14,3% gesunken (31. Dezember 2019: 24,0%).
- Die Nettokreditverschuldung lag mit 7.314 Mio. EUR um 10% über dem Niveau vom Jahresende 2019 (31. Dezember 2019: 6.662 Mio. EUR). Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Pensionsverbindlichkeiten abzüglich 50% der 2015 begebenen Hybridanleihe, stieg gegenüber Jahresende 2019 um 11% auf 14.489 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 13.074 Mio. EUR).
- Die Kennzahl Adjusted Net Debt/12-Monats-Adjusted EBITDA stieg aufgrund des Ergebnisrückgangs und des Anstiegs der Nettokreditverschuldung um 7,5 Punkte auf 10,3 (31. Dezember 2019: 2,8).

KONZERNFLOTTE – BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa German Airlines inklusive Regionalgesellschaften (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Brussels Airlines (SN), Eurowings inklusive Germanwings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.06.2020

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	SN	EW	LCAG	Konzernflotte	davon Lease	Veränderung zum 31.12.19	Veränderung zum 30.06.19
Airbus A220		29					29			
Airbus A319	30		7	22	51		110	35	-3	-3
Airbus A320	96	31	29	16	56		228	36	3	3
Airbus A321	68	9	6		5		88	2		3
Airbus A330	26 ¹⁾	16		10			52	10	-1	-1
Airbus A340	34	9					43			
Airbus A350	16						16		1	2
Airbus A380	14						14			
Boeing 747	32						32			
Boeing 767			6				6			
Boeing 777		12	6				18	2		2
Boeing 777F						11 ²⁾	11	4		1
Boeing MD-11F						6	6		-2	-6
Bombardier CRJ	35						35			
Bombardier Q Series			14		15 ³⁾		29	15	-1	-5
Embraer	26		17				43			
Flugzeuge gesamt	377	106	85	48	127	17	760	104	-3	-4

¹⁾ Teilweise operiert von Brussels Airlines (SN) und SunExpress.

²⁾ Teilweise operiert von Aerologic, davon 2 Flugzeuge in quotaler Zuordnung.

³⁾ Operiert von Luftfahrtgesellschaft Walter.

Geschäftsfelder

- Die Struktur der Geschäftsfelder wurde mit Beginn des Geschäftsjahres 2020 angepasst.
- Brussels Airlines, Germanwings und das Langstreckengeschäft der Eurowings werden seitdem durch die Network Airlines gesteuert und vor diesem Hintergrund dem Geschäftsfeld Network Airlines zugeordnet.
- Die Geschäftsaktivitäten der Lufthansa Technik im Bereich Line Maintenance sind auf die Deutsche Lufthansa AG übergegangen und werden in Eigenregie durchgeführt und im Geschäftsfeld Network Airlines erfasst.
- Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

GESCHÄFTSFELD NETWORK AIRLINES

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Veränderung in %	April - Juni 2020	April - Juni 2019	Veränderung in %
Umsatz ¹⁾	Mio. €	4.531	11.938	-62	498	6.744	-93
davon Verkehrserlöse ¹⁾	Mio. €	3.858	10.938	-65	252	6.240	-96
Operative Aufwendungen ¹⁾	Mio. €	7.377	11.917	-38	2.236	6.258	-64
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	-1.460	1.425		-1.064	1.200	
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	-2.416	488		-1.525	730	
EBIT ¹⁾	Mio. €	-2.686	487		-1.527	729	
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	-53,3	4,1	-57,4 P.	-306,2	10,8	-317,0 P.
Segmentinvestitionen ¹⁾	Mio. €	664	1.520	-56	66	534	-88
Mitarbeiter zum 30.06 ¹⁾	Anzahl	59.953	60.472	-1	–	–	
Flüge ¹⁾	Anzahl	185.366	462.403	-60	15.441	251.063	-94
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	19.220	56.316	-66	1.163	32.115	-96
Angebote Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	63.173	159.167	-60	3.869	86.338	-96
Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	45.230	128.832	-65	1.899	71.898	-97
Sitzladefaktor ¹⁾	%	71,6	80,9	-9,3 P.	49,1	83,3	-34,2 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die Network Airlines haben ihr Flugangebot infolge der Coronakrise deutlich reduziert und einen großen Teil der Flotte vorübergehend stillgelegt.
- Weitere Maßnahmen zur Sicherung der Liquidität umfassen Personalmaßnahmen wie Kurzarbeit und Einstellungsstopps sowie Sachkostenreduzierungen.
- Seit Juni wurde das Flugangebot wieder sukzessive ausgebaut; zum Ende des 1. Halbjahres 2020 wurde 9% der Kapazität des Vorjahres angeboten, bis Ende Oktober soll die Kapazität auf rund 40% ausgebaut werden.
- Die Sicherheit und Gesundheit ihrer Passagiere und Mitarbeiter hat für die Network Airlines oberste Priorität; daher wurden und werden fortführend sämtliche Verfahren während der gesamten Reisekette überprüft, um die Sicherheit aller zu gewährleisten; dabei ist die Tragepflicht eines Mund-Nasen-Schutzes vom Einsteigen über den Flug bis zum Aussteigen ein zentraler Baustein im Hygienekonzept.
- Um ihren Kunden in der Coronakrise ein Höchstmaß an Flexibilität zu geben, bieten die Network Airlines weiterhin zahlreiche Umbuchungsmöglichkeiten an; darüber hinaus sollen Erstattungen für Flüge, die aufgrund der Coronakrise ausgefallen sind, beschleunigt an die Kunden ausgezahlt werden.
- Die Network Airlines bieten ihren Fluggästen zudem unabhängig vom gebuchten Tarif eine Rückfluggarantie auf allen europäischen Strecken und damit zusätzliche Sicherheit an.

OPERATIVE KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019 ¹⁾	Verände- rung in %	Währungs- bereinigte Verände- rung in %	April - Juni 2020	April - Juni 2019 ¹⁾	Verände- rung in %	Währungs- bereinigte Verände- rung in %
Durchschnittserlöse	€ Cent	7,6	7,8	-3,5	-5,0	10,6	8,0	32,7	33,7
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	7,5	7,6	-1,6	-3,7	15,5	8,0	95,2	87,5
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsauf- wendungen	€ Cent	9,5	5,6	69,8	67,8	52,6	5,3	892,9	884,9

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Entwicklung der Verkehrsgebiete

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - Juni 2020	Verände- rung	Jan. - Juni 2020	Verände- rung	Jan. - Juni 2020	Verände- rung	Jan. - Juni 2020	Verände- rung	Jan. - Juni 2020	Verände- rung
	in Mio. €	in %	in Tsd.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	1.319	-67	14.409	-66	18.269	-61	11.831	-67	64,8	-10,9 P.
Amerika	1.146	-66	2.259	-65	23.673	-60	17.598	-65	74,3	-9,6 P.
Asien/Pazifik	552	-70	1.195	-67	13.082	-63	9.724	-67	74,3	-9,6 P.
Nahost/Afrika	402	-57	1.357	-61	8.149	-55	6.077	-58	74,6	-4,5 P.
Nicht zuordenbar	439	-48								
Gesamtver- kehr	3.858	-65	19.220	-66	63.173	-60	45.230	-65	71,6	-9,3 P.

- Die Verkehrsleistung der Network Airlines zeigte infolge des Ausbruchs des Coronavirus eine rückläufige Entwicklung; der Absatz sank um 65%, das Angebot und die Zahl der Flüge wurde jeweils um 60% reduziert; der Sitzladefaktor sank um 9,3 Prozentpunkte auf 71,6%.
- Die Verkehrserlöse der Network Airlines sanken aufgrund der gesunkenen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 65% auf 3.858 Mio. EUR; die Umsatzerlöse lagen mit 4.531 Mio. EUR um 62% unter Vorjahr.
- Die währungsbereinigten Stückerlöse sanken vor allem aufgrund des Rückgangs des Ladefaktors in allen Verkehrsgebieten um 3,7%.
- Die operativen Aufwendungen sanken primär mengenbedingt aufgrund geringerer Aufwendungen für Treibstoff, Gebühren und Personal um 38% auf 7.377 Mio. EUR.
- Die währungsbereinigten Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen um 67,8%; die deutliche Verringerung des Kapazitätsangebots konnte dabei nicht in vollem Umfang durch entsprechende Kostensenkungen kompensiert werden.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -2.416 Mio. EUR (Vorjahr: 488 Mio. EUR); das EBIT betrug -2.686 Mio. EUR (Vorjahr: 487 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen der Flotte in Höhe von 268 Mio. EUR.
- Die Segmentinvestitionen wurden um 56% auf 664 Mio. EUR reduziert.

Lufthansa German Airlines¹⁾

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Verände- rung in %
Umsatz ²⁾	Mio. €	2.917	7.981	-63
Operative Aufwendungen ²⁾	Mio. €	4.904	7.927	-38
Adjusted EBITDA ²⁾	Mio. €	-1.114	951	
Adjusted EBIT ²⁾	Mio. €	-1.708	361	
EBIT ²⁾	Mio. €	-1.887	361	
Mitarbeiter zum 30.06. ²⁾	Anzahl	38.993	39.275	-1
Flüge ²⁾	Anzahl	115.990	279.858	-59
Fluggäste ²⁾	Tsd.	12.071	34.964	-65
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	41.350	104.303	-60
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	29.586	84.575	-65
Sitzladefaktor ²⁾	%	71,6	81,1	-9,5 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern.²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Lufthansa German Airlines verringerte ihr Flugangebot infolge der Coronakrise deutlich; die verbliebenen Flüge erhielten Verbindungen zu bedeutenden internationalen und europäischen Metropolen aufrecht; darüber hinaus wurde in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung ein umfangreiches Rückholprogramm durchgeführt, um Reisende aus der ganzen Welt nach Hause zu fliegen; seit Juni werden die angebotenen Flugverbindungen wieder deutlich ausgebaut.
- Im Rahmen des ersten Restrukturierungspakets der Lufthansa Group wurden auf der Langstrecke sechs Airbus A380 und fünf Boeing 747-400 und auf der Kurzstrecke elf A320 stillgelegt; dadurch wird die Kapazität von Lufthansa German Airlines an ihren Drehkreuzen Frankfurt und München langfristig reduziert.
- Lufthansa German Airlines hat außerdem die gesamte Airbus A340-600 Flotte, bestehend aus 17 Flugzeugen, vorübergehend stillgelegt; der Einsatz dieser Flugzeuge im regulären Liniendienst ist mindestens für die kommenden ein bis eineinhalb Jahre nicht vorgesehen.
- Die Umsatzerlöse von Lufthansa German Airlines sanken aufgrund der Auswirkungen der Coronakrise gegenüber Vorjahr um 63% auf 2.917 Mio. EUR; die operativen Erlöse sanken um 61% auf 3.217 Mio. EUR.
- Die operativen Aufwendungen lagen mit 4.904 Mio. EUR um 38% unter Vorjahr, primär bedingt durch den mengenbedingten Rückgang der Materialaufwendungen und niedrigere Personalaufwendungen aufgrund von Kurzarbeit.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -1.708 Mio. EUR (Vorjahr: 361 Mio. EUR); das EBIT betrug -1.887 Mio. EUR (Vorjahr: 361 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen der Flotte in Höhe von 178 Mio. EUR.

