

3. ZWISCHENBERICHT

Januar – September 2020



lufthansagroup.com
lufthansagroup.com/investor-relations



LUFTHANSA GROUP

Die Lufthansa Group

KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Veränderung in %	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse ¹⁾	Mio. €	10.995	27.524	-60	2.660	10.108	-74
davon Verkehrserlöse ¹⁾	Mio. €	7.404	21.405	-65	1.763	8.030	-78
Operative Aufwendungen ¹⁾	Mio. €	16.345	27.704	-41	4.276	9.542	-55
Adjusted EBITDA	Mio. €	-2.227	3.715		-649	1.979	
Adjusted EBIT	Mio. €	-4.161	1.715		-1.262	1.297	
EBIT	Mio. €	-5.857	1.637		-2.389	1.220	
Konzernergebnis	Mio. €	-5.584	1.038		-1.967	1.154	
Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	39.010	44.187	-12	–	–	
Eigenkapital	Mio. €	3.347	8.991	-63	–	–	
Eigenkapitalquote	%	8,6	20,3	-11,7 P.	–	–	
Nettokreditverschuldung	Mio. €	8.930	6.083	47	–	–	
Pensionsrückstellungen	Mio. €	8.073	7.914	2	–	–	
Operativer Cashflow	Mio. €	-1.598	3.735		-1.961	1.342	
Investitionen (brutto) ²⁾	Mio. €	1.023	2.785	-63	126	881	-86
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	-2.579	685		-2.069	416	
Rentabilitätskennziffern							
Adjusted EBITDA-Marge	%	-20,3	13,5	-33,8 P.	-24,4	19,6	-44,0 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	-37,8	6,2	-44,0 P.	-47,4	12,8	-60,2 P.
EBIT-Marge	%	-53,3	5,9	-59,2 P.	-89,8	12,1	-101,9 P.
Lufthansa Aktie							
Schlusskurs (30. Sept.)	€	7,36	14,58	-50	–	–	
Ergebnis pro Aktie	€	-10,79	2,18		-3,80	2,43	
Leistungsdaten¹⁾							
Flüge	Anzahl	321.084	901.724	-64	95.147	326.258	-71
Fluggäste	Tsd.	32.157	111.737	-71	8.681	42.765	-80
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	90.937	274.200	-67	22.333	99.597	-78
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	61.345	227.186	-73	11.833	86.017	-86
Sitzladefaktor	%	67,5	82,9	-15,4 P.	53,0	86,4	-33,4 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7.912	13.089	-40	2.417	4.536	-47
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	5.362	7.942	-32	1.759	2.680	-34
Fracht-Nutzladefaktor	%	67,8	60,7	7,1 P.	72,8	59,1	13,7 P.
Mitarbeiter							
Mitarbeiter (30. Sept.)	Anzahl	124.534	138.350	-10	–	–	

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Veröffentlichungstag: 5 November 2020.

Inhalt

3 Zwischenlagebericht

- 3 Geschäftsverlauf
- 3 Wesentliche Ereignisse
- 5 Finanzielle Entwicklung
- 10 Geschäftsfelder
- 20 Chancen- und Risikobericht
- 21 Prognosebericht

22 Zwischenabschluss

- 22 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 23 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 24 Konzernbilanz
- 26 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 27 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 28 Anhang

41 Weitere Informationen

- 41 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 42 Impressum / Kontakt
- Finanzkalender 2021

Geschäftsverlauf

Folgen der Coronakrise belasten Geschäftsverlauf der Lufthansa Group wesentlich

- Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus hat den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group seit März 2020 erheblich belastet.
- Die Lufthansa Group hat unmittelbar nach Ausbruch der Krise zum einen die angebotene Kapazität deutlich verringert und darüber hinaus Maßnahmen initiiert, um Kosten und Investitionsausgaben zu senken.
- Mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland sowie mit den Regierungen aus der Schweiz, Österreich und Belgien wurden Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite von bis zu 9 Milliarden Euro vereinbart, die den Fortbestand der Lufthansa Group sichern.
- Mit der laufenden Umsetzung des Restrukturierungsprogramms „ReNew“ passt sich der Konzern den veränderten Marktbedingungen an und schafft die Voraussetzungen, um die Mittel des Stabilitätspakets zurückzuführen.
- Nachdem im Juli und August 2020 noch leichte Erholungstendenzen im Markt spürbar waren und das Flugangebot gegenüber den Vormonaten sukzessive ausgebaut wurde, haben sich die Aussichten für den internationalen Luftverkehr aufgrund des Endes der Sommerreisezeit sowie wieder steigender Infektionszahlen und zunehmender Reiserestriktionen in den vergangenen Wochen wieder deutlich eingetrübt; die angebotenen Sitzkilometer werden im vierten Quartal im Vorjahresvergleich voraussichtlich nur bei maximal 25 Prozent liegen.
- Die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines sanken in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres aufgrund der rückläufigen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 65% auf 7.404 Mio. EUR, die Umsatzerlöse des Konzerns lagen mit 10.995 Mio. EUR um 60% unter Vorjahr.
- Die operativen Aufwendungen sanken primär aufgrund des mengenbedingten Rückgangs der Materialaufwendungen, insbesondere der Aufwendungen für Treibstoff und Gebühren, der Einführung von Kurzarbeit für große Teile der Belegschaft und weiterer Maßnahmen zur Senkung der Fixkosten um insgesamt 41% auf 16.345 Mio. EUR.
- Das Adjusted EBIT sank auf -4.161 Mio. EUR (Vorjahr: 1.715 Mio. EUR), die Adjusted EBIT-Marge lag bei -37,8% (Vorjahr: 6,2%); das EBIT verminderte sich auf -5.857 Mio. EUR (Vorjahr: 1.637 Mio. EUR).
- Das Konzernergebnis sank auf -5.584 Mio. EUR (Vorjahr: 1.038 Mio. EUR); es wurde von außerplanmäßigen Abschreibungen auf die Flotte und Firmenwerte sowie der negativen Marktwertentwicklung von Hedges zur Treibstoffkostenabsicherung belastet.
- Der Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um IFRS 16-Effekt) sank auf -2.579 Mio. EUR (Vorjahr: 685 Mio. EUR).
- Die Nettokreditverschuldung lag mit 8.930 Mio. EUR um 34% über dem Niveau vom Jahresende 2019 (31. Dezember 2019: 6.662 Mio. EUR); Ende September 2020 standen dem Konzern liquide Mittel in Höhe von 10,1 Mrd. EUR zur Verfügung; darin enthalten sind noch nicht abgerufene Mittel aus den staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen und Krediten in Höhe von 6,3 Mrd. EUR.

Wesentliche Ereignisse

Rating-Agenturen stufen Bewertung der Lufthansa Group herab

- Die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's haben das Bonitätsrating der Lufthansa Group am 1. Juli 2020 beziehungsweise am 2. Juli 2020 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 der Mittelzufluss auf 306 Mio. EUR belief.

WSF und EU-Kommission stimmen Stabilisierungspaketen zu

- Am 7. Juli 2020 hat die EU-Kommission ihre Zustimmung für das zwischen der österreichischen Bundesregierung, der Lufthansa Group und Austrian Airlines verhandelte Corona-Hilfspaket in Höhe von 600 Mio. EUR 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.
- Am 17. August 2020 hat der WSF den Hilfspaketen aus Österreich, der Schweiz und Belgien in Höhe von insgesamt 2,2 Mrd. EUR zugestimmt; dieser Betrag wird auf das mit dem WSF vereinbarte Stabilisierungspaket angerechnet.
- Am 21. August 2020 wurde das Stabilisierungspaket für Brussels Airlines in Form eines Darlehens des belgischen Staats in Höhe von 290 Mio. EUR, ergänzt durch einen Eigenkapitalzuschuss der Deutschen Lufthansa AG von 170 Mio. EUR, durch die EU-Kommission genehmigt.