SWISS¹⁾

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Verände- rung in %
Umsatz ²⁾	Mio. €	1.095	2.434	-55
Operative Aufwendungen ²⁾	Mio. €	1.505	2.327	-35
Adjusted EBITDA	Mio. €	-75	411	
Adjusted EBIT	Mio. €	-293	215	
EBIT	Mio. €	-292	215	
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	10.475	10.341	1
Flüge	Anzahl	32.239	80.818	-60
Fluggäste ²⁾	Tsd.	3.602	10.067	-64
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	13.406	30.949	-57
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	9.747	25.404	-62
Sitzladefaktor	%	72,7	82,1	-9,4 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Infolge der Coronakrise hat SWISS ihr Flugprogramm auf ein Minimum reduziert und zwischenzeitlich nur noch eine Langstreckendestination sowie ausgewählte europäische Zentren bedient; zusätzlich wurden Charter-Frachtflüge durchgeführt, um dringend benötigte medizinische Ausrüstung in die Schweiz zu bringen; seit Juni wird das Angebot wieder sukzessive erweitert.
- Im Rahmen der bisher größten je durchgeführten Rückholaktion des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten haben SWISS und Edelweiss auf zahlreichen Rückholflügen Passagiere aus der ganzen Welt in die Schweiz geflogen.
- Als Teil des ersten Restrukturierungspakets der Lufthansa Group soll die Flottengröße durch die verzögerte Auslieferung der bestellten Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge angepasst und die vorgezogene Ausmusterung älterer Flugzeuge geprüft werden.
- Die Umsatzerlöse von SWISS sanken infolge des Ausbruchs des Coronavirus um 55% auf 1.095 Mio. EUR; die operativen Erlöse lagen mit 1.212 Mio. EUR um 52% unter Vorjahr.
- Die operativen Aufwendungen sanken primär aufgrund von mengenbedingt niedrigeren Aufwendungen für Gebühren und Treibstoff um insgesamt 35% auf 1.505 Mio. EUR.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -293 Mio. EUR (Vorjahr: 215 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -292 Mio. EUR (Vorjahr: 215 Mio. EUR).

Austrian Airlines

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Verände- rung in %
Umsatz ¹⁾	Mio. €	322	973	-67
Operative Aufwendungen ¹⁾	Mio. €	598	1.065	-44
Adjusted EBITDA	Mio. €	-153	32	
Adjusted EBIT	Mio. €	-235	-53	-343
EBIT	Mio. €	-299	-55	-444
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	6.756	6.999	-3
Flüge	Anzahl	23.635	66.419	-64
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	1.986	6.711	-70
Angebote- ne Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	4.598	13.560	-66
Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	3.132	10.585	-70
Sitzladefaktor	%	68,1	78,1	-10,0 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Austrian Airlines hat aufgrund der Coronakrise den regulären Flugbetrieb zwischen dem 18. März und dem 14. Juni 2020 komplett eingestellt; weltweite Rückholflüge für österreichische Staatsbürger in enger Zusammenarbeit mit dem österreichischen Außenministerium sowie weltweite Frachtflüge für dringend benötigte medizinische Ausrüstung wurden weiterhin durchgeführt; seit der Wiederaufnahme des Flugbetriebs wurde die Kapazität wieder sukzessive erweitert.
- Das bestehende Restrukturierungsprogramm bei Austrian Airlines soll aufgrund der Coronakrise noch einmal verschärft werden, unter anderem soll die Flotte verkleinert werden; dabei wurden bereits drei Boeing 767-300 und 13 Bombardier Dash8-400 vorzeitig stillgelegt.
- Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines sanken aufgrund der Auswirkungen des Coronavirus um 67% auf 322 Mio. EUR; die operativen Erlöse sanken um 64% auf 363 Mio. EUR.
- Die operativen Aufwendungen lagen mit 598 Mio. EUR um 44% unter Vorjahr, insbesondere aufgrund mengenbedingt gesunkener Aufwendungen für Treibstoff und Gebühren sowie niedrigerer Personalaufwendungen.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -235 Mio. EUR (Vorjahr: -53 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -299 Mio. EUR (Vorjahr: -55 Mio. EUR); die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen der Flotte in Höhe von 59 Mio. EUR im ersten Quartal 2020.

Brussels Airlines

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Verände- rung in %
Umsatz	Mio. €	252	684	-63
Operative Aufwendungen	Mio. €	463	757	-39
Adjusted EBITDA	Mio. €	-119	32	
Adjusted EBIT	Mio. €	-182	-36	-406
EBIT	Mio. €	-211	-36	-486
Mitarbeiter zum 30.06.	Anzahl	3.729	3.857	-3
Flüge	Anzahl	14.114	39.267	-64
Fluggäste	Tsd.	1.590	4.855	-67
Angebote- ne Sitzkilometer	Mio.	3.834	10.528	-64
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	2.776	8.402	-67
Sitzladefaktor	%	72,4	79,8	-7,4 P.

- Brussels Airlines hat infolge der Coronakrise vom 21. März bis 14. Juni 2020 vorübergehend alle planmäßigen Flüge ausgesetzt; eine minimale Flugkapazität wurde noch für Rückholflüge der Regierung und für den Transport von medizinischen Gütern bereitgehalten; seit der Wiederaufnahme des Flugbetriebs baut die Airline ihr Angebot sowohl für Urlaubs- als auch für Geschäftsreisende wieder sukzessive aus.
- Das bestehende Restrukturierungsprogramm von Brussels Airlines soll infolge des Ausbruchs des Coronavirus noch einmal intensiviert werden; dabei sollen die Flottengröße um 30% und die Anzahl der Mitarbeiter um 25% reduziert werden. Darüber hinaus hat Brussels Airlines weitere Maßnahmen zur Reduzierung der variablen und fixen Kosten initiiert, um den Auswirkungen der Coronakrise entgegenzuwirken.
- Die Umsatzerlöse von Brussels Airlines sanken infolge der Coronakrise um 63% auf 252 Mio. EUR; die operativen Erlöse lagen mit 281 Mio. EUR um 61% unter Vorjahr.
- Die operativen Aufwendungen sanken primär aufgrund der mengenbedingt gesunkenen Materialaufwendungen um 39% auf 463 Mio. EUR; damit wurde der Effekt aus Rückstellungen, die in Höhe von 47 Mio. EUR für Restrukturierungsmaßnahmen gebildet wurden, mehr als ausgeglichen.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -182 Mio. EUR (Vorjahr: -36 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -211 Mio. EUR (Vorjahr: -36 Mio. EUR); die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen von Nutzungsrechten an zwei Airbus A330-200 und acht Airbus A319 in Höhe von 29 Mio. EUR.

GESCHÄFTSFELD EUROWINGS

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Veränderung in %	April - Juni 2020	April - Juni 2019	Veränderung in %
Umsatz ¹⁾	Mio. €	377	1.047	-64	45	634	-93
davon Verkehrserlöse ¹⁾	Mio. €	361	1.048	-66	40	634	-94
Operative Aufwendungen ¹⁾	Mio. €	746	1.290	-42	230	685	-66
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	-254	-68	-274	-133	45	
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	-358	-188	-90	-183	-14	-1.207
EBIT ¹⁾	Mio. €	-432	-188	-130	-199	-15	-1.227
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	-95,0	-18,0	-77,0 P.	-406,7	-2,2	-404,5 P.
Segmentinvestitionen ¹⁾	Mio. €	50	34	47	7	21	-67
Mitarbeiter zum 30.06 ¹⁾	Anzahl	3.219	3.608	-11	–	–	
Flüge ¹⁾	Anzahl	40.571	113.063	-64	3.289	61.749	-95
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	4.255	12.657	-66	556	7.437	-93
Angebotene Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	5.431	15.436	-65	438	8.812	-95
Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	4.283	12.337	-65	514	7.338	-93
Sitzladefaktor ¹⁾	%	78,9 ²⁾	80,0	-1,1 P.	117,3 ²⁾	83,3	34,0 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Auf Basis gebuchter Passagiere.

- Aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus reduzierte Eurowings das Flugprogramm vorübergehend auf etwa 10% der bisherigen Kapazitäten; seit Juni 2020 stockt Eurowings ihr Flugprogramm für Geschäftsreisende sowie für Urlaubsreisende signifikant auf; bis Ende Oktober soll die Kapazität auf rund 55% ausgebaut werden.
- Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen der Coronakrise umfassen die Reduzierung der Zahl der Flugzeuge, Einsparungen im Personalbereich, insbesondere durch Kurzarbeit, Einsparungen bei Sachkosten und Projektbudgets sowie weitere liquiditätssichernde Maßnahmen.
- Zudem soll die bereits vor der Krise festgelegte Zielsetzung von Eurowings, den Flugbetrieb auf eine Einheit zu bündeln, beschleunigt umgesetzt werden; so wurden bereits die Flugbetriebe Germanwings und SunExpress Deutschland eingestellt.
- Sicherheit und Gesundheit haben bei Eurowings höchste Priorität; aus diesem Grund hat die Airline umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um den Gesundheitsschutz entlang der gesamten Reisekette zu erhöhen; dies umfasst umfangreiche neue Hygienestandards vom Flughafen bis zur Ankunft des Passagiers an seinem Ziel; Eurowings hat in diesem Kontext, wie auch andere Airlines der Lufthansa Group, das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes während des Aufenthalts an Bord verpflichtend gemacht.
- Darüber hinaus hat Eurowings flexiblere und kundenfreundliche Umbuchungsmöglichkeiten eingeführt; damit kommt Eurowings dem Wunsch vieler Kunden nach, unter den außergewöhnlichen Umständen durch die Ausbreitung des Coronavirus ihre Reisepläne flexibler gestalten zu können.
- Zum 1. März 2020 übernahm Jens Bischof den Vorsitz der Geschäftsführung von Eurowings und trat damit die Nachfolge von Thorsten Dirks als CEO von Eurowings an; zuvor war Jens Bischof CEO von SunExpress.

OPERATIVE KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019 ¹⁾	Veränderung in %	Währungs- bereinigte Veränderung in %	April - Juni 2020	April - Juni 2019 ¹⁾	Veränderung in %	Währungs- bereinigte Veränderung in %
Durchschnittserlöse	€ Cent	7,1	7,6	-7,6	-7,5	4,8	7,7	-38,4	-38,4
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	7,9	7,1	10,1	6,2	16,3	7,5	116,1	77,8
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwen- dungen	€ Cent	11,6	6,4	80,3	76,9	48,2	5,8	725,9	716,8

1) Vorjahreszahlen angepasst.

- Die Verkehrsleistung von Eurowings hat sich infolge des Ausbruchs des Coronavirus rückläufig entwickelt; Angebot und Absatz sanken jeweils um 65%, die Zahl der Flüge wurde um 64% reduziert; der Sitzladefaktor sank um 1,1 Prozentpunkte auf 78,9%.
- Die Verkehrserlöse sanken aufgrund der gesunkenen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 66% auf 361 Mio. EUR; die Umsatzerlöse lagen mit 377 Mio. EUR um 64% unter Vorjahr.
- Die währungsbereinigten Stückerlöse stiegen aufgrund der Optimierung des Netzwerks um 6,2%.
- Die operativen Aufwendungen sanken primär bedingt durch niedrigere Aufwendungen für Gebühren, Fremdleistungen Technik und Treibstoff um 42% auf 746 Mio. EUR; damit wurden einmalige Belastungen aus der Insolvenz des Wet-Lease-Partners LGW in Höhe von 24 Mio. EUR kompensiert.
- Die währungsbereinigten Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen um 76,9%, getrieben durch die deutliche Kapazitätsreduktion, die nur teilweise durch entsprechende Kostensenkungen kompensiert werden konnte.
- Das Adjusted EBIT sank auf -358 Mio. EUR (Vorjahr: -188 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -432 Mio. EUR (Vorjahr: -188 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen des Firmenwerts in Höhe von 57 Mio. EUR sowie von Nutzungsrechten für 15 Dash400-8 in Höhe von 15 Mio. EUR, für die keine Wiederaufnahme des Flugbetriebs mehr vorgesehen ist.
- Die Segmentinvestitionen stiegen aufgrund der Zunahme der Aufwendungen für Triebwerksüberholungs-Events um 47% auf 50 Mio. EUR.

GESCHÄFTSFELD LOGISTIK

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Veränderung in %	April - Juni 2020	April - Juni 2019	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.320	1.238	7	766	622	23
davon Verkehrserlöse	Mio. €	1.219	1.158	5	703	581	21
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.089	1.286	-15	496	663	-25
Adjusted EBITDA	Mio. €	355	91	290	338	30	1.027
Adjusted EBIT	Mio. €	277	15	1.747	299	-9	
EBIT	Mio. €	258	9	2.767	299	-10	
Adjusted EBIT-Marge	%	21,0	1,2	19,8 P.	39,0	-1,4	40,4 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	89	169	-47	14	34	-59
Mitarbeiter zum 30.06	Anzahl	4.452	4.557	-2	–	–	
Angebote Fracht- Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	4.770	7.147	-33	1.913	3.790	-50
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	3.130	4.379	-29	1.325	2.270	-42
Nutzladefaktor ¹⁾	%	65,6	61,2	4,4 P.	69,3	59,9	9,4 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die Verkehrsleistung im Geschäftsfeld Logistik ist infolge des Ausbruchs des Coronavirus insbesondere durch den Wegfall von Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge stark reduziert.
 - Die Nachfrage nach den verbleibenden Frachtkapazitäten stieg im Verlauf des 1. Halbjahres 2020 an, insbesondere der Transport von medizinischer Schutzausrüstung wurde stark nachgefragt; um der gestiegenen Nachfrage nach Frachtkapazitäten gerecht zu werden und den Wegfall der Belly Kapazitäten zu kompensieren wurden Passagiermaschinen zum Transport von Fracht umgerüstet und eingesetzt.
 - Insgesamt verringerte sich das Angebot um 33%, der Absatz sank um 29%; der Nutzladefaktor lag mit 65,6% um 4,4 Prozentpunkte über Vorjahr.
 - Die Verkehrserlöse stiegen im ersten Halbjahr 2020 aufgrund höherer Durchschnittserlöse in allen Verkehrsgebieten um 5% auf 1.219 Mio. EUR gegenüber
- Vorjahr; die Umsatzerlöse stiegen um 7% auf 1.320 Mio. EUR.
 - Die operativen Aufwendungen sanken um 15% auf 1.089 Mio. EUR aufgrund des mengen- und preisbedingten Rückgangs der Treibstoffaufwendungen, niedrigerer Belly-Aufwendungen gegenüber Konzerngesellschaften und gesunkener Aufwendungen für die Abfertigung; durch das 2019 gestartete Kostensenkungsprogramm ProFlex konnten weitere Personal- und Sachaufwendungen reduziert werden.
 - Das Adjusted EBIT stieg entsprechend auf 277 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR); das EBIT stieg auf 258 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen von zwei MD11-Frachtern in Höhe von 19 Mio. EUR.
 - Die Segmentinvestitionen sanken um 47% auf 89 Mio. EUR.

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebote Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	Jan. - Juni 2020	Veränderung	Jan. - Juni 2020	Veränderung	Jan. - Juni 2020	Veränderung	Jan. - Juni 2020	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	85	-11	243	-37	122	-23	50,0	9,1 P.
Amerika	496	1	2.256	-32	1.471	-25	65,2	5,8 P.
Asien/Pazifik	575	24	1.957	-30	1.363	-29	69,7	1,2 P.
Nahost/Afrika	63	-42	314	-53	174	-50	55,6	3,1 P.
Gesamtverkehr	1.219	5	4.770	-33	3.130	-29	65,6	4,4 P.

GESCHÄFTSFELD TECHNIK

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Veränderung in %	April - Juni 2020	April - Juni 2019	Veränderung in %
Umsatz ¹⁾	Mio. €	2.280	3.251	-30	688	1.606	-57
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group ¹⁾	Mio. €	674	1.105	-39	191	566	-66
Operative Aufwendungen ¹⁾	Mio. €	2.554	3.154	-19	894	1.577	-43
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	-22	326		-76	158	
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	-122	235		-126	112	
EBIT ¹⁾	Mio. €	-193	235		-194	112	
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	-5,4	7,2	-12,6 P.	-18,3	7,0	-25,3 P.
Segmentinvestitionen ¹⁾	Mio. €	71	161	-56	22	83	-73
Mitarbeiter zum 30.06 ¹⁾	Anzahl	23.927	22.766	5	–	–	

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die Coronakrise belastet auch weiterhin die Entwicklung des MRO-Geschäfts; geplante aber nicht geleistete Flugstunden sowie der sich verstärkende Druck auf die Airlines wirken sich zunehmend auf die Lufthansa Technik aus.
- Lufthansa Technik hat Ausnahmegenehmigungen zur Umrüstung von vier Passagiermaschinen von Lufthansa German Airlines zu Frachtmaschinen für den Transport medizinischer Güter beim Luftfahrtbundesamt erwirkt; darüber hinaus befindet sich eine Vielzahl von Projekten für die Umrüstung verschiedene Flugzeugtypen von Passagiermaschinen in Frachtmaschinen in der Umsetzung.
- Betroffene Maßnahmen zur Eindämmung der Coronakrise umfassen insbesondere Personalmaßnahmen wie die Einführung von Kurzarbeit sowie die Verschiebung von Investitionsprojekten.
- Die Umsatzerlöse sanken im ersten Halbjahr 2020 um 30% gegenüber Vorjahr auf 2.280 Mio. EUR; der mengenbedingte Rückgang der Erlöse wurde durch positive Währungseffekte teilweise kompensiert; die Gesamterlöse lagen mit 2.464 Mio. EUR um 26% unter Vorjahr.
- Die operativen Aufwendungen sanken um 19% auf 2.554 Mio. EUR; niedrigere Material- und Personalaufwendungen kompensierten Wertberichtigungen von Forderungen.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -122 Mio. EUR (Vorjahr: 235 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -193 Mio. EUR (Vorjahr: 235 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Abschreibungen in Höhe von 62 Mio. EUR auf Beteiligungswerte von Joint Ventures.
- Die Segmentinvestitionen wurden um 56% auf 71 Mio. EUR reduziert.

GESCHÄFTSFELD CATERING

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Veränderung in %	April - Juni 2020	April - Juni 2019	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	814	1.620	-50	154	855	-82
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	163	360	-55	28	193	-85
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.029	1.628	-37	298	850	-65
Adjusted EBITDA	Mio. €	-134	90		-110	59	
Adjusted EBIT	Mio. €	-195	33		-140	31	
EBIT	Mio. €	-306	33		-150	30	
Adjusted EBIT-Marge	%	-24,0	2,0	-26,0 P.	-90,9	3,6	-94,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	21	45	-53	9	28	-68
Mitarbeiter zum 30.06 ¹⁾	Anzahl	28.130	36.227	-22	–	–	

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die anhaltende Coronakrise und die weitgehende Einstellung des globalen Flugverkehrs wirken sich maßgeblich auf das weltweite Geschäft der LSG Group aus; kurzfristig beschlossene Maßnahmen zur Begrenzung der finanziellen Auswirkungen umfassen unter anderem Projekt- und Einstellungsstopps, Kurzarbeit sowie vorübergehende Betriebsschließungen.
- Im Rahmen eines Zukunfts-Projekts plant die LSG Group das Unternehmen durch die Coronakrise zu führen und gleichzeitig die LSG-Geschäftsstrategie nachhaltig weiterzuentwickeln; Ziel des Projekts ist, das Unternehmen mittelfristig sowohl hinsichtlich seiner administrativen als auch in seiner Netzwerk-Struktur auf Basis der niedrigeren Passagier- und Servicevolumen zu optimieren und das Angebot parallel dazu langfristig an die veränderte Marktsituation anzupassen; mittelfristig sollen die Gesamtkosten um mindestens 30% gesenkt werden.
- Die EU-Kommission hat am 3. April 2020 den Verkauf des Europageschäfts der LSG Group unter Auflagen genehmigt; der Käufer gategroup muss an bestimmten Flughäfen Teile seines bestehenden Geschäftsbetriebs veräußern, bevor das Closing erfolgen kann; aufgrund der dramatischen Auswirkungen des Coronavirus auf die weltweite Tourismus- und Luftfahrtindustrie finden derzeit Gespräche über eine potenzielle Anpassung der kommerziellen Bedingungen der Transaktion statt; der geplante Verkaufsprozess der internationalen Aktivitäten der LSG Group ist auch weiterhin aufgrund der Auswirkungen des Coronavirus auf die weltweite Tourismus- und Luftfahrtindustrie unterbrochen.
- In Folge der drastischen Auswirkungen der Coronakrise hat der LSG-Vorstand die Schließung der Fertigungsstätte in Bor, Tschechien, erwirkt; der Bau eines neuen regionalen Produktionszentrums wurde bis auf Weiteres gestoppt.
- Zum 30. Juni 2020 hat Jochen Müller sein Amt als Chief Operating Officer der LSG Group niedergelegt; damit wurde der Vorstand der LSG Group zum 1. Juli 2020 von drei auf zwei Mitglieder verkleinert.
- Die Umsatzerlöse der LSG Group sanken gegenüber Vorjahr um 50% auf 814 Mio. EUR, bedingt durch die stark rückläufigen Passagierzahlen der weltweiten Kunden der LSG Group infolge der Coronakrise; die Gesamterlöse sanken um 49% auf 847 Mio. EUR.
- Die operativen Aufwendungen lagen mit 1.029 Mio. EUR um 37% unter Vorjahr; umfangreiche Maßnahmen zur Kostenreduktion konnten den dramatischen Umsatzrückgang nur teilweise kompensieren.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -195 Mio. EUR (Vorjahr: 33 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -306 Mio. EUR (Vorjahr: 33 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus der außerplanmäßigen Abschreibung des Firmenwertes der LSG Nordamerika in Höhe von 100 Mio. EUR.
- Die Segmentinvestitionen sanken um 53% auf 21 Mio. EUR.

WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	Veränderung in %	April - Juni 2020	April - Juni 2019	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	1.169	1.284	-9	519	660	-21
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.288	1.426	-10	562	742	-24
Adjusted EBITDA	Mio. €	-64	-83	23	-18	-50	64
Adjusted EBIT	Mio. €	-122	-135	10	-47	-76	38
EBIT	Mio. €	-129	-126	-2	-50	-68	26
Segmentinvestitionen	Mio. €	32	30	7	21	13	62
Mitarbeiter zum 30.06 ¹⁾	Anzahl	9.675	10.009	-3	–	–	–

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die operativen Erlöse der weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen sanken gegenüber Vorjahr insbesondere währungsbedingt um 9% auf 1.169 Mio. EUR.
- Die operativen Aufwendungen lagen mit 1.288 Mio. EUR um 10% unter Vorjahr.
- Das Adjusted EBIT verbesserte sich entsprechend auf -122 Mio. EUR (Vorjahr: -135 Mio. EUR); dabei wurde

die rückläufige Ergebnisentwicklung bei AirPlus und Lufthansa Aviation Training durch Kostensenkungen in den Konzernfunktionen kompensiert; das EBIT sank auf -129 Mio. EUR (Vorjahr: -126 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand für Pensionszusagen an Mitarbeiter der Konzernfunktionen.

Chancen- und Risikobericht

Im Vergleich zu den im Geschäftsbericht 2019 ausführlich dargestellten Chancen und Risiken haben sich folgende wesentliche Konkretisierungen beziehungsweise Entwicklungen ergeben:

- Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich aufgrund der Corona-Pandemie stark verändert. Ausgangssperren, Einreisebeschränkungen, unterbrochene Lieferketten, volatile Rohstoffpreise und sich verschlechternde finanzielle Rahmendaten lassen eine weltweite Rezession befürchten, die weit über den wirtschaftlichen Rückgang in Folge der Finanzkrise 2008/2009 hinausgeht.
- Auch wenn es in einigen Ländern bereits zu einem Rückgang der Erkrankungsfälle und einer Wiederaufnahme der Alltagsgeschäfte kommt, haben mehrere Länder den Höhepunkt der Infektionsausbreitung noch nicht erreicht. Außerdem verbleibt das Risiko einer zweiten Ansteckungswelle. In jedem Fall aber wird der internationale Reiseverkehr auch zukünftig nachhaltig von dieser Pandemie und deren Folgen beeinflusst. Die Lufthansa Group bewertet die Lage unter medizinischen-, wirtschaftlichen- und sicherheitstechnischen Aspekten genau und überprüft ihr Geschäftsmodell anhand dieser Erkenntnisse fortlaufend.
- Die pandemische Ausbreitung des Coronavirus hat zu einer massiven Einschränkung des weltweiten Luftverkehrs geführt mit entsprechenden Folgewirkungen für die gesamte Airline-Industrie. Dies hat auch Auswirkungen auf die Geschäftsbeziehungen der Lufthansa Group mit anderen Airlines.
- Es wurden weitreichende Maßnahmen zur Kostensenkung und Liquiditätssicherung eingeleitet, unter anderem die Einführung von Kurzarbeit, ein teilweises Flottengrounding, Verschiebung von Flugzeugauslieferungen und der Stopp aller nicht betriebsnotwendigen Ausgaben. Mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland wurden Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite im Umfang von bis zu 9 Milliarden Euro vereinbart. In der Schweiz, in Österreich und in Belgien wurden Stabilisierungsmaßnahmen für die Konzern-Airlines vereinbart, die im Grundsatz auf die 9 Milliarden Euro anrechenbar sind. Die finale Genehmigung dieser Maßnahmen durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds steht jedoch jeweils noch aus. Das Unternehmen bereitet außerdem Maßnahmen vor, um den Umfang der Geschäftstätigkeit dauerhaft an die voraussichtlich langfristig niedrigere Nachfrage anzupassen.