Erste Zahlungen aus den Stabilisierungspaketen sind erfolgt

- Die Lufthansa Konzerngesellschaften haben bislang insgesamt 2,7 Mrd. EUR aus den Stabilisierungspaketen erhalten; in Deutschland wurde die stille Beteiligung II des WSF in Höhe von 1.000 Mio. EUR sowie weitere 1.000 Mio. EUR des KfW-Konsortialkredites in Anspruch genommen, darüber hinaus flossen 306 Mio. EUR aus der Kapitalerhöhung durch den WSF zu; in Österreich wurden das Hybriddarlehen der Finanzagentur des Bundes von 150 Mio. EUR sowie zwei Tranchen des Konsortialkredites in Höhe von insgesamt 200 Mio. EUR ausgezahlt.
- Darüber hinaus haben die LSG Group sowie die Lufthansa Technik in den USA Zahlungen im Rahmen des „Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act“ („CARES Act“) in einer Gesamthöhe von 244 Mio. USD erhalten, die teilweise als Darlehen, teilweise als Zuschuss gewährt wurden.

Lufthansa Group beschließt zweites und drittes Paket ihres Restrukturierungsprogramms

- Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat im Juli beziehungsweise September 2020 das zweite und dritte Paket des konzernweiten Restrukturierungsprogramms „ReNew“ beschlossen.
- Die mittelfristige Flottenplanung sieht nun ab Mitte des Jahrzehnts eine dauerhafte, konzernweite Kapazitätsreduktion von 150 Flugzeugen vor; dazu werden vor allem Langstreckenflugzeuge vorzeitig stillgelegt; dies umfasst die kompletten Teilflotten vom Typ Airbus A380 sowie vom Typ A340-600, die in einen sogenannten Langzeitparkmodus überführt beziehungsweise endgültig außer Dienst gestellt werden.
- Aufgrund der Verschiebung von geplanten Flugzeugauslieferungen reduziert sich das Investitionsvolumen für neue Flugzeuge deutlich; dennoch sollen bis 2023 maximal 80 neue Flugzeuge in die Flotten der Lufthansa Group Airlines aufgenommen werden.
- Der rechnerische Personalüberhang infolge der geplanten Kapazitätsreduktion beträgt mehr als 27.000 Vollzeitstellen; die Anpassung der dauerhaften Personalstärke in den Flugbetrieben wird an die weitere Marktentwicklung angepasst; unabhängig von den Verhandlungen über Interessenausgleiche und Sozialpläne für betriebsbedingte Kündigungen in der Lufthansa Group bleibt die Zielsetzung des Vorstands, mit den Tarifpartnern Krisenpakete zu vereinbaren, die die Anzahl der notwendigen betriebsbedingten Kündigungen begrenzen.
- Die Führungsstruktur soll im ersten Quartal 2021 mit einer um 20 Prozent reduzierten Anzahl von Leitungspositionen verschlankt werden; darüber hinaus sollen die Verwaltungsflächen weltweit überprüft und in Deutschland um 30 Prozent reduziert werden.
- Mit der Ernennung eines vierköpfigen Führungsgremiums wird die organisatorische Verselbständigung von Lufthansa German Airlines vorangetrieben.

- Die Bündelung von Flugbetrieben wird umgesetzt, inklusive der touristischen Lang- und Kurzstreckenangebote an den Drehkreuzen Frankfurt und München.
- Die Stärkung des Kundenfokus und die konsequente Ausrichtung des Geschäftsmodells auf Nachhaltigkeit und langfristige Wertschaffung bilden Kernelemente der zukünftigen Unternehmensstrategie.

Lufthansa Group und Vereinigung Cockpit schließen Krisenvereinbarung für kurzfristige Maßnahmen

- Am 19. August 2020 haben die Lufthansa Group und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit eine Kurzfristkrisenvereinbarung geschlossen, die bis Ende des Jahres gilt.
- Die beschlossenen Maßnahmen umfassen die Reduzierung der Aufstockung des Kurzarbeitergeldes und der Arbeitgeberbeiträge zur Dotierung der Altersversorgung sowie die Verschiebung der für 2020 vereinbarten Tarifierhöhungen auf Januar 2021; betriebsbedingte Kündigungen werden bis zum 31. März 2021 ausgeschrieben.
- Die Maßnahmen gelten für die Piloten von Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo, Lufthansa Aviation Training sowie Teile der Germanwings Piloten.
- Bereits im Juni 2020 haben sich die Lufthansa Group und die Unabhängige Flugbegleitergewerkschaft UFO 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.

Wechsel im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG

- Am 2. September 2020 wurden Angela Titzrath und Michael Kerkloh entsprechend des Vorschlags des Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Karl-Ludwig Kley, gemäß der Vereinbarungen des Stabilisierungspakets des WSF als neue Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG gerichtlich bestellt.
- Um die Bestellung der beiden neuen Mitglieder zu ermöglichen, haben die bisherigen Aufsichtsräte Monika Ribar und Martin Koehler ihre Mandate niedergelegt.
- In seiner Sitzung am 21. September 2020 hat der Aufsichtsrat Michael Kerkloh in den Prüfungsausschuss der Deutschen Lufthansa AG gewählt.

Lufthansa Aufsichtsrat verlängert vorzeitig Vertrag von Harry Hohmeister

- Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung am 21. September 2020 beschlossen, den Vertrag mit Harry Hohmeister, Mitglied des Vorstands, Ressort Commercial Passenger Airlines, vorzeitig um drei Jahre bis zum 30. Juni 2024 zu verlängern.

Finanzielle Entwicklung

ERTRAGSLAGE

Verkehrsleistung ist stark belastet durch die Coronakrise; Verkehrserlöse sinken um 65%

— Die Verkehrsleistung der Lufthansa Group Airlines ist infolge der Coronakrise deutlich zurückgegangen; der Absatz (verkaufte Passagierkilometer) sank gegenüber Vorjahr um 73%, das Angebot (angebotene Passagierkilometer) wurde durch Kapazitätsanpassungen um 67% reduziert; der Sitzladefaktor sank um 15,4 Prozentpunkte auf 67,5%.

— Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group ist insbesondere durch den Wegfall von Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge beeinflusst; das Angebot (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) verringerte sich um 40%, der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) sank um 32%; der Nutzladefaktor lag mit 67,8% um 7,1 Prozentpunkte über Vorjahr.

— Die Verkehrserlöse sanken in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2020 aufgrund der rückläufigen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 65% auf 7.404 Mio. EUR (Vorjahr: 21.405 Mio. EUR).

ANTEIL DER GESCHÄFTSFELDER AM KONZERNAUSSENUMSATZ in % (Jan. - Sept. 2020)



Umsatzerlöse sinken gegenüber Vorjahr um 60%

— Die anderen Betriebserlöse sanken um 41% auf 3.591 Mio. EUR (Vorjahr: 6.119 Mio. EUR), im Wesentlichen durch krisenbedingt rückläufige Erlöse in den Geschäftsfeldern Technik und Catering sowie bei den Gesellschaften AirPlus und Lufthansa Aviation Training.

— Die Umsatzerlöse lagen mit 10.995 Mio. EUR um 60% unter Vorjahr (Vorjahr: 27.524 Mio. EUR); die operativen Erträge sanken um 58% auf 12.346 Mio. EUR (Vorjahr: 29.230 Mio. EUR).

UMSATZ, ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio. €	Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Veränderung in %
Verkehrserlöse ¹⁾	7.404	21.405	-65
Andere Betriebserlöse	3.591	6.119	-41
Umsatzerlöse¹⁾	10.995	27.524	-60
Sonstige operative Erträge	1.351	1.706	-21
Summe operative Erträge	12.346	29.230	-58
Materialaufwand ¹⁾	6.728	14.899	-55
davon Treibstoff	1.610	5.095	-68
davon übrige RHB und bezogene Waren	1.743	3.035	-43
davon Gebühren	1.446	3.431	-58
davon Fremdleistungen Technik	867	1.411	-39
Personalaufwand	5.026	6.730	-25
Planmäßige Abschreibungen	1.934	2.000	-3
Sonstiger operativer Aufwand	2.657	4.075	-35
Summe operative Aufwendungen	16.345	27.704	-41
Beteiligungsergebnis	-162	189	
Adjusted EBIT	-4.161	1.715	
Summe Überleitung EBIT	-1.696	-78	-2.074
EBIT	-5.857	1.637	
Zinsergebnis	-239	-264	9
Übrige Finanzposten	-816	260	
Ergebnis vor Ertragsteuern	-6.912	1.633	
Ertragsteuern	1.312	-572	
Ergebnis nach Ertragsteuern	-5.600	1.061	
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	16	-23	
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	-5.584	1.038	

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Operative Aufwendungen um 41% reduziert

— Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group sanken gegenüber Vorjahr um 41% auf 16.345 Mio. EUR (Vorjahr: 27.704 Mio. EUR).