- Die Ausweitung der Bezugsdauer von Kurzarbeitergeld von 12 auf 24 Monate sowie der erfolgreiche Abschluss der Verhandlungen mit den Gewerkschaften (Vereinigung Cockpit e.V. und Ver.di) sowie eine erfolgreiche Urabstimmung der UFO Mitglieder über die vereinbarten Krisenmaßnahmen für die Deutsche Lufthansa AG sind von essentieller Bedeutung. Das Risiko besteht darin, dass bei einer unveränderten Maximalbezugsdauer des Kurzarbeitergeldes von 12 Monaten und bei nicht zielführenden Verhandlungen mit den Tarif- und Betriebspartnern beziehungsweise einer nicht erfolgreichen Urabstimmung der UFO Mitglieder, die erforderlichen Zielvorgaben zur weiteren Kostensenkung und Liquiditätssicherung nicht zu realisieren sind.
 - Zudem stellen die möglichen finanziellen Einbußen und veränderten Weiterentwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Konzerns und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Personalstruktur sowie die verfügbaren Kompetenzen ein Risiko dar. Mittels Maßnahmen zum Erhalt beziehungsweise Steigerung der Attraktivität des Konzerns muss jenem Risiko entgegengewirkt werden, um den Rückgang des Mitarbeiter-Engagements sowie den Verlust von Talenten und des Know-Hows auf ein Mindestmaß zu reduzieren respektive zu verhindern.
 - Durch die drastische Reduzierung des Flugverkehrs kommt es auch zu tiefgreifenden Veränderungen in den Lieferketten sowohl hinsichtlich der stark verringerten, nachgefragten Mengen als auch der Strukturen, mit dem Risiko, dass nicht nur bestehende Vertragskonstellationen ihre Gültigkeit verlieren, sondern auch Lieferanten ganz oder teilweise ausfallen. Durch kontinuierlichen Dialog mit den kritischen Lieferanten und Nachverhandlungen betroffener Verträge soll das Ausfallrisiko reduziert werden.
 - Der weitgehend zum Erliegen gekommene Flugverkehr geht auch mit einem deutlich veränderten Treibstoff- und Fremdwährungsexposure einher. Solange der Flugverkehr nicht wieder vollständig aufgenommen wird, steht einem Teil der bestehenden Treibstoffpreis- und Fremdwährungssicherungen kein Grundgeschäft gegenüber. Die Ergebnisse aus diesen Finanzderivaten, die aufgrund des niedrigen Ölpreises aktuell deutlich negativ sind, werden im Finanzergebnis gezeigt.
 - Es bestehen nach wie vor Unsicherheiten hinsichtlich der mittelfristigen Auswirkungen des Brexits. Die Lufthansa Group befasst sich sowohl mit dem neuen Luftverkehrsabkommen, das derzeit zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich verhandelt wird, als auch mit vorbereitenden Maßnahmen für den Fall, dass ein solches Abkommen nicht bis zum Ablauf der Übergangsphase am 31.12.2020 abgeschlossen ist. Es ist nicht auszuschließen, dass makroökonomische oder regulatorische Veränderungen mittelfristig die finanzielle Entwicklung der Lufthansa Group beeinflussen können.
 - Aufgrund der massiven Auswirkungen der Coronapandemie haben die Ratingagenturen Standard & Poor's und Moody's die Bonität der Lufthansa Group gesenkt. Aktuell wird die Lufthansa Group bei Standard & Poor's mit „BB“ und bei Moody's mit „Ba2“ eingestuft. Damit befindet sich das Rating bei den Ratingagenturen im Non-Investment-Grade-Rating Bereich. Bei der Ratingagentur Scope wird die Lufthansa Group weiterhin mit BBB- und damit im Investment-Grade-Rating Bereich eingestuft. Der Ausblick wird von den genannten Ratingagenturen mit „Negativ“ angegeben. Bei weiteren Herabstufungen durch die Rating-Agenturen sind negative Auswirkungen auf die Fähigkeit, sich am Kapitalmarkt zu finanzieren, zu erwarten. Diese umfassen eine reduzierte Marktkapazität für die Kapitalaufnahme und steigende Finanzierungskosten.
- Auf Basis der vereinbarten Stabilisierungsmaßnahmen, der eingeleiteten Maßnahmen zur Bewältigung der Coronakrise und der unterstellten Szenarien sieht der Vorstand den Fortbestand der Lufthansa Group nicht gefährdet.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

- Das Wachstum der Weltwirtschaft wird im Jahr 2020 gemäß Global Insight infolge der Coronakrise voraussichtlich um 5,5% einbrechen; im Vorjahr wurde noch ein Wachstum von 2,6% erreicht.

ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP) ¹⁾

in %	2020	2021	2022	2023	2024
Welt	-5,5	4,4	3,8	3,4	3,2
Europa	-8,5	4,2	3,3	2,1	1,7
Deutschland	-6,0	3,9	3,6	2,0	1,3
Nordamerika	-6,2	3,7	3,6	3,3	2,8
Südamerika	-9,5	3,5	2,9	2,4	2,5
Asien/Pazifik	-2,1	5,5	4,6	4,5	4,4
China	0,5	7,8	5,7	5,5	5,3
Naher Osten	-10,2	5,8	2,5	3,3	2,8
Afrika	-4,4	0,9	3,6	3,5	3,5

Quelle: Global Insight World Overview per 15.07.2020.

¹⁾ Prognosewerte.

- Die Terminkurse deuten auf leicht steigende Ölpreise in der zweiten Jahreshälfte 2020 gegenüber dem Stand von Ende Juni 2020 hin; das Ölpreisniveau wird neben den Auswirkungen der globalen Rezession auch durch geopolitische Entwicklungen beeinflusst, daher ist auch für das restliche Jahr 2020 mit volatilen Kerosinpreisen zu rechnen.
- Die Währungsentwicklung bis zum Jahresende wird von den weiteren Entwicklungen der Wirtschaftskrise als Folge der Corona-Pandemie abhängen; eine erneute Eskalation der Krise könnte zu einem weiteren Erstarren der sogenannten „Safe Haven Währungen“ US-Dollar, Japanischer Yen und Chinesischer Renminbi führen; auch die unterschiedliche Ausprägung fiskal- und geldpolitischer Maßnahmen in den einzelnen Währungsräumen könnte zu Kursbewegungen führen; der Analysten-Konsens erwartet den US-Dollar zum Jahresende leicht schwächer.

Branchenausblick

- Die International Air Transport Association (IATA) prognostiziert für das Jahr 2020 aufgrund der Auswirkungen der Coronakrise einen Rückgang der weltweit verkauften Passagierkilometer um 63%; im Vorjahr wurde ein Wachstum von 4% erzielt.
- Für das Frachtgeschäft geht die IATA davon aus, dass die weltweit verkauften Tonnenkilometer im Jahr 2020 um 17% sinken werden; im Vorjahr lag der Rückgang bei 3%.
- Insgesamt rechnet die IATA für die weltweite Airline-Industrie mit einem Verlust von 84 Mrd. USD im Geschäftsjahr 2020; im Vorjahr wurde ein Gewinn von 26 Mrd. USD erzielt.

Ausblick Lufthansa Group

- Die Stabilisierungsmaßnahmen, die mit dem WSF ausgehandelt wurden, sichern den Fortbestand des Unternehmens.
- Die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Entwicklung der Corona-Krise bleiben weiterhin hoch; dies betrifft insbesondere die Entwicklung von Reisebeschränkungen, vor allem in wichtigen Langstreckenmärkten, und der Kundennachfrage; beides ist abhängig von dem globalen Pandemiegeschehen und dem Kundenvertrauen in ein sicheres Reisen; es ist deshalb weiterhin nicht möglich, einen detaillierten Finanzausblick für das Geschäftsjahr 2020 zu geben.
- Die im Geschäftsbericht 2019 dargelegte Erwartung eines deutlichen Rückgangs von Konzernumsatz und Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2020 gilt insofern unverändert.
- Einzig für den Geschäftsbereich Logistik wird eine vom Gesamtkonzern abweichende Entwicklung erwartet; aufgrund deutlich höherer Durchschnittserlöse im Vergleich zum Vorjahr infolge des Wegfalls von Frachtkapazitäten in Passagierflugzeugen wird das Segment voraussichtlich eine höhere Adjusted EBIT-Marge als im Vorjahr erreichen.
- Für die spezifischen CO₂-Emissionen pro 100 Passagierkilometer wird aufgrund einer geringeren Auslastung sowie dem steigenden Anteil von Kontinentalverkehr am Gesamtverkehr ein Anstieg gegenüber Vorjahr erwartet.
- Weitere Details finden sich im Geschäftsbericht 2019, ab S. 106.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Januar – Juni 2020

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	April - Juni 2020	April - Juni 2019 ¹⁾
Erlöse aus den Verkehrsleistungen ¹⁾	5.641	13.375	1.102	7.570
Andere Betriebserlöse	2.694	4.041	792	2.008
Umsatzerlöse¹⁾	8.335	17.416	1.894	9.578
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	158	319	13	168
Sonstige betriebliche Erträge ²⁾	797	795	353	418
Materialaufwand ¹⁾	-5.127	-9.631	-1.084	-5.130
Personalaufwand	-3.620	-4.520	-1.472	-2.279
Abschreibungen ³⁾	-1.783	-1.329	-659	-662
Sonstige betriebliche Aufwendungen ⁴⁾	-2.048	-2.721	-745	-1.415
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-3.288	329	-1.700	678
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	-184	51	-149	55
Übriges Beteiligungsergebnis	4	37	3	28
Zinserträge	33	35	-3	23
Zinsaufwendungen	-195	-263	-103	-208
Übrige Finanzposten	-789	-77	209	-52
Finanzergebnis	-1.131	-217	-43	-154
Ergebnis vor Ertragsteuern	-4.419	112	-1.743	524
Ertragsteuern	792	-213	239	-290
Ergebnis nach Ertragsteuern	-3.627	-101	-1.504	234
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	10	-15	11	-8
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	-3.617	-116	-1.493	226
"Unverwässertes"/"Verwässertes" Ergebnis je Aktie in €	-7,56	-0,24	-3,12	0,48

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Darin enthalten 17 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR) aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen.

³⁾ Darin enthalten 1 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) aus Abschreibungen auf langfristige Forderungen.

⁴⁾ Darin enthalten 169 Mio. EUR (Vorjahr: 35 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Januar - Juni 2020

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €	Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	April - Juni 2020	April - Juni 2019
Ergebnis nach Ertragsteuern	-3.627	-101	-1.504	234
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	27	44	-34	2
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	-14	16	4	6
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge Reserve	-280	506	75	-162
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	5	282	-128	109
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	2	2	1	1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-2	12	-1	-4
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	59	-195	18	-5
	-203	667	-65	-53
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-672	-800	-345	-467
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert	-	5	3	2
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-4	0	-2	-
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-50	334	144	171
	-726	-461	-200	-294
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	-929	206	-265	-347
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	-4.556	105	-1.769	-113
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	14	-14	13	-4
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-4.542	91	-1.756	-117

Konzernbilanz zum 30. Juni 2020

KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €	30.06.2020	31.12.2019	30.06.2019
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾	1.242	1.395	1.385
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	538	547	521
Flugzeuge und Reservetriebwerke	17.693	18.349	17.956
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	2.135	2.270	2.301
Übriges Sachanlagevermögen	3.928	4.041	4.124
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	506	672	659
Übrige Beteiligungen	257	256	228
Langfristige Wertpapiere	54	53	31
Ausleihungen und Forderungen	414	469	457
Derivative Finanzinstrumente	787	906	1.086
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	100	116	109
Effektive Ertragsteuerforderungen	33	32	37
Latente Ertragsteuererstattungsansprüche	3.074	2.268	2.451
Langfristige Vermögenswerte	30.761	31.374	31.345
Vorräte	920	980	1.001
Vertragsvermögenswerte	209	277	244
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	3.273	5.417	6.225
Derivative Finanzinstrumente	311	459	416
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	278	245	348
Effektive Ertragsteuerforderungen	92	153	84
Wertpapiere	2.448	1.970	2.406
Bankguthaben und Kassenbestände	1.211	1.415	1.002
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	384	369	23
Kurzfristige Vermögenswerte	9.126	11.285	11.749
Bilanzsumme	39.887	42.659	43.094

¹⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

KONZERNBILANZ – PASSIVA

in Mio. €	30.06.2020	31.12.2019	30.06.2019 ¹⁾
Gezeichnetes Kapital	1.224	1.224	1.217
Kapitalrücklage	378	378	343
Gewinnrücklagen	6.108	5.617	5.914
Übrige neutrale Rücklagen	1.531	1.715	1.708
Konzernergebnis	-3.617	1.213	-116
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	5.624	10.147	9.066
Minderheitenanteile	78	109	100
Eigenkapital	5.702	10.256	9.166
Pensionsrückstellungen	7.422	6.659	6.612
Sonstige Rückstellungen	557	490	512
Finanzschulden	8.131	8.396	7.573
Vertragsverbindlichkeiten	23	25	22
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	212	76	140
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	36	32	51
Derivative Finanzinstrumente	284	128	138
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	603	611	639
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	17.268	16.417	15.687
Sonstige Rückstellungen	675	794	797
Finanzschulden	2.819	1.634	2.038
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.282	5.351	5.967
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4.499	4.071	5.602
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	2.654	2.675	2.623
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	403	382	490
Derivative Finanzinstrumente	625	137	184
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	469	402	540
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögensgegenständen	491	540	–
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	16.917	15.986	18.241
Bilanzsumme	39.887	42.659	43.094

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 30. Juni 2020

ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
Stand am 01.01.2019	1.217	343	237	388	236	324	1.185	4.588	2.163	9.496	110	9.606
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-9	-	-	-	-9	1.792	-1.783	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-380	-380	-24	-404
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-116	-116	15	-101
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	614	44	-	15	673	-466	-	207	-1	206
In die Anschaffungskosten von nicht-finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-141	-	-	-	-141	-	-	-141	-	-141
Stand am 30.06.2019	1.217	343	701	432	236	339	1.708	5.914	-116	9.066	100	9.166
Stand am 01.01.2020	1.224	378	624	503	236	352	1.715	5.617	1.213	10.147	109	10.256
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1.213	-1.213	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-17	-17
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-3.617	-3.617	-10	-3.627
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-230	27	-	-	-203	-722	-	-925	-4	-929
In die Anschaffungskosten von nicht-finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	19	-	-	-	19	-	-	19	-	19
Stand am 30.06.2020	1.224	378	413	530	236	352	1.531	6.108	-3.617	5.624	78	5.702

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar - Juni 2020

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Jan. - Juni 2020	Jan. - Juni 2019	April - Juni 2020	April - Juni 2019
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zu Periodenbeginn¹⁾	1.431	1.434	1.853	1.240
Ergebnis vor Ertragsteuern	-4.419	112	-1.743	524
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1.782	1.304	659	657
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	49	44	27	22
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	9	14	3	-4
Beteiligungsergebnis	180	-88	146	-83
Zinsergebnis	162	228	106	184
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	112	-560	91	-183
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	385	9	-626	10
Veränderung Trade Working Capital	1.434	1.452	-437	-29
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	669	-122	770	-263
Operativer Cashflow	363	2.393	-1.004	835
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-883	-1.888	-120	-659
Investitionen in Finanzanlagen	-14	-16	-7	-9
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	86	-211	58	-131
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	-1	-	-1	-
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	-	3	-	3
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-5	-49	-2	-24
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	-	-	-	-
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	84	60	28	24
Zinseinnahmen	47	38	3	23
Erhaltene Dividenden	13	121	10	110
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit	-673	-1.942	-31	-663
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-5.450	-1.567	-2.232	-1.124
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	5.040	809	3.199	709
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-1.083	-2.700	936	-1.078
Kapitalerhöhung	-	-	-	-
Transaktionen durch Minderheiten	-	-	-	-
Aufnahme Finanzschulden	1.784	2.432	284	1.690
Rückführung Finanzschulden	-1.126	-2.112	-745	-1.265
Gewinnausschüttung	-17	-404	-17	-387
Zinsausgaben	-107	-43	-64	-29
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	534	-127	-542	9
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	-186	-434	-610	-234
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-8	-	-6	-6
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.06.²⁾	1.237	1.000	1.237	1.000
Abzüglich Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten von Gesellschaften, die am 30.06. zum Verkauf stehen	26	-	26	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 30.06. nicht zum Verkauf stehen²⁾	1.211	1.000	1.211	1.000
Wertpapiere	2.448	2.406	2.448	2.406
Flüssige Mittel	3.659	3.406	3.659	3.406
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel	274	237	-1.480	88

¹⁾ Betrag zum 01.01.2020 (01.04.2020) enthält 16 (26) Mio. EUR, die zum 31.12.2019 (31.03.2020) unter den Vermögenswerten zum Verkauf ausgewiesen wurden.

²⁾ Abweichung gegenüber den in der Bilanz ausgewiesenen Bankguthaben und Kassenbeständen ergibt sich aus Termingeldern mit vereinbarter Laufzeit zwischen vier und zwölf Monaten in Höhe von 0 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR).

1 Angewendete Standards, Konsolidierungskreisveränderungen und Bilanzierungsgrundsätze

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. Juni 2020 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 2020 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2020 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 zugrunde lagen. Die erstmals ab dem 1. Januar 2020 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen hatten keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und es ergab sich somit keine Notwendigkeit von rückwirkenden Anpassungen.

Mit der Zustimmung des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland vom 25. Mai 2020 zum Stabilisierungspaket für die Deutsche Lufthansa AG und der Zustimmung der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG zu den mit dem WSF vereinbarten Kapitalmaßnahmen auf der außerordentlichen Hauptversammlung am 25. Juni 2020 sowie dem Abschluss der zugehörigen Verträge mit dem WSF am 29. Juni 2020 und der KfW am 1. Juli 2020 sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung für die nächsten zwölf Monate als gesichert an. Der Zwischenabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

Das Unterstützungspaket sieht ein Gesamtvolumen von bis zu 9 Mrd. EUR vor und setzt sich zusammen aus einer Kapitalbeteiligung von 20 % in Höhe von 0,3 Mrd. EUR, einer stillen Einlage mit Eigenkapitalcharakter in Höhe von 4,7 Mrd. EUR (Stille Beteiligung I), einer stillen Einlage mit Fremdkapitalcharakter in Höhe von 1 Mrd. EUR (Stille Beteiligung II) sowie einem überwiegend staatlich gesicherten Kreditrahmen von 3 Mrd. EUR. Im Falle einer Inanspruchnahme von staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen in Belgien, Österreich und der Schweiz reduziert sich die Stille Beteiligung I bzw. der Kreditrahmen entsprechend.

Bestimmte Teilbeträge aus der Stillen Beteiligung II können im Falle einer Übernahme, einer Verwässerungssituation oder bei Ausbleiben von Kuponzahlungen auf die Stille Beteiligung I in Aktien gewandelt werden. Des Weiteren sieht der Rahmenvertrag mit dem WSF umfassende Informations- und Prüfrechte für den WSF und

Verhaltensverpflichtungen für die Lufthansa Gruppe in Bezug auf die Aussetzung von Dividendenzahlungen, die Begrenzung der Managementvergütungen, den Verzicht auf Beteiligungserwerbe, die Abgabe von bis zu 24 Slots an den Flughäfen Frankfurt und München und eine nachhaltige Geschäftspolitik vor. Im Zusammenhang mit dem Kreditrahmen wurden dem Bankenkonsortium Sicherheiten in Form von Beteiligungen an einer Reihe von Flugzeugbesitzgesellschaften gestellt. Unter der Voraussetzung der vollen Rückzahlung der Stillen Einlagen durch das Unternehmen sowie eines Mindestveräußerungspreises von 2,56 Euro je Aktie zuzüglich einer jährlichen Verzinsung von 12%, verpflichtet sich der WSF zum vollständigen Verkauf seines Aktienbesitzes bis zum 31. Dezember 2023 zum Marktpreis.

Bereits am 29. April 2020 hatte der Schweizer Bund garantierte Kreditlinien für die beiden Schweizer Fluggesellschaften der Lufthansa Group, SWISS und Edelweiss, in Höhe von 1,5 Milliarden Schweizer Franken (circa 1,4 Milliarden Euro) zugesagt; die Fazilität wird von einem Konsortium Schweizer Banken zu marktüblichen Konditionen gewährt und hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit zwei einjährigen Verlängerungsoptionen; sie wird vom Schweizer Bund zu 85% garantiert und ist durch Aktien von SWISS und Edelweiss, die von der Deutschen Lufthansa AG gehalten werden, abgesichert; die Mittel dürfen nur bei der SWISS und Edelweiss eingesetzt werden; konzerninterne Dividendenzahlungen müssen für den Zeitraum der Inanspruchnahme des Kreditrahmens unterbleiben. Die Kreditlinie steht noch unter dem Zustimmungsvorbehalt des WSF und der KfW.

Des Weiteren haben sich die österreichische Bundesregierung, Lufthansa und Austrian Airlines am 8. Juni 2020 auf Eckpunkte für ein Corona-Hilfspaket in Höhe von 600 Millionen Euro für Austrian Airlines verständigt, dessen Genehmigung durch die EU Kommission zum 30.06.2020 noch ausstand. Die Maßnahmen sehen einen Eigenkapitalzuschuss bei Austrian Airlines in Höhe von 300 Mio. EUR vor, welcher jeweils zur Hälfte durch die Lufthansa und den österreichischen Staat bereitgestellt wird sowie eine Fremdkapitalfinanzierung von 300 Mio. EUR. Der Eigenbeitrag von Lufthansa in Höhe von 150 Mio. EUR wird durch einen Gesellschafterzuschuss von der Lufthansa über die bestehende Holdingstruktur an Austrian Airlines geleistet. Der Beitrag des österreichischen Staates von ebenfalls 150 Mio. EUR wird als nachrangiges Darlehen ausgestaltet, für das im weiteren Jahresverlauf bei endgültigem Schadensnachweis eine Rückzahlungsverzichtserklärung erwartet wird. Voraussetzung für den Beitrag ist der Nachweis, dass Austrian Airlines durch COVID-19 ein Schaden von mindestens 150 Mio. EUR entstanden ist. Diese Bestätigung wurde erbracht. Für den Fremdkapitalbestandteil wurde am 25. Juni 2020 mit einem österreichischen Bankenkonsortium eine Kreditlinie in Höhe von 300 Mio. EUR vereinbart. Diese Kredite garantiert der österreichische Staat im Rahmen der österreichischen COVID Sondergesetze zu 90 Prozent. Darüber hinaus sollen dem Bankenkonsortium 38 Flugzeuge verpfändet werden. Die Kredite haben

eine Laufzeit bis 2025. Die Maßnahmen stehen noch unter dem Zustimmungsvorbehalt des WSF und der KfW.

In den USA trat am 27. März 2020 der „Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act“ („CARES Act“) in Kraft, der die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID19-Pandemie mindern soll. Die LSG Group hat am 3. April 2020 Anträge für das in dem Gesetz enthaltene Payroll Support Program für drei Gesellschaften über 307 Mio. USD und die LHT Group Anträge für vier Gesellschaften über 50 Mio. USD beim U.S. Department of the Treasury eingereicht. Aufgrund des großen Anfragevolumens wird derzeit mit einer Zuteilung für das Geschäftsjahr 2020 für die LSG Group von Darlehen mit einem Betrag von 79 Mio. USD und Zuschüssen in Höhe von 135 Mio. USD und für die LHT Group mit einer Zuteilung von Darlehen mit einem Betrag von 11 Mio. USD und Zuschüssen von 19 Mio. USD gerechnet. Die Unterstützung ist an die Aufrechterhaltung eines definierten Beschäftigungsniveaus geknüpft. Eine finale Einigung stand zum Stichtag noch aus.