— Der Materialaufwand der Lufthansa Group lag mit 6.728 Mio. EUR um 55% unter Vorjahr (Vorjahr: 14.899 Mio. EUR).

○ Innerhalb des Materialaufwands sanken die Aufwendungen für Treibstoff um 68% auf 1.610 Mio. EUR; die Veränderung basiert im Wesentlichen auf krisenbedingt rückläufigen Verbrauchsmengen während sich das gesunkene Marktpreisniveau sicherungsbedingt nur in geringem Maße auswirkte; das Preissicherungsergebnis betrug -177 Mio. EUR.

○ Die Aufwendungen für andere Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sanken mengenbedingt um 43% auf 1.743 Mio. EUR.

- Die Aufwendungen für Gebühren sanken im Vergleich mit der Verkehrsleistung unterdurchschnittlich; mit 1.446 Mio. EUR lagen Sie um 58% unter Vorjahr.
- Die Aufwendungen für Fremdleistungen Technik lagen mit 867 Mio. EUR um 39% unter Vorjahr; der Rückgang der Flugaktivitäten wirkte sich erst mit Verzögerung auf die Technikkosten aus.
- Der Personalaufwand sank um 25% auf 5.026 Mio. EUR (Vorjahr: 6.730 Mio. EUR), insbesondere aufgrund der Effekte aus der Kurzarbeit, der um 5% niedrigeren durchschnittlichen Mitarbeiterzahl und der gegenüber Vorjahr niedrigeren Ergebnisbeteiligung.
- Die planmäßigen Abschreibungen sanken um 3% auf 1.934 Mio. EUR (Vorjahr: 2.000 Mio. EUR).
- Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken um 35% auf 2.657 Mio. EUR (Vorjahr: 4.075 Mio. EUR), insbesondere aufgrund niedrigerer Vertriebsaufwendungen, rückläufiger anderer, direkt mit der Geschäftstätigkeit verbundener Kosten sowie des gesunkenen Marketingaufwands; gegenläufig erhöhten sich die Wertberichtigungen auf den Forderungsbestand.

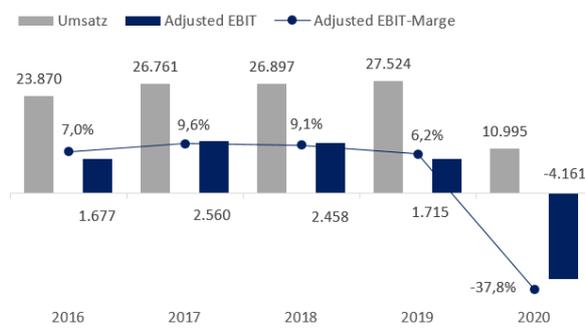
Adjusted EBIT und Konzernergebnis sinken krisenbedingt deutlich

- Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group sank im Vergleich zum Vorjahr auf -4.161 Mio. EUR (Vorjahr: 1.715 Mio. EUR); die Adjusted EBIT-Marge lag bei -37,8% (Vorjahr: 6,2%).
- Das EBIT betrug -5.857 Mio. EUR (Vorjahr: 1.637 Mio. EUR); die Differenz zum Adjusted EBIT betrug damit -1.696 Mio. EUR (Vorjahr: -78 Mio. EUR).
 - In den Adjustments enthalten sind Abschreibungen auf Flugzeuge und Nutzungsrechte an insgesamt 110 Flugzeugen in Höhe von 1.426 Mio. EUR, die in einen sogenannten Langzeitparkmodus überführt wurden beziehungsweise für die eine Wiederaufnahme der operativen Tätigkeit nicht mehr geplant ist; hiervon betroffen waren Lufthansa German Airlines (14 Airbus A380, fünf Boeing B747, 17 A340, elf A320 sowie 15 zum Teil geleaste A319), Austrian Airlines (drei B767, 13 Dash8-400), Brussels Airlines (Nutzungsrechte an zwei A330 und acht A319), Lufthansa Cargo (zwei MD11-Frachter) und Eurowings (Nutzungsrechte an 15 Dash8-400, fünf A321); weiterhin entfielen 49 Mio. EUR auf Abschreibungen von Reservetriebwerken und Flugsimulatoren.
 - Außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von -157 Mio. EUR betrafen Firmenwerte der Ge-

schäftseinheit LSG US und Eurowings; Joint Venture Beteiligungswerte im Geschäftsfeld Technik wurden aufgrund der krisenbedingt verschlechterten Geschäftsaussichten außerplanmäßig um 62 Mio. EUR wertberichtigt; eine Zuschreibung in Höhe von 21 Mio. EUR erfolgte im Hinblick auf den voraussichtlichen Kaufpreis der zum Verkauf stehenden Vermögensgruppe der LSG EU Gesellschaften, die zum 30. Juni erfasste Abschreibung von 27 Mio. EUR wurde entsprechend ebenfalls zurückgenommen.

- Das Zinsergebnis verbesserte sich um 9% auf -239 Mio. EUR (Vorjahr: -264 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund von nicht wiederkehrenden einmaligen Belastungen aus Zinsen auf Betriebsprüfungsergebnisse im Vorjahr.
- Die übrigen Finanzposten sanken auf -816 Mio. EUR (Vorjahr: 260 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 1.312 Mio. EUR betraf die Aktivierung von latenten Steuern auf negative Ergebnisse der ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2020 (Vorjahr: Steuer Aufwand von 572 Mio. EUR); die Steuerquote betrug im Wesentlichen aufgrund der Nicht-Aktivierung von Steuerlatenzen bei Gesellschaften mit Verlusthistorie lediglich 19,0%.
- Das Konzernergebnis der Lufthansa Group sank entsprechend auf -5.584 Mio. EUR (Vorjahr: 1.038 Mio. EUR).
- Das Ergebnis je Aktie lag bei -10,79 EUR (Vorjahr: 2,18 EUR).

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



ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €	Jan. - Sept. 2020		Jan. - Sept. 2019	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse¹⁾	10.995	–	27.524	–
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	167	–	479	–
Sonstige betriebliche Erträge	1.218	–	1.269	–
davon Erträge aus Buchgewinnen	–	-12	–	-16
davon Zuschreibungen Anlagevermögen bzw. Vermögenswerte zum Verkauf	–	-22	–	-25
Summe betriebliche Erträge	12.380	-34	29.272	-41
Materialaufwand ¹⁾	-6.728	–	-14.899	–
Personalaufwand	-5.034	–	-6.735	–
davon aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand/Planabgeltung	–	8	–	6
Abschreibungen	-3.574	–	-2.067	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	1.640	–	67
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.677	–	-4.109	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf	–	3	–	–
davon Aufwendungen aus Buchverlusten	–	17	–	32
Summe betriebliche Aufwendungen	-18.013	1.668	-27.810	105
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-5.633	–	1.462	–
Beteiligungsergebnis	-224	–	175	–
Außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity Beteiligungsbuchwerte	–	62	–	14
EBIT	-5.857	–	1.637	–
Summe Überleitung Adjusted EBIT	–	1.696	–	78
Adjusted EBIT	–	-4.161	–	1.715
Planmäßige Abschreibungen	–	1.934	–	2.000
Adjusted EBITDA	–	-2.227	–	3.715

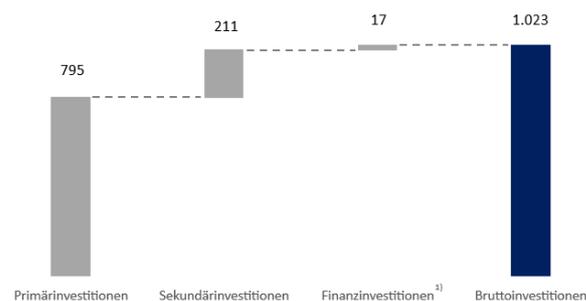
¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

FINANZLAGE

Investitionsvolumen deutlich reduziert

— Die Bruttoinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) der Lufthansa Group sanken vor allem aufgrund der Verschiebung geplanter Flugzeugauslieferungen um 63% auf 1.023 Mio. EUR (Vorjahr: 2.785 Mio. EUR).