Ebenso werden mit dem belgischen Staat Verhandlungen über Unterstützungsmaßnahmen für Brussels Airlines geführt, die jedoch zum Stichtag noch nicht abgeschlossen waren. ➔ **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, S. 36.**

2 Erläuterungen zu Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Kapitalflussrechnung

UMSATZERLÖSE

Aufgrund der IFRIC-Agenda-Entscheidung vom 17. September 2019 sind Entschädigungszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen nicht mehr aufwandswirksam zu erfassen, sondern führen zu einer Reduktion der Verkehrserlöse. Die Lufthansa Group hat diese Änderung zum 31. Dezember 2019 umgesetzt. Infolge dieser Anpassung haben sich die zum 30. Juni 2019 berichteten Verkehrserlöse um 107 Mio. EUR reduziert.

VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2020	Europa ¹⁾	Nordamerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Network Airlines	4.059	2.794	651	90	357	86	81
Lufthansa German Airlines	2.486						
SWISS ²⁾	1.044						
Austrian Airlines	294						
Brussels Airlines	235						
Eurowings ²⁾	363	358	3	1	1	–	–
Logistik	1.219	533	132	42	481	10	21
Summe	5.641						

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. €	2019	Europa ¹⁾	Nordamerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Network Airlines ²⁾³⁾	11.166	7.298	2.042	235	1.114	274	203
Lufthansa German Airlines ³⁾	7.265						
SWISS ²⁾	2.367						
Austrian Airlines	893						
Brussels Airlines ³⁾	641						
Eurowings ²⁾³⁾	1.051	1.022	16	2	8	2	1
Logistik	1.158	580	133	48	343	15	39
Summe	13.375						

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⁾ Vorjahreszahlen angepasst aufgrund der Umgliederung der Brussels Airlines, der Germanwings GmbH und des Langstreckengeschäfts der Eurowings in die Network Airlines.

ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2020	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Technik	1.606	691	404	70	305	81	55
Technikleistungen	1.352						
Sonstige Betriebserlöse	254						
Catering	651	100	390	35	94	18	14
Cateringleistungen	554						
Erlöse Bordverkauf	31						
Sonstige Leistungen	66						
Network Airlines	182	154	10	1	12	3	2
Eurowings	3	3	–	–	–	–	–
Logistik	86	63	18	–	2	3	–
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	166	116	16	6	18	7	3
EDV-Leistungen	86						
Reisemanagement	51						
Übrige	29						
Summe	2.694						

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2019	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Technik	2.146	969	528	150	369	91	39
Technikleistungen	1.835						
Sonstige Betriebserlöse	311						
Catering	1.260	228	662	75	227	35	33
Cateringleistungen	1.064						
Erlöse Bordverkauf	79						
Sonstige Leistungen	117						
Network Airlines ²⁾	302	244	21	2	24	5	6
Eurowings ²⁾	2	2	–	–	–	–	–
Logistik	57	34	20	–	–	3	–
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	274	199	25	6	33	8	3
EDV-Leistungen	89						
Reisemanagement	141						
Übrige	44						
Summe	4.041						

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Anpassung aufgrund veränderter Zuordnung der Brussels Airlines, Germanwings GmbH und des Langstreckengeschäfts der Eurowings in die Network Airlines.

FLUGZEUGE UND RESERVETRIEBWERKE

Im Zusammenhang mit der Vorbereitung der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen für die Austrian Airlines in Österreich wurden einem Bankenkonsortium Pfandrechte an 27 Flugzeugen eingeräumt, eine Inanspruchnahme der zugesagten Kreditlinie ist allerdings bis zum 30. Juni 2020 noch nicht erfolgt.

LATENTE STEUERN

Für die in Deutschland entstandenen Verluste des Geschäftsjahres wurden in voller Höhe latente Steuern aktiviert. Da die Verluste aufgrund eines temporär wirkenden exogenen Schocks entstehen und das Unternehmen davon ausgeht, dass eine Nutzung durch ausreichende positive steuerliche Ergebnisse in absehbarer Zukunft mög-

lich sein wird, wird von einer vollen Werthaltigkeit ausgegangen. Steuerliche Verlustvorträge unterliegen in Deutschland keiner zeitlichen Nutzungsbegrenzung.

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zum 30. Juni 2020 bestehen Veräußerungsabsichten für Vermögenswerte mit einem Buchwert von 384 Mio. EUR. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen mit 321 Mio. EUR um die mit Kaufvertrag vom 6./7. Dezember 2019 an die Gategroup Holding AG veräußerten Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe „Europäische Geschäftsaktivitäten der LSG Group“. Auf diese Veräußerungsgruppe entfielen auch sämtliche Passiva, die unter den zum Verkauf stehenden Vermögenswerten zugeordneten Schulden in Höhe von 491 Mio. EUR ausgewiesen werden. Am 3. April hat die europäische Kartellbehörde der Transaktion unter Auflagen zugestimmt. Deren Erfüllung wird durch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Zuge der Corona-Auswirkungen verzögert und hinsichtlich einiger Umsetzungspunkte wurden Verhandlungen mit der Gate-Gruppe aufgenommen. Mit dem Vollzug wird nunmehr im 3. Quartal 2020 gerechnet. Auf Basis der aktuellen Kaufpreisschätzung ergibt sich zum 30. Juni 2020 zusätzlicher Wertberichtigungsbedarf in Höhe von 26 Mio. EUR.

Darüber hinaus sind in dieser Position zur Veräußerung vorgesehene Flugzeuge und Reservetriebwerke mit einem Buchwert von 61 Mio. EUR enthalten. Hierunter befanden sich drei Boeing MD 11, fünf Boeing B747, drei Boeing B767, ein Airbus A321, elf Airbus A320 sowie 14 Dash 8-400.

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Der Zinssatz, der zur Ermittlung der Verpflichtungen in Deutschland verwendet wurde, betrug 1,5 %. Zum 31. Dezember 2019 betrug dieser Zinssatz 1,4 %. Für die Ermittlung der Pensionsverpflichtungen in der Schweiz wurde ein Zinssatz von 0,35 % (31. Dezember 2019: 0,3 %) verwendet. Der Anstieg der Pensionsrückstellungen resultiert im Wesentlichen aus der negativen Wertentwicklung bei den Planvermögen. Des Weiteren wurden dem Planvermögen für die deutschen Pensionspläne im Berichtszeitraum 95 Mio. EUR für geleistete Rentenzahlungen entnommen.

VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN AUS NICHT AUSGEFLOGENEN FLUGDOKUMENTEN

In den Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten in Höhe von 4.499 Mio. EUR ist ein Betrag von 1.139 Mio. EUR enthalten, für den Kunden zum Abschlussstichtag Erstattungsansprüche geltend gemacht haben. Aufgrund des weiterhin stark eingeschränkten Flugprogramms ist mit weiteren Rückforderungen zu rechnen.

ÄNDERUNGEN VON SCHÄTZUNGEN

Aufgrund der fast vollständigen Einstellung des Passagierflugbetriebs, die nur schrittweise und über einen noch ungewissen Zeitraum zurückgenommen werden kann,

sind die weiteren Nutzungspläne für alle Flottenbestandteile in Überarbeitung. Neben verzögerten Neuauslieferungen ist auch davon auszugehen, dass Teile der Flotte nicht mehr in den operativen Betrieb zurückkehren, sondern direkt einer Verwertung zugeführt werden. Weiterhin behalten sich die Gesellschaften vor, Flugzeuge temporär stillzulegen, um auf geänderte Rahmenbedingungen dann kurzfristig mit der Wiedereingliederung reagieren zu können. Aufgrund der aktuellen Flottenplanung und der Beschlusslage der Geschäftsführungen ist konkret für fünf Boeing B747 und elf Airbus A320 der Lufthansa German Airlines, für drei Boeing B767 und 13 Bombardier Dash 8-400 der Austrian Airlines, für 15 geleaste Bombardier Dash 8-400 der Eurowings sowie für zwei geleaste Airbus A330 und acht geleaste Airbus A319 der Brussels Airlines von einer endgültigen Stilllegung auszugehen. Weiterhin werden sechs Airbus A380-800, die bereits an Airbus mit voraussichtlichen Übergangsterminen in 2022 und 2023 verkauft wurden, nicht mehr in den operativen Betrieb zurückkehren. Die betroffenen Flugzeuge und Nutzungsrechte an Flugzeugen wurden einem Werthaltigkeitstest unterzogen, der auf Basis von voraussichtlichen Verwertungspreisen bzw. aufgrund fehlender weiterer Nutzungswerte der Leasingverträge zu Abschreibungen in Höhe von insgesamt 281 Mio. EUR geführt hat.

Dem Risiko für weitere, bisher noch nicht konkret entschiedene Flottenstilllegungen wurde im Rahmen der Werthaltigkeitstest für die jeweiligen Geschäftseinheiten insgesamt Rechnung getragen.

Neben den Werthaltigkeitsüberprüfungen für einzelne Vermögenswerte wurden aufgrund des Vorliegens eines sogenannten „triggering event“ für alle wesentlichen Geschäftseinheiten im 1. Quartal 2020 Werthaltigkeitstests auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten durchgeführt. Basis hierfür bildeten die aktualisierten Cash- und Ergebnisplanungen. Diese sehen ein sich nur langsam erholendes Geschäftsumfeld bis 2023 vor. Im Vergleich zu den zum Jahresende 2019 durchgeführten Tests wurde ein um 1%-Punkt höherer Diskontierungszinssatz ermittelt sowie ein auf 1% reduziertes Wachstum ab dem Ende des Planungszeitraums unterstellt. Weiterhin wurden die Ergebnisgrößen im „Terminal value“ einem zusätzlichen Stressszenario ausgesetzt. Als Ergebnis ergab sich ein Wertberichtigungsbedarf bei den Einheiten Eurowings sowie LSG Nordamerika. Der Goodwill der Eurowings in Höhe von 57 Mio. EUR wurde vollständig, der Goodwill der LSG Nordamerika wurde um 100 Mio. EUR teilweise wertberichtigt. Mit Ausnahme der Austrian Airlines, die im Test-Szenario keinen weiteren Puffer auswies, ergaben die Tests der sonstigen Geschäftseinheiten keine Wertminderungsindikation, auch wenn der Diskontierungssatz um 0,5 %-Punkte erhöht, beziehungsweise die Testparameter Wachstumsannahme oder EBITDA-Marge um jeweils 0,5 %-Punkte gesenkt wurden. Entscheidenden Einfluss auf die Risikosituation haben die Dauer der sogenannten „Ramp-up-Phase“ sowie das sich dann anschließende Niveau der

Geschäftstätigkeit und Profitabilität der Geschäftseinheiten.

Aufgrund von stark veränderten Rahmenbedingungen und dadurch zu korrigierenden Gewinnerwartungen wurden auch wesentliche At-equity Beteiligungswerte auf ihre Werthaltigkeit getestet. Für die Beteiligung an der Sun Express ergab der Test unter analogen Risikoadjustierungen wie oben genannt, keinen Abschreibungsbedarf. Aufgrund der absehbar stark reduzierten Anzahl von operierenden Airbus A380 Flugzeugen, für deren Ersatzteilausrüstung das Joint Venture Spairliners im MRO Segment tätig ist, wurde eine Vollabschreibung in Höhe von 26 Mio. EUR des verbliebenen Buchwertes vorgenommen. Hier sehen die Planungen keine insgesamt positiven Wertbeiträge für die Zukunft. Für das Joint Venture Xeos, das Triebwerkswartungen anbietet, werden zur Zeit Verhandlungen über die weitere Geschäftsausrichtung mit dem Mitgesellschafter geführt. Auf Basis von gewichteten Szenario-Rechnungen und einem um 2 Prozentpunkte erhöhten Diskontierungsfaktor ergab der Test eine Abschreibung von 36 Mio. EUR.

Durch die weitgehende Einstellung des operativen Flugbetriebs haben sich die Einkäufe von Kerosin sowie die Zahlungsströme in fremder Währung erheblich reduziert. Hierdurch sind von April bis Juni für eine Vielzahl von Sicherungsgeschäften in diesen Bereichen die Grundgeschäfte weggefallen und werden auch in näherer Zukunft weitere Grundgeschäfte voraussichtlich nicht vorliegen, so dass eine Beendigung der Bilanzierung nach den Grundsätzen für Hedge-Accounting gemäß IFRS 9 notwendig ist. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen unter [Erläuterung 5 \(Finanzinstrumente\)](#).

SONSTIGE STAATLICHE UNTERSTÜTZUNGSMÄßNAMEN

Im ersten Halbjahr 2020 wurden insgesamt staatliche Zuschüsse in Höhe von 175 Mio. EUR vereinnahmt. Sie entfallen im Wesentlichen auf die Erstattung von gezahlten Lohnersatzleistungen und Sozialversicherungsabgaben im Zusammenhang mit Kurzarbeit in Deutschland, Österreich und der Schweiz und sind aufwandsmindernd im Personalaufwand erfasst. Darüber hinaus wurden Verbindlichkeiten aus Einfuhrumsatzsteuern zum Stichtag in Höhe von 246 Mio. EUR zur Zahlung in 2021 gestundet.

Neben den Beträgen, die den Unternehmen im Rahmen der Kurzarbeit gewährt werden, erfolgen auch direkte staatliche Unterstützungen der Mitarbeiter in Form von Gehaltersatzleistungen.

3 Saisonalität

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns ist normalerweise vor allem durch die Geschäftsfelder Network Airlines und Eurowings saisonalen Einflüssen ausgesetzt. So sind die Umsätze im ersten und vierten Quartal wegen des schwächeren Reiseverkehrs üblicherweise niedriger,

während im zweiten und dritten Quartal regelmäßig höhere Umsatzerlöse und operative Gewinne erzielt werden.

Aufgrund der Auswirkungen der Covid19-Pandemie im ersten Halbjahr 2020 ist ein insgesamt massiver Rückgang des Geschäftsvolumens eingetreten, bei dem keine saisonalen Effekte mehr erkennbar sind.

4 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	30.06.2020	31.12.2019
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften ¹⁾	879	935
Aus Gewährleistungsverträgen	345	378
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	22	47
	1.246	1.360

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 56 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2019: 55 Mio. EUR) verzichtet.

Zum 30. Juni 2020 beliefen sich die steuerlichen Risiken, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, auf rund 200 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2019: 200 Mio. EUR).

Ende Juni 2020 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte von 14,5 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2019 betrug das Bestellobligo 14,6 Mrd. EUR. Im Zuge der Neuverhandlung der kontrahierten Flugzeugbeschaffungen aufgrund der Corona-Krise wurden Liefertermine im Vergleich zum 31. Dezember 2019 für einen Teil der Bestellungen auf spätere Zeitpunkte verschoben.

Rating-Agenturen stufen Bewertung der Lufthansa Group herab

— Die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's haben am 1. Juli 2020 beziehungsweise am 2. Juli 2020 das Bonitätsrating der Lufthansa Group infolge der Ausbreitung des Coronavirus und dessen Auswirkungen von BB+ auf BB beziehungsweise von Ba1 auf Ba2 herabgesetzt; Scope Ratings bestätigte am 14. Juli 2020 das Rating BBB-, damit wird die Lufthansa Group von Scope Ratings weiter im Investment Grade Bereich eingestuft.

WSF baut Beteiligung von 20% am Grundkapital auf

— Im Rahmen der Stabilisierungsmaßnahmen hat der WSF am 2. Juli 2020 im Wege einer Kapitalerhöhung Aktien gezeichnet und eine Beteiligung von 20% am

Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG aufgebaut; der Bezugspreis betrug 2,56 Euro je Aktie, so dass sich die Bareinlage auf rund 0,3 Mrd. EUR belief.

Erste Zahlungen aus dem Stabilisierungspaket sind erfolgt

- Die Deutsche Lufthansa AG hat bislang insgesamt 2,3 Mrd. EUR aus dem Stabilisierungspaket erhalten; am 2. Juli 2020 flossen 0,3 Mrd. EUR aus der Kapitalerhöhung durch den WSF zu, am 3. Juli 2020 folgten weitere 1,0 Mrd. EUR aus der ersten Tranche der KfW-Fazilität sowie am 9. Juli 2020 ebenfalls 1,0 Mrd. EUR als Stille Beteiligung II seitens des WSF.
- Darüber hinaus hat die LSG sowie die LHT Group in den USA bis zum 4. August 2020 Zahlungen im Rahmen des „Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act“ („CARES Act“) in einer Gesamthöhe von 170 Mio. USD erhalten.

Lufthansa Group beschließt zweites Paket des Restrukturierungsprogramms

- Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat in Folge der Coronakrise am 7. Juli 2020 ein zweites Paket des Restrukturierungsprogramms verabschiedet.
- Das umfassende Restrukturierungsprogramm mit dem Titel „ReNew“ ist bis Dezember 2023 angelegt und wird von Dr. Detlef Kayser, Vorstand Airline Resources & Operations Standards, geführt; es umfasst auch bereits laufende Restrukturierungsprogramme der Airlines und Servicegesellschaften des Konzerns.
- Nach der Verkleinerung des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG sollen die Vorstands- und Geschäftsführungsgremien der Tochterunternehmen im Vergleich zu 2019 verkleinert werden; die Anzahl der Führungskräftestellen soll konzernweit um 20 Prozent reduziert werden; die Administration der Deutschen Lufthansa AG soll um 1.000 Stellen verkleinert werden.
- Die Rückführung der staatlichen Kredite und Einlagen soll schnellstmöglich erfolgen, um einen Anstieg der hieraus entstehenden Zinslasten zu vermeiden.
- Die Verselbständigung von Lufthansa German Airlines wird vorangetrieben.
- Die bereits geplante Reduzierung von Teilflotten und die Bündelung von Flugbetrieben wird umgesetzt – inklusive der touristischen Lang- und Kurzstreckenangebote an den Drehkreuzen Frankfurt und München; allein bei Lufthansa German Airlines wurden bereits 22 Flugzeuge vorzeitig ausgeflottet, darunter sechs Airbus A380, elf A320 und fünf Boeing 747-400.
- Die Finanzplanung bis 2023 sieht die Abnahme von maximal 80 neuen Flugzeugen in die Flotten der Luft-

hansa Group vor; aufgrund der Verschiebung von geplanten Auslieferungen halbiert sich damit das Investitionsvolumen für neue Flugzeuge in diesem Zeitraum.

EU-Kommission stimmt Hilfspaket für Austrian Airlines zu

- Am 7. Juli 2020 hat die EU-Kommission ihre Zustimmung für das zwischen der österreichischen Bundesregierung, die Lufthansa Group und Austrian Airlines verhandelte Corona-Hilfspaket in Höhe von 600 Millionen Euro für Austrian Airlines gegeben.
- Als Teil des Pakets hat die Deutsche Lufthansa AG nach der Freigabe Austrian Airlines 150 Mio. EUR Eigenkapital zur Verfügung gestellt.

Einigung über Stabilisierungspaket für Brussels Airlines erzielt

- Die belgische Regierung und die Lufthansa Group haben eine grundlegende Einigung über ein Darlehen des belgischen Staats in Höhe von 290 Mio. EUR an Brussels Airlines erzielt; dieses wird ergänzt durch einen Eigenkapitalzuschuss der Deutschen Lufthansa AG von 170 Mio. EUR; damit wird die Umsetzung des Turnaround-Programms von Brussels Airlines ermöglicht, um die Airline langfristig profitabel auszurichten; die finale vertragliche Ausgestaltung steht noch aus; darüber hinaus stehen die Maßnahmen noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den WSF und die EU-Kommission.

5 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. Juni 2020 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 30.06.2020

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	2.448	25	–	2.473
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	25	–	25
Wertpapiere	2.448	–	–	2.448
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	1.073	–	1.073
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	–	22	–	22
Eigenkapitalinstrumente	–	22	–	22
Fremdkapitalinstrumente	–	–	–	–
Vermögenswerte gesamt	2.448	1.120	–	3.568

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 30.06.2020

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	-337	–	-337
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	-572	–	-572
Verbindlichkeiten gesamt	–	-909	–	-909

Zum 30. Juni 2020 lagen aufgrund des Corona-bedingten Rückgangs der Flugleistungen in der Treibstoffpreis- und der operativen Währungssicherung weiterhin Übersicherungen vor, so dass Sicherungsbeziehungen, die bisher im Hedge Accounting designiert waren, vorzeitig beendet werden mussten. Auf Basis aktueller Erwartungen für den weiteren Jahresverlauf wurde die Höhe des verbleibenden Treibstoffbedarfs und des Fremdwährungsexposures bestimmt. Für das darüberhinausgehende Volumen an abgeschlossenen Sicherungsgeschäften wurden Sicherungsbeziehungen dedesigniert und die kumulierte Marktwertänderung in Höhe von -284 Mio. EUR aus der Marktbewertungsrücklage in das Finanzergebnis umgliedert. Davon entfiel ein Aufwand von 301 Mio. EUR auf Treibstoffpreissicherungen und ein Ertrag von 17 Mio. EUR auf operative Währungssicherungen. Die entsprechenden Sicherungsgeschäfte werden bis zu ihrer Fälligkeit als freistehende Derivate erfolgswirksam über die GuV bilanziert. Daneben beläuft sich das realisierte Ergebnis von bereits zum Q1 beendeten Sicherungsbeziehungen in der Treibstoffpreissicherung auf einen Aufwand von 480 Mio. EUR und in der operativen Währungssicherung auf einen Ertrag von 18 Mio. EUR. Der

gesamte Ergebniseffekt aus beendeten Sicherungsbeziehungen beläuft sich somit auf -746 Mio. EUR. Im Rahmen der Realisierung solcher Geschäfte flossen bisher insgesamt 420 Mio. EUR ab.

Bestände in Höhe von 220 Mio. EUR an CO2-Emissionszertifikaten wurden im Rahmen von sogenannten „Repo-Geschäften“ am Markt veräußert und gleichzeitig wieder zurückgekauft, so dass das wirtschaftliche Eigentum weiterhin besteht.

Darüber hinaus wurden langfristige Devisensicherungsgeschäfte vorzeitig realisiert, wodurch liquide Mittel in Höhe von 392 Mio. EUR generiert wurden. Die Beträge verbleiben bis zur Durchführung der Grundgeschäfte in der Marktbewertungsrücklage und werden dann den korrespondierenden Investitionen zugeordnet.

Zum 31. Dezember 2019 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2019				
in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	359	13	–	372
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	12	–	12
Wertpapiere	359	1	–	360
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	1.352	–	1.352
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	–	1.632	–	1.632
Eigenkapitalinstrumente	–	22	–	22
Fremdkapitalinstrumente	–	1.610	–	1.610
Vermögenswerte gesamt	359	2.997	–	3.356

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2019				
in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	-67	–	-67
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	-199	–	-199
Verbindlichkeiten gesamt	–	-266	–	-266

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 ist der Buchwert als realistische Schätzung des beizulegenden Zeitwerts anzunehmen.

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.

in Mio. €	30.06.2020		31.12.2019	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1.338	1.195	1.094	1.026
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.993	2.945	2.110	2.150
Sonstige Verbindlichkeiten	3.891	3.724	3.954	3.883
Summe	8.222	7.864	7.158	7.059
Leasingverbindlichkeiten	2.728	n.a.	2.872	n.a.
Summe	10.950	n.a.	10.030	n.a.

6 Ergebnis je Aktie

ERGEBNIS JE AKTIE		30.06.2020	30.06.2019
„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	- 7,56	- 0,24
Konzernergebnis	Mio. €	- 3.617	- 116
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		478.194.257	475.210.712

7 Gezeichnetes Kapital

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 25. Juni 2020 wurde das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG um 306.044.326,40 EUR auf 1.530.221.624,32 EUR durch die Ausgabe von 119.548.565 auf den Namen lautenden Stückaktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre erhöht. Die Aktien wurden durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds zum Nennbetrag von 2,56 EUR gezeichnet. Die Kapitalerhöhung wurde mit der Eintragung in das Handelsregister am 2. Juli 2020 wirksam.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 450.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 30.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Bis zum 30. Juni 2020 wurden im Rahmen dieser Ermächtigung Aktien mit einem Nennbetrag von insgesamt 7.637.832 EUR ausgegeben.