BRUTTOINVESTITIONEN in Mio. € (Jan. - Sept. 2020)



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Operativer Cashflow sinkt auf -1.598 Mio. EUR; Adjusted Free Cashflow sinkt auf -2.579 Mio. EUR

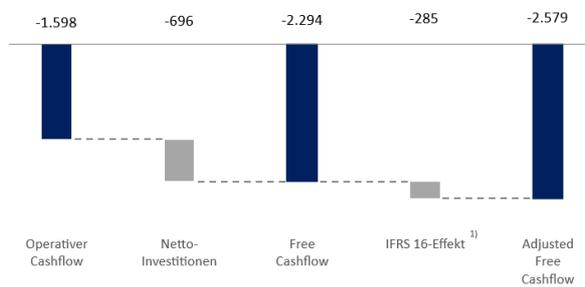
— Der Operative Cashflow sank gegenüber Vorjahr aufgrund des Rückgangs des Ergebnisses vor Ertragsteuern auf -1.598 Mio. EUR (Vorjahr: 3.735 Mio. EUR).

— 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 (1.705 Mio. EUR; Vorjahr: 81 Mio. EUR) sowie Bewertungseffekte aus Finanzderivaten (254 Mio. EUR), insbesondere aus der Auflösung der Sicherungsbeziehung von Sicherungsgeschäften; ebenso unterstützten der Wegfall von Ertragsteuervorauszahlungen, die Verschiebung von Zahlungen aus sonstigen Steuern und die Realisierung von Devisensicherungen mit positiven Marktwerten die Entwicklung.

— Gegenläufig wirkte die Auszahlung von Ticketrückerstattungen in Höhe von 3.039 Mio. EUR im Zusammenhang mit Corona-bedingten Flugstreichungen im Working Capital.

— Der Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um IFRS 16-Effekt) sank aufgrund der Entwicklung des operativen Cashflows auf -2.579 Mio. EUR (Vorjahr: 685 Mio. EUR).

CASHFLOW in Mio. € (Jan. - Sept. 2020)



¹⁾ Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

Finanzierungstätigkeit und Stabilisierungsmaßnahmen führen zu Mittelzufluss

— Der Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Zufluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 3.118 Mio. EUR (Vorjahr: Abfluss von 375 Mio. EUR).

— Dieser resultierte primär aus der teilweisen Inanspruchnahme der im Rahmen der Stabilisierungspakete vereinbarten Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite sowie der Kapitalerhöhung im Zusammenhang mit der WSF-Beteiligung in Höhe von insgesamt 2.746 Mio. EUR (↗ **Wesentliche Ereignisse, S. 3**), aus der Platzierung zweier Schuldscheindarlehen und aus gezogenen Kreditlinien und kurzfristigen Mittelaufnahmen in Höhe von insgesamt 1.997 Mio. EUR.

— Diesen Mittelaufnahmen standen im Wesentlichen planmäßige Tilgungen von fünf Schuldscheindarlehen und kurzfristigen Mittelaufnahmen (783 Mio. EUR) sowie die planmäßigen Rückzahlungen von Flugzeugfinanzierungen und aus Leasing (709 Mio. EUR) gegenüber.

Liquidität liegt über Vorjahresniveau

— Die Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln und kurzfristigen Wertpapieren) stieg gegenüber Vorjahr insbesondere aufgrund der Zahlungen im Rahmen der Stabilisierungspakete und liquiditätssteigernden Maßnahmen um 18% auf 4.219 Mio. EUR (Vorjahr: 3.575 Mio. EUR); davon waren zum Bilanzstichtag 2.987 Mio. EUR zentral und weitere 769 Mio. EUR bei den ausländischen Konzernairlines verfügbar; die noch nicht abgerufenen Mittel aus den staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen und Krediten beliefen sich am 30. September 2020 auf 6,3 Mrd. EUR.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzsumme sinkt gegenüber Jahresende 2019

- Die Bilanzsumme sank zum 30. September 2020 gegenüber Jahresende 2019 um 9% auf 39.010 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 42.659 Mio. EUR).
- Die langfristigen Vermögenswerte sanken um 7% auf 29.263 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 31.374 Mio. EUR); die Veränderung basiert im Wesentlichen aus Abschreibungen des Anlagevermögens, die durch den Anstieg von latenten Ertragsteueransprüchen teilweise kompensiert wurden.
- Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken um 14% auf 9.747 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 498 Mio. EUR betrafen 385 Mio. EUR die Veräußerungsgruppe der europäischen Catering-Gesellschaften sowie 111 Mio. EUR die insgesamt 38 Flugzeuge, die zum Verkauf vorgesehen sind.
- Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen um 21% auf 19.934 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 16.417 Mio. EUR), insbesondere aufgrund des Anstiegs von Finanzschulden und Pensionsverbindlichkeiten.
 - Die langfristigen Finanzschulden lagen mit 10.120 Mio. EUR um 21% über dem Wert vom Jahresende 2019 (31. Dezember 2019: 8.396 Mio. EUR); der Anstieg resultierte überwiegend aus den in Anspruch genommenen Darlehen im Rahmen der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen; in Anspruch genommen wurden in Deutschland die stille Beteiligung II des WSF in Höhe von 1.000 Mio. EUR sowie weitere 1.000 Mio. EUR des KfW-Konsortialkredites; in Österreich wurden das Hybriddarlehen der Finanzagentur des Bundes von 150 Mio. EUR sowie zwei Tranchen des Konsortialkredites in Höhe von insgesamt 200 Mio. EUR ausgezahlt; in den USA wurden aus den Kreditmitteln des Cares Act insgesamt 87 Mio. USD in Anspruch genommen.
 - Die Pensionsverbindlichkeiten stiegen um 21% auf 8.073 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 6.659 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des Rückgangs der Marktwerte des Deckungsvermögens und des um 0,1 Prozentpunkte auf 1,3% gesunkenen Zinssatzes zur Abzinsung von Pensionsverpflichtungen.
- Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken um 2% auf 15.729 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 15.986 Mio. EUR), primär aufgrund des Rückgangs aus nicht genutzten Flugtickets und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, denen die Zunahme der kurzfristig fälligen Finanzschulden und der derivativen Finanzinstrumente gegenüberstanden.
- Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten in Höhe von 506 Mio. EUR betrafen die Veräußerungsgruppe der europäischen Catering-Gesellschaften.
- Das Eigenkapital ist gegenüber Jahresende 2019 um 67% auf 3.347 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, teilweise kompensiert durch die Kapitalerhöhung des WSF in Höhe von 306 Mio. EUR.

Eigenkapitalquote sinkt um 15,4 Prozentpunkte

- Die Eigenkapitalquote ist gegenüber Jahresende 2019 um 15,4 Prozentpunkte auf 8,6% gesunken (31. Dezember 2019: 24,0%).
- Die Nettokreditverschuldung lag mit 8.930 Mio. EUR um 34% 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 28% auf 16.756 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 13.074 Mio. EUR).

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. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Veränderung in %	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019	Veränderung in %
Umsatz ¹⁾	Mio. €	5.667	19.087	-70	1.136	7.149	-84
davon Verkehrserlöse ¹⁾	Mio. €	4.798	17.563	-73	940	6.625	-86
Operative Aufwendungen ¹⁾	Mio. €	9.899	18.269	-46	2.522	6.352	-60
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	-2.252	2.999		-792	1.574	
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	-3.650	1.568		-1.234	1.080	
EBIT ¹⁾	Mio. €	-5.019	1.532		-2.333	1.045	
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	-64,4	8,2	-72,6 P.	-108,6	15,1	-123,7 P.
Segmentinvestitionen ¹⁾	Mio. €	758	2.221	-66	94	701	-87
Mitarbeiter zum 30.09 ¹⁾	Anzahl	58.578	60.543	-3	–	–	
Flüge ¹⁾	Anzahl	259.640	721.205	-64	74.274	258.802	-71
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	25.694	90.622	-72	6.474	34.306	-81
Angebote Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	82.267	248.876	-67	19.094	89.710	-79
Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	54.747	206.250	-73	9.517	77.418	-88
Sitzladefaktor ¹⁾	%	66,5	82,8	-16,3 P.	49,8	86,3	-36,5 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die Entwicklung der Network Airlines war im bisherigen Verlauf des Geschäftsjahres maßgeblich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst.
- Infolge der Krise wurde das Flugangebot deutlich reduziert und ein Großteil der Flotte vorübergehend beziehungsweise dauerhaft stillgelegt; so wurden von den Network Airlines zwischenzeitlich nur noch ein minimales Flugprogramm sowie Rückholflüge durchgeführt, um Reisende aus der ganzen Welt nach Hause zu fliegen.
- Weitere Maßnahmen zur Sicherung der Liquidität umfassen Personalmaßnahmen wie Kurzarbeit und Einstellungsstopps sowie Sachkostenreduzierungen.
- Nachdem das Flugangebot ab Juni wieder sukzessive ausgebaut wurde, haben sich die Aussichten für den internationalen Luftverkehr zuletzt wieder deutlich eingetrübt; entsprechend der Nachfrageentwicklung wurde die angebotene Kapazität zum Ende des Berichtszeitraums wieder auf rund 20% des Vorjahresniveaus reduziert.
- Die Sicherheit und Gesundheit ihrer Passagiere und Mitarbeiter hat für die Network Airlines oberste Priorität; daher wurden und werden fortführend sämtliche Verfahren in der gesamten Reisekette überprüft, um die Sicherheit aller zu gewährleisten.
- Um ihren Kunden in der Coronakrise ein Höchstmaß an Flexibilität zu geben, bieten die Network Airlines weiterhin zahlreiche Umbuchungsmöglichkeiten an; darüber hinaus wurde die Auszahlung der Erstattungen für Flüge, die aufgrund der Coronakrise ausgefallen sind, im dritten Quartal beschleunigt.

- 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. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019 ¹⁾	Verände- rung in %	Währungs- bereinigte Verände- rung in %	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019 ¹⁾	Verände- rung in %	Währungs- bereinigte Verände- rung in %
Durchschnittserlöse	€ Cent	7,7	7,8	-1,9	-2,9	8,3	7,9	6,0	7,9
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	7,3	7,8	-7,3	-8,6	6,4	8,2	-21,5	-21,0
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsauf- wendungen	€ Cent	10,0	5,4	84,2	82,7	11,6	5,1	126,9	127,6

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - Sept. 2020	Verände- rung	Jan. - Sept. 2020	Verände- rung	Jan. - Sept. 2020	Verände- rung	Jan. - Sept. 2020	Verände- rung	Jan. - Sept. 2020	Verände- rung
	in Mio. €	in %	in Tsd.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	1.853	-71	20.286	-71	27.218	-64	17.561	-70	64,5	-13,9 P.
Amerika	1.265	-76	2.520	-76	29.460	-68	19.574	-75	66,4	-19,0 P.
Asien/Pazifik	632	-78	1.319	-77	15.945	-70	10.693	-77	67,1	-18,6 P.
Nahost/Afrika	463	-68	1.569	-71	9.644	-64	6.919	-68	71,7	-9,2 P.
Nicht zuordenbar	585	-58								
Gesamtver- kehr	4.798	-73	25.694	-72	82.267	-67	54.747	-73	66,5	-16,3 P.

- Die Verkehrsleistung der Network Airlines ging infolge des Ausbruchs des Coronavirus zurück; das Angebot lag 67% unter Vorjahr, wobei die Zahl der Flüge um 64% reduziert wurde; der Absatz sank um 73%; der Sitzladefaktor lag mit 66,5% um 16,3 Prozentpunkte unter Vorjahr.
- Die Verkehrserlöse der Network Airlines sanken aufgrund der gesunkenen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 73% auf 4.798 Mio. EUR; die Umsatzerlöse lagen mit 5.667 Mio. EUR um 70% unter Vorjahr; die operativen Erlöse sanken um 68% auf 6.285 Mio. EUR.
- Die währungsbereinigten Stückerlöse sanken vor allem aufgrund des Rückgangs der Ladefaktoren in allen Verkehrsgebieten um 8,6%.
- Die operativen Aufwendungen sanken mengenbedingt und aufgrund struktureller Maßnahmen um 46% auf 9.899 Mio. EUR; die Aufwendungen für Treibstoff, Gebühren und Personal lagen jeweils deutlich unter Vorjahr.
- Die währungsbereinigten Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen um 82,7%; die deutliche Verringerung des Kapazitätsangebots konnte dabei nicht in vollem Umfang durch entsprechende Kostensenkungen kompensiert werden.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -3.650 Mio. EUR (Vorjahr: 1.568 Mio. EUR); das EBIT betrug -5.019 Mio. EUR (Vorjahr: 1.532 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen der Flotte in Höhe von 1.374 Mio. EUR.
- Die Segmentinvestitionen wurden um 66% auf 758 Mio. EUR reduziert.

Lufthansa German Airlines¹⁾

KENNZAHLEN		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Verände- rung in %
Umsatz ²⁾	Mio. €	3.537	12.668	-72
Operative Aufwendungen ²⁾	Mio. €	6.562	12.077	-46
Adjusted EBITDA ²⁾	Mio. €	-1.777	1.993	
Adjusted EBIT ²⁾	Mio. €	-2.635	1.087	
EBIT ²⁾	Mio. €	-3.919	1.060	
Mitarbeiter zum 30.09. ²⁾	Anzahl	38.438	39.291	-2
Flüge ²⁾	Anzahl	159.808	430.827	-63
Fluggäste ²⁾	Tsd.	15.807	55.524	-72
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	53.056	162.461	-67
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	35.263	134.615	-74
Sitzladefaktor ²⁾	%	66,5	82,9	-16,4 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Lufthansa German Airlines hat infolge der Coronakrise und im Rahmen der Restrukturierungspakete der Lufthansa Group auf der Langstrecke sechs Airbus A380 und fünf Boeing 747-400 stillgelegt; die verbleibenden acht Flugzeuge vom Typ A380 sowie zehn Flugzeuge vom Typ A340-600 werden in einen sogenannten Langzeitparkmodus überführt und aus der Planung genommen; die verbleibenden sieben Airbus A340-600 werden endgültig außer Dienst gestellt; auf der Kurzstrecke wurden fünf A319 und elf A320 stillgelegt sowie Nutzungsrechte an weiteren zehn A319 abgeschrieben.
- Die Umsatzerlöse von Lufthansa German Airlines sanken aufgrund der Auswirkungen der Coronakrise gegenüber Vorjahr um 72% auf 3.537 Mio. EUR; die operativen Erlöse sanken um 70% auf 3.963 Mio. EUR.
- Die operativen Aufwendungen lagen mit 6.562 Mio. EUR um 46% unter Vorjahr, primär bedingt durch den mengenbedingten Rückgang der Materialaufwendungen und niedrigere Personalaufwendungen aufgrund von Kurzarbeit.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -2.635 Mio. EUR (Vorjahr: 1.087 Mio. EUR); das EBIT betrug -3.919 Mio. EUR (Vorjahr: 1.060 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen der Flotte in Höhe von 1.284 Mio. EUR.

SWISS¹⁾

KENNZAHLEN		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Verände- rung in %
Umsatz ²⁾	Mio. €	1.445	3.879	-63
Operative Aufwendungen ²⁾	Mio. €	2.039	3.576	-43
Adjusted EBITDA	Mio. €	-116	756	
Adjusted EBIT	Mio. €	-445	458	
EBIT	Mio. €	-444	455	
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	10.221	10.354	-1
Flüge	Anzahl	46.821	127.768	-63
Fluggäste ²⁾	Tsd.	5.062	16.452	-69
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	17.854	47.780	-63
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	11.815	40.132	-71
Sitzladefaktor	%	66,2	84,0	-17,8 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Als Teil der Restrukturierungspakete der Lufthansa Group wird die Flottengröße von SWISS durch die verzögerte Auslieferung der bestellten Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge angepasst und die vorgezogene Ausmusterung älterer Flugzeuge fortlaufend geprüft.
- Thomas Klühr, seit 2016 Chief Executive Officer von SWISS, wird die Airline Ende 2020 aus privaten Gründen verlassen; über die Nachfolge wird der Verwaltungsrat im vierten Quartal entscheiden.
- Die Umsatzerlöse von SWISS sanken infolge des Ausbruchs des Coronavirus um 63% auf 1.445 Mio. EUR; die operativen Erlöse lagen mit 1.594 Mio. EUR um 60% unter Vorjahr.
- Die operativen Aufwendungen sanken primär aufgrund von mengenbedingt niedrigeren Aufwendungen für Treibstoff und Gebühren sowie niedrigeren Personalaufwendungen um insgesamt 43% auf 2.039 Mio. EUR.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -445 Mio. EUR (Vorjahr: 458 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -444 Mio. EUR (Vorjahr: 455 Mio. EUR).

Austrian Airlines

KENNZAHLEN		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Verände- rung in %
Umsatz ¹⁾	Mio. €	414	1.612	-74
Operative Aufwendungen ¹⁾	Mio. €	806	1.662	-52
Adjusted EBITDA	Mio. €	-220	143	
Adjusted EBIT	Mio. €	-341	17	
EBIT	Mio. €	-405	14	
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	6.615	7.038	-6
Flüge	Anzahl	34.866	106.165	-67
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	2.747	11.187	-75
Angebote- ne Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	6.092	21.889	-72
Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	3.952	17.761	-78
Sitzladefaktor	%	64,9	81,2	-16,3 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Das bestehende Restrukturierungsprogramm bei Austrian Airlines wird aufgrund der Coronakrise noch einmal verschärft; die Flotte wurde bereits durch die vorzeitige Stilllegung von drei Boeing 767-300 und 13 Bombardier Dash8-400 verkleinert.
- Am 9. August 2020 hat der Aufsichtsrat von Austrian Airlines Alexis von Hoensbroech als Chief Executive Officer für eine Dauer von weiteren fünf Jahren bis Juli 2026 wiederbestellt.
- Zum 31. August 2020 hat Chief Financial Officer Wolfgang Jani Austrian Airlines verlassen; die Verantwortlichkeiten wurden von Chief Commercial Officer Andreas Otto in Personalunion übernommen.
- Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines sanken aufgrund der Auswirkungen des Coronavirus um 74% auf 414 Mio. EUR; die operativen Erlöse sanken um 72% auf 465 Mio. EUR.
- Die operativen Aufwendungen lagen mit 806 Mio. EUR um 52% unter Vorjahr, insbesondere aufgrund mengenbedingt gesunkener Aufwendungen für Treibstoff und Gebühren sowie niedrigerer Personalaufwendungen.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -341 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -405 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR); die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus coronabedingten außerplanmäßigen Abschreibungen der Flotte in Höhe von 59 Mio. EUR.

Brussels Airlines

KENNZAHLEN		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Verände- rung in %
Umsatz	Mio. €	339	1.137	-70
Operative Aufwendungen	Mio. €	607	1.196	-49
Adjusted EBITDA	Mio. €	-141	104	
Adjusted EBIT	Mio. €	-233	1	
EBIT	Mio. €	-256	0	
Mitarbeiter zum 30.09.	Anzahl	3.304	3.860	-14
Flüge	Anzahl	18.757	62.585	-70
Fluggäste	Tsd.	2.108	7.906	-73
Angebote- ne Sitzkilometer	Mio.	5.280	17.015	-69
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	3.729	13.956	-73
Sitzladefaktor	%	70,6	82,0	-11,4 P.

- Infolge des Ausbruchs des Coronavirus hat Brussels Airlines das bestehende Restrukturierungsprogramm noch einmal intensiviert; es bildet die Basis für eine nachhaltige Zukunft der Airline; im Rahmen des Programms sollen die Flottengröße um 30% und die Anzahl der Mitarbeiter um 25% reduziert werden; im Zuge der Anpassung der Flotte wurden bereits die Nutzungsrechte an zwei Airbus A330-200 und acht Airbus A319 abgeschrieben; zusätzlich zu diesen strukturellen Veränderungen hat Brussels Airlines weitere kurz- und langfristige 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 70% auf 339 Mio. EUR; die operativen Erlöse lagen mit 374 Mio. EUR um 69% unter Vorjahr.
- Die operativen Aufwendungen sanken primär aufgrund der mengenbedingt gesunkenen Materialaufwendungen um 49% auf 607 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 -233 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -256 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus der außerplanmäßigen Abschreibungen von Nutzungsrechten an Flugzeugen in Höhe von 31 Mio. EUR.

GESCHÄFTSFELD EUROWINGS

KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Veränderung in %	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019	Veränderung in %
Umsatz ¹⁾	Mio. €	553	1.785	-69	176	738	-76
davon Verkehrserlöse ¹⁾	Mio. €	537	1.785	-70	176	737	-76
Operative Aufwendungen ¹⁾	Mio. €	1.034	2.030	-49	288	740	-61
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	-315	109		-61	177	
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	-466	-67	-596	-108	121	
EBIT ¹⁾	Mio. €	-563	-70	-704	-131	118	
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	-84,3	-3,8	-80,5 P.	-61,4	16,4	-77,8 P.
Segmentinvestitionen ¹⁾	Mio. €	52	103	-50	2	69	-97
Mitarbeiter zum 30.09 ¹⁾	Anzahl	3.153	3.568	-12	–	–	
Flüge ¹⁾	Anzahl	61.444	180.519	-66	20.873	67.456	-69
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	6.462	21.115	-69	2.207	8.458	-74
Angebotene Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	8.669	25.324	-66	3.239	9.888	-67
Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	6.599	20.936	-68	2.316	8.599	-73
Sitzladefaktor ¹⁾	%	76,1	82,7	-6,6 P.	71,5	87,0	-15,5 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Infolge der Ausbreitung des Coronavirus reduzierte Eurowings das Flugprogramm vorübergehend deutlich; ab Juni 2020 wurde das Angebot dann wieder ausgebaut; dabei fokussierte sich Eurowings in den Sommermonaten auf den innerdeutschen, sowie den touristischen Flugverkehr innerhalb Europas; infolge der neuerlichen Ausweitung von Reisewarnungen und der daraus resultierenden Nachfrageentwicklung wurde die Kapazität zum Ende des Berichtszeitraums wieder auf rund 25% des Vorjahresniveaus verringert.
- Im Zuge der Coronakrise wird das Restrukturierungsprogramm von Eurowings verschärft; Ziel des Programms ist es, die Chancen bei der Neuverteilung des Marktes in der Krise zu nutzen und die Attraktivität und Beliebtheit der Marke Eurowings nachhaltig zu steigern.
- Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen der Coronakrise umfassen die Verkleinerung der Flotte, Einsparungen im Personalbereich, insbesondere durch Kurzarbeit, Einsparungen bei Sachkosten und Projektbudgets sowie weitere liquiditätssichernde Maßnahmen.
- 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; neben den bereits eingeführten Maßnahmen bringt Eurowings einen im Vorfeld der Flugreise buchbaren freien Mittelsitz auf den Markt.
- Darüber hinaus hat Eurowings flexiblere und kundenfreundliche Umbuchungsmöglichkeiten eingeführt; Eurowings bietet Gästen außerdem ein Paket für mehr Sicherheit auf Reisen an, welches eine Reise-Rücktritts-Versicherung, eine Auslands-Krankenversicherung sowie eine Reiseabbruch-Versicherung beinhaltet.

OPERATIVE KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019 ¹⁾	Veränderung in %	Währungs- bereinigte Veränderung in %	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019 ¹⁾	Veränderung in %	Währungs- bereinigte Veränderung in %
Durchschnittserlöse	€ Cent	6,8	7,6	-10,6	-10,5	6,4	7,6	-15,8	-15,8
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	7,0	7,4	-4,6	-6,8	5,7	7,8	-26,9	-26,6
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwen- dungen	€ Cent	10,0	6,0	65,6	63,3	7,3	5,4	34,8	34,8

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die Verkehrsleistung von Eurowings hat sich infolge des Ausbruchs des Coronavirus rückläufig entwickelt; das Angebot und die Zahl der Flüge wurden jeweils um 66% reduziert, der Absatz sank um 68%; der Sitzladefaktor sank gegenüber Vorjahr um 6,6 Prozentpunkte auf 76,1%.
- Die Verkehrserlöse sanken aufgrund der gesunkenen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 70% auf 537 Mio. EUR; die Umsatzerlöse lagen mit 553 Mio. EUR um 69% unter Vorjahr; die operativen Erlöse sanken um 66% auf 654 Mio. EUR.
- Die währungsbereinigten Stückerlöse sanken krisenbedingt um 6,8%.
- Die operativen Aufwendungen sanken vor allem aufgrund mengenbedingt niedrigerer Aufwendungen für Gebühren und Treibstoff, der Beendigung externer Wetleases und anderer Fixkostensenkungen um 49% auf 1.034 Mio. EUR.
- Die währungsbereinigten Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen um 63,3%, getrieben durch die deutliche krisenbedingte Kapazitätsreduktion, die nur teilweise durch entsprechende Kostensenkungen kompensiert werden konnte.
- Das Adjusted EBIT sank auf -466 Mio. EUR (Vorjahr: -67 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -563 Mio. EUR (Vorjahr: -70 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 und fünf Airbus A321 in Höhe von 33 Mio. EUR, für die keine Wiederaufnahme des Flugbetriebs mehr vorgesehen ist.
- Die Segmentinvestitionen sanken um 50% auf 52 Mio. EUR.

GESCHÄFTSFELD LOGISTIK

KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Veränderung in %	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.907	1.836	4	587	598	-2
davon Verkehrserlöse	Mio. €	1.775	1.715	3	556	557	0
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.527	1.958	-22	438	672	-35
Adjusted EBITDA	Mio. €	563	83	578	208	-8	
Adjusted EBIT	Mio. €	446	-33		169	-48	
EBIT	Mio. €	427	-40		169	-49	
Adjusted EBIT-Marge	%	23,4	-1,8	25,2 P.	28,8	-8,0	36,8 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	204	176	16	115	7	1.543
Mitarbeiter zum 30.09	Anzahl	4.379	4.572	-4	–	–	
Angebote Fracht- Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	6.975	10.954	-36	2.205	3.807	-42
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	4.710	6.627	-29	1.580	2.248	-30
Nutzladefaktor ¹⁾	%	67,5	60,5	7,0 P.	71,6	59,0	12,6 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die Verkehrsleistung im Geschäftsfeld Logistik und das marktweite Angebot von Frachtkapazitäten ist infolge des Ausbruchs des Coronavirus durch den Wegfall von Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge stark reduziert; die Nachfrage nach den verbleibenden Frachtkapazitäten blieb im Verlauf des dritten Quartals 2020 auf hohem Niveau.
- Das im Dezember 2019 gestartete Kostensenkungsprogramm ProFlex wurde im Zuge der Coronakrise noch verschärft; so sollen ab Ende 2021 nachhaltig 70 Mio. EUR Sach- und Personalkosten jährlich eingespart werden.
- Im Zuge der geplanten Erneuerung der Frachterflotte wurden im Berichtszeitraum zwei neue Flugzeuge vom Typ Boeing 777F in die Flotte integriert; bis Ende 2020 werden drei der sechs MD11-Frachter außer Dienst gestellt; die verbleibenden drei MD11-Frachter werden im Jahr 2021 ausgeflottet.
- Insgesamt verringerte sich das Angebot um 36%, der Absatz sank um 29%; der Nutzladefaktor lag mit 67,5% um 7,0 Prozentpunkte über Vorjahr.
- Die Verkehrserlöse stiegen in den ersten neun Monaten des Jahres aufgrund höherer Durchschnittserlöse in allen Verkehrsgebieten um 3% auf 1.775 Mio. EUR gegenüber Vorjahr; vor allem im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik konnten die Verkehrserlöse im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert werden; die Umsatzerlöse stiegen insgesamt um 4% auf 1.907 Mio. EUR.
- Die operativen Aufwendungen sanken um 22% auf 1.527 Mio. EUR aufgrund des mengen- und preisbedingten Rückgangs der Treibstoffaufwendungen, niedrigerer Belly-Aufwendungen gegenüber Konzerngesellschaften und gesunkener Personalaufwendungen; zudem konnten durch das Kostensenkungsprogramm ProFlex neben Personalaufwendungen auch weitere Sachaufwendungen reduziert werden.
- Das Adjusted EBIT stieg entsprechend auf 446 Mio. EUR (Vorjahr: -33 Mio. EUR); das EBIT stieg auf 427 Mio. EUR (Vorjahr: -40 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 stiegen aufgrund von Investitionen in zwei neue Frachter um 16% auf 204 Mio. EUR.

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	Jan. - Sept. 2020	Verände- rung	Jan. - Sept. 2020	Verände- rung	Jan. - Sept. 2020	Verände- rung	Jan. - Sept. 2020	Verände- rung
	in Mio. €	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	131	-6	372	-39	189	-20	50,9	12,1 P.
Amerika	749	4	3.276	-36	2.173	-26	66,3	8,8 P.
Asien/Pazifik	811	16	2.942	-31	2.125	-27	72,3	3,5 P.
Nahost/Afrika	84	-47	385	-61	223	-58	57,6	3,9 P.
Gesamtverkehr	1.775	3	6.975	-36	4.710	-29	67,5	7,0 P.

GESCHÄFTSFELD TECHNIK

KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Veränderung in %	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019	Veränderung in %
Umsatz ¹⁾	Mio. €	2.973	4.892	-39	693	1.641	-58
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group ¹⁾	Mio. €	821	1.688	-51	147	583	-75
Operative Aufwendungen ¹⁾	Mio. €	3.428	4.756	-28	874	1.602	-45
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	-61	491		-39	165	
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	-208	351		-86	116	
EBIT ¹⁾	Mio. €	-309	351		-116	116	
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	-7,0	7,2	-14,2 P.	-12,4	7,1	-19,5 P.
Segmentinvestitionen ¹⁾	Mio. €	90	233	-61	19	72	-74
Mitarbeiter zum 30.09 ¹⁾	Anzahl	23.260	23.530	-1	-	-	

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die Coronakrise belastet die Entwicklung des MRO-Geschäfts erheblich; geplante aber nicht geleistete Flugstunden, der sich verstärkende Druck auf die Airlines und daraus resultierende Stilllegungen und Ausflottungen von Flugzeugen wirken sich stark auf die Lufthansa Technik aus.
- Insbesondere mit Personalmaßnahmen wie der Einführung von Kurzarbeit sowie der Verschiebung von Investitionsprojekten wurden die Auswirkungen der Coronakrise eingedämmt; neben diesen Sofortmaßnahmen wird in verschiedenen Projekten daran gearbeitet, dass das Unternehmen die Krise erfolgreich meistert und auch langfristig weiter eine prägende Rolle im unabhängigen MRO-Markt spielt.
- Das weltweite Netzwerk für smarte Triebwerkseingriffe wurde um den nun fünften Standort Dublin, Irland erweitert; dadurch sollen die Kostenstrukturen bei der Instandhaltung von Triebwerken und Triebwerkskomponenten weiter optimiert werden.
- Die Umsatzerlöse sanken in den ersten neun Monaten 2020 gegenüber Vorjahr um 39% auf 2.973 Mio. EUR; die Gesamterlöse lagen mit 3.259 Mio. EUR um 36% unter Vorjahr.
- Die operativen Aufwendungen sanken um 28% auf 3.428 Mio. EUR; im Wesentlichen bedingt durch niedrigere Material- und Personalaufwendungen; höhere Wertberichtigungen von Forderungen und Ersatzteilen wurden durch Kostensenkungsmaßnahmen überkompensiert.
- Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -208 Mio. EUR (Vorjahr: 351 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -309 Mio. EUR (Vorjahr: 351 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Abschreibungen auf Beteiligungswerte von Joint Ventures sowie auf Ersatztriebwerke.
- Die Segmentinvestitionen sanken um 61% auf 90 Mio. EUR.

GESCHÄFTSFELD CATERING

KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Veränderung in %	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.060	2.508	-58	246	888	-72
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	208	555	-63	45	195	-77
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.391	2.499	-44	362	871	-58
Adjusted EBITDA	Mio. €	-178	180		-44	90	
Adjusted EBIT	Mio. €	-269	93		-74	60	
EBIT	Mio. €	-379	52		-73	19	
Adjusted EBIT-Marge	%	-25,4	3,7	-29,1 P.	-30,1	6,8	-36,8 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	22	68	-68	1	23	-96
Mitarbeiter zum 30.09 ¹⁾	Anzahl	25.655	36.078	-29	–	–	

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die anhaltende Coronakrise und der damit verbundene deutliche Rückgang des globalen Flugverkehrs wirken sich maßgeblich auf das weltweite Geschäft der LSG Group aus.
- Die Reduzierung von Kosten und die Sicherung der Liquidität stehen im Fokus der LSG Group; kurzfristig beschlossene Maßnahmen zur Begrenzung der finanziellen Auswirkungen umfassen unter anderem Projekt- und Einstellungsstopps, Kurzarbeit sowie vorübergehende Betriebsschließungen; durch die diversen Maßnahmen und Programme innerhalb der LSG Group sollen die Zahl der Mitarbeiter des internationalen Perimeters (ohne die europäischen LSG-Aktivitäten) bis Ende des Jahres vorübergehend halbiert und die Gesamtkosten mittelfristig um mindestens 30% gesenkt werden.
- 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.
- Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sowie das bevorstehende Closing des Europageschäfts machen eine organisatorische und strategische Neuausrichtung der LSG Group notwendig; in diesem Zusammenhang hat die Gruppe die Netzwerkstruktur neu bewertet und die Schließung einzelner Betriebe, wie dem in Salt Lake City, USA, beziehungsweise der Rückzug aus einzelnen Märkten, wie dem türkischen und süd-afrikanischen Markt, beschlossen.
- Gleichzeitig ändert die LSG Group ihren strategischen Fokus und konzentriert sich in Zukunft auf drei Produktlinien: klassisches Catering (Kerngeschäft), On-board Retail Programs sowie New Business Models, IT & Platform; damit setzt das Unternehmen noch stärker auf hybride oder reine Bordverkaufsmodelle sowie auf die Digitalisierung; daneben sollen auch alternative neue Geschäftsfelder ausgelotet werden, die für mehr Auslastung in den Cateringbetrieben sorgen und somit Überkapazitäten abbauen.
- Die Umsatzerlöse der LSG Group sanken gegenüber Vorjahr um 58% auf 1.060 Mio. EUR, bedingt durch die stark rückläufigen Passagierzahlen der weltweiten Kunden der LSG Group infolge der Coronakrise; die Gesamterlöse sanken um 56% auf 1.141 Mio. EUR.
- Die operativen Aufwendungen lagen aufgrund von Kostenreduzierungen in allen Bereichen mit 1.391 Mio. EUR um 44% unter Vorjahr.
- Die Kostensenkungen konnten den Umsatzrückgang jedoch nur teilweise kompensieren. Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -269 Mio. EUR (Vorjahr: 93 Mio. EUR); das EBIT verminderte sich auf -379 Mio. EUR (Vorjahr: 52 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 68% auf 22 Mio. EUR.

WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

KENNZAHLEN

		Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Veränderung in %	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	1.701	1.964	-13	532	680	-22
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.776	2.144	-17	488	718	-32
Adjusted EBITDA	Mio. €	10	-93		74	-10	
Adjusted EBIT	Mio. €	-77	-169	54	45	-34	
EBIT	Mio. €	-91	-161	43	38	-35	
Segmentinvestitionen	Mio. €	50	46	9	18	16	13
Mitarbeiter zum 30.09 ¹⁾	Anzahl	9.509	10.059	-5	–	–	

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Die operativen Erlöse der weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen sanken krisenbedingt gegenüber Vorjahr um 13% auf 1.701 Mio. EUR.
- Die operativen Aufwendungen lagen mit 1.776 Mio. EUR um 17% unter Vorjahr.
- Das Adjusted EBIT verbesserte sich entsprechend auf -77 Mio. EUR (Vorjahr: -169 Mio. EUR); dabei wurde

die rückläufige Ergebnisentwicklung bei AirPlus und Lufthansa Aviation Training durch Kostensenkungen in den Konzernfunktionen kompensiert; das EBIT verbesserte sich auf -91 Mio. EUR (Vorjahr: -161 Mio. EUR), die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand für Pensionszusagen an Mitarbeiter der Konzernfunktionen sowie außerplanmäßigen Abschreibungen auf Flugsimulatoren.

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 für die Branche und das Unternehmen haben sich aufgrund der Corona-Pandemie weltweit in einem noch nie dagewesenen Maße verschlechtert.
 - In vielen europäischen und außereuropäischen Ländern steigt die Zahl der Neuinfektionen mit dem Coronavirus wieder an. Zudem ist weiterhin in vielen Entwicklungs- und Schwellenländern von einer hohen Dunkelziffer auszugehen. Die Auswirkungen, insbesondere die Reiserestriktionen zur Eindämmung der Pandemie, werden die Airline-Branche langfristig beeinflussen. Die Lufthansa Group bewertet die Lage unter medizinischen-, wirtschaftlichen- und sicherheitstechnischen Aspekten genau und überprüft ihr Geschäftsmodell anhand dieser Erkenntnisse fortlaufend. Darüber hinaus analysiert der Konzern das Potenzial von Maßnahmen wie der Testung von Passagieren mit Hilfe von Antigen-Tests, um Quarantänepflichten und andere Reiserestriktionen abzubauen.
 - Die Lufthansa Group hat weitreichende Maßnahmen zur Kostensenkung und Liquiditätssicherung eingeleitet, unter anderem die Einführung von Kurzarbeit, ein teilweises Flottengrounding, die Verschiebung von Flugzeugauslieferungen und den Stopp nicht betriebsnotwendiger Ausgaben. Das Unternehmen bereitet außerdem Maßnahmen vor, um den Umfang der Geschäftstätigkeit dauerhaft an die voraussichtlich langfristig niedrigere Nachfrage anzupassen. Zur Überbrückung der Auswirkungen der Corona-Pandemie hat die Lufthansa Group Kredite und andere rückzahlungspflichtige finanzielle Mittel von den Staaten Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien und den USA erhalten. Diese sichern die Liquidität des Gesamtkonzerns, schließen aber nicht aus, dass einzelne Konzerngesellschaften insolvent werden.
 - Die Kooperation zwischen den Betriebs- und Tarifpartnern ist zwingende Voraussetzung, um Kurzarbeit einführen und kostensenkende Maßnahmen durch Eingriffe in geschlossenen Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen vornehmen zu können. Das Risiko besteht in einer mangelnden Kooperationsbereitschaft der Betriebs- und Sozialpartner.
 - 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 reduzierte Flugverkehr geht auch mit einem deutlich veränderten Treibstoff- und Fremdwährungsexposure einher. Solange der Flugverkehr nicht wieder in einem größeren Maße 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. Dezember 2020 abgeschlossen ist. Es ist nicht auszuschließen, dass makroökonomische oder regulatorische Veränderungen mittelfristig die finanzielle Entwicklung der Lufthansa Group beeinflussen können.
 - 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 in der Finanzplanung unterstellten Szenarien sieht der Vorstand den Fortbestand der Lufthansa Group nicht gefährdet.

Prognosebericht

- Die Aussichten für den internationalen Luftverkehr haben sich aufgrund des Endes