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 25. Juni 2020 wurde das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG um bis zu 102.014.776,32 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien bei Ausübung von Umtauschrechten, die dem nach dem Stabilisierungsfondsgesetz errichteten Wirtschaftsstabilisierungsfonds als stillem Gesellschafter der Gesellschaft gemäß Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft vom 25. Juni 2020 im Falle der Veröffentlichung der Entscheidung zur Abgabe eines Übernahmeangebots iSv § 10 WpÜG oder im Falle einer Kontrollerlangung iSv §§ 35 iVm 29 WpÜG. für die Stille Einlage II-A zu einem Ausübungskurs von 2,56 EUR je Aktie gewährt wurden. Für den Fall

einer Veräußerung der Stillen Einlage II-A an einen nicht-staatlichen Erwerber steht dem Erwerber das Umtauschrecht jederzeit zu.

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 25. Juni 2020 wurde das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG um bis zu 897.985.223,68 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien bei Ausübung von Umtauschrechten, die dem nach dem Stabilisierungsfondsgesetz errichteten Wirtschaftsstabilisierungsfonds als stillem Gesellschafter der Gesellschaft gemäß Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft vom 25. Juni 2020 zum Zwecke des Verwässerungsschutzes und oder des Kuponschutzes für die Stille Einlage II-B gewährt wurden. Die neuen Aktien werden bei Ausübung des Umtauschrechts zum Zweck des Verwässerungsschutzes zum aktuellen Börsenkurs im Zeitpunkt des Umtauschs abzüglich 10 %, bei Ausübung des Umtauschrechts zum Zweck des Kuponschutzes zum aktuellen Börsenkurs im Zeitpunkt des Umtauschs abzüglich 5,25 % begeben. Sofern die Stille Einlage II B abgetreten wird, entfallen die Umtauschrechte.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die gemäß einem Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 bis zum 4. Mai 2025 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 6. Mai 2024 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 % des derzeitigen Grundkapitals beschränkt. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 7. Mai 2019 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde der im Jahresabschluss 2019 ausgewiesene Bilanzgewinn von 298 Mio. EUR vollständig in die Gewinnrücklage eingestellt.

8 Segmentberichterstattung

Aufgrund der IFRIC-Agenda-Entscheidung vom 17. September 2019 sind Entschädigungszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen nicht mehr aufwandswirksam, sondern umsatzkürzend zu erfassen. Die Lufthansa Group hat diese Änderung retrospektiv zum 31. Dezember 2019 umgesetzt, so dass sich eine Anpassung der Vorjahreswerte in Form einer gleichlautenden Reduktion der Verkehrserlöse und Materialaufwendungen ergab.

Die Segmentierung wurde gegenüber dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 geändert. Mit Beginn des Geschäftsjahres 2020 wird Brussels Airlines, Germanwings und das Langstreckengeschäft der Eurowings durch die Network Airlines Gruppe gesteuert und vor diesem Hintergrund dem Segment Network Airlines zugeordnet. Die Geschäftsaktivitäten der Lufthansa Technik im Bereich Line Maintenance sind zum 1. Januar 2020 auf die Deutsche Lufthansa AG übergegangen und werden in Eigenregie durchgeführt und im Segment Network Airlines erfasst. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Aus den geänderten Segmentzuordnungen ergaben sich für das Vorjahr für das Geschäftsfeld Network Airlines eine Erhöhung der Umsatzerlöse um 878 Mio. EUR sowie eine Verschlechterung des Adjusted EBIT um 77 Mio. EUR. Die Vorjahreszahlen im Geschäftsbereich Technik veränderten sich bei den Umsatzerlösen um -169 Mio. EUR und beim Adjusted EBIT um -8 Mio. EUR.

SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN Jan. - Juni 2020

	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesell- schaften und Konzern- funktionen	Über- leitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	4.241	366	1.305	1.606	651	8.169	166	-	8.335
davon Verkehrserlöse	3.858	361	1.219	-	-	5.438	-	203	5.641
Konzerninnenumsätze	290	11	15	674	163	1.153	83	-1.236	-
Umsatzerlöse	4.531	377	1.320	2.280	814	9.322	249	-1.236	8.335
Übrige operative Erträge	451	75	31	184	33	774	920	-742	952
Operative Erträge	4.982	452	1.351	2.464	847	10.096	1.169	-1.978	9.287
Operative Aufwendungen	7.377	746	1.089	2.554	1.029	12.795	1.288	-2.014	12.069
davon Materialaufwand	3.277	427	702	1.346	345	6.097	118	-1.088	5.127
davon Personalaufwand	1.880	93	188	648	446	3.255	358	-1	3.612
davon Abschreibungen	956	104	78	100	61	1.299	58	-36	1.321
davon sonstige Aufwendungen	1.264	122	121	460	177	2.144	754	-889	2.009
Beteiligungsergebnis	-21	-64	15	-32	-13	-115	-3	1	-117
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-19	-64	7	-33	-13	-122	-	1	-121
Adjusted EBIT¹⁾	-2.416	-358	277	-122	-195	-2.814	-122	37	-2.899
Überleitungspositionen	-270	-74	-19	-71	-111	-545	-7	-17	-569
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-268	-73	-19	-65	-111	-536	1	-17	-552
Pensionssondereffekte	-	-	-	-2	-	-2	-6	-	-8
Ergebnis Anlagenabgang	-2	-1	-	-4	-	-7	-2	-	-9
EBIT	-2.686	-432	258	-193	-306	-3.359	-129	20	-3.468
Übriges Finanzergebnis									-951
Ergebnis vor Ertragsteuern									-4.419
Gebundenes Kapital ²⁾	11.721	1.191	2.167	5.110	1.300	21.489	1.548	-571	22.466
davon aus Equity-Beteiligungen	35	115	56	181	115	502	5	-1	506
Segmentinvestitionen	664	50	89	71	21	895	32	-25	902
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	4	-	4	-	-	4
Mitarbeiter zum Stichtag	59.953	3.219	4.452	23.927	28.130	119.681	9.675	-	129.356

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT □ Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 3, im Zwischenlagebericht.

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

SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN Jan. - Juni 2019 ¹⁾									
	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesell- schaften und Konzern- funktionen	Über- leitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	11.468	1.053	1.215	2.146	1.260	17.142	274	–	17.416
davon Verkehrserlöse	10.938	1.048	1.158	–	–	13.144	–	231	13.375
Konzerninnenumsätze	470	-6	23	1.105	360	1.952	124	-2.076	–
Umsatzerlöse	11.938	1.047	1.238	3.251	1.620	19.094	398	-2.076	17.416
Übrige operative Erträge	440	74	39	100	30	683	886	-493	1.076
Operative Erträge	12.378	1.121	1.277	3.351	1.650	19.777	1.284	-2.569	18.492
Operative Aufwendungen	11.917	1.290	1.286	3.154	1.628	19.275	1.426	-2.539	18.162
davon Materialaufwand	6.728	901	872	1.924	692	11.117	139	-1.625	9.631
davon Personalaufwand	2.390	131	207	726	637	4.091	430	-3	4.518
davon Abschreibungen	937	120	76	91	57	1.281	52	-15	1.318
davon sonstige Aufwendungen	1.862	138	131	413	242	2.786	805	-896	2.695
Beteiligungsergebnis	27	-19	24	38	11	81	7	–	88
davon Ergebnis Equity-Bewertung	16	-19	9	33	11	50	–	1	51
Adjusted EBIT²⁾	488	-188	15	235	33	583	-135	-30	418
Überleitungspositionen	-1	–	-6	–	–	-7	9	-3	-1
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	20	1	-10	–	1	12	6	-3	15
Pensionsondereffekte	-1	–	–	–	-1	-2	–	–	-2
Ergebnis Anlagenabgang	-20	-1	4	–	–	-17	3	–	-14
EBIT	487	-188	9	235	33	576	-126	-33	417
Übriges Finanzergebnis									-305
Ergebnis vor Ertragsteuern									112
Gebundenes Kapital ³⁾	11.028	1.377	2.100	5.581	1.557	21.643	1.928	-253	23.318
davon aus Equity-Beteiligungen	43	130	61	306	150	690	6	-37	659
Segmentinvestitionen	1.520	34	169	161	45	1.929	30	-6	1.953
davon aus Equity-Beteiligungen	–	–	–	36	–	36	–	–	36
Mitarbeiter zum Stichtag	60.472	3.608	4.557	22.766	36.227	127.630	10.009	–	137.639

¹⁾ Werte angepasst.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT □ Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 3, im Zwischenlagebericht.

³⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) und abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

AUßENUMSÄTZE NACH REGIONEN Jan. - Juni 2020

	Europa	davon Deutschland	Nordamerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
in Mio. €									
Verkehrserlöse ¹⁾	3.685	1.676	786	714	133	839	96	102	5.641
Andere Betriebserlöse	1.127	394	838	671	112	431	112	74	2.694
Umsatzerlöse	4.812	2.070	1.624	1.385	245	1.270	208	176	8.335

¹⁾ Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

AUBENUMSÄTZE NACH REGIONEN Jan. - Juni 2019

in Mio. €	Europa	davon Deutsch- land	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse ¹⁾	8.900	4.173	2.191	1.968	285	1.465	291	243	13.375
Andere Betriebserlöse	1.676	511	1.256	1.048	233	653	142	81	4.041
Umsatzerlöse	10.576	4.684	3.447	3.016	518	2.118	433	324	17.416

¹⁾ Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

9 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Anhang zum Konzernabschluss 2019 unter [↗](#) Erläuterung 48 (Geschäftsberichts 2019, S. 219 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. Wesentliche Veränderungen zum Bilanzstichtag haben sich nicht ergeben. Auch die im [↗](#) Vergütungsbericht 2019 (Geschäftsberichts 2019, S. 115 ff.) und unter [↗](#) Erläuterung 49 des Anhangs zum Konzernabschluss 2019 (Geschäftsbericht 2019, S. 222) beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

10 Veröffentlichte, aber noch nicht angewandte Rechnungslegungsvorschriften

Die vom IASB herausgebrachten Änderungen für die Geschäftsjahre, die nach dem 1. Januar 2020 beginnen, haben derzeit keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Weitere Informationen zu den Änderungen sind im Konzernanhang des Geschäftsberichts 2019, Erläuterung 2 „Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen“, S. 144 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 04. August 2020
Der Vorstand

Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands

Christina Foerster
Mitglied des Vorstands
Ressort Customer, IT &
Corporate Responsibility

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Ressort Commercial
Passenger Airlines

Detlef Kayser
Mitglied des Vorstands
Ressort Airline Resources &
Operations Standards

Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Ressort Personal, Recht und M&A

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln - bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, Konzern-Kapitalflussrechnung, sowie Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2020, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen unter ergänzender Beachtung des International Standard on Review Engagements "Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity" (ISRE 2410) vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in

Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

Eschborn/Frankfurt am Main, 4. August 2020

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Hayn
Wirtschaftsprüfer

Keller
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Venloer Straße 151 – 153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Dennis Weber (Ltg.)
Patrick Winter

Kontakt

Dennis Weber

+ 49 69 696 – 28001

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: + 49 69 696 – 28001
Telefax: + 49 69 696 – 90990
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:

 www.lufthansagroup.com/investor-relations

Finanzkalender 2020/2021

2020

5. Nov. Veröffentlichung 3. Zwischenbericht
Januar – September 2020

2021

4. Mrz. Veröffentlichung Geschäftsbericht 2020

29. Apr. Veröffentlichung 1. Zwischenbericht
Januar – März 2021

5. Aug. Veröffentlichung 2. Zwischenbericht
Januar – Juni 2021

28. Okt. Veröffentlichung 3. Zwischenbericht
Januar – September 2021

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 2. Zwischenbericht 2020 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 zugrunde liegenden 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 bzw. 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. Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet. Wir bitten um Ihr Verständnis.

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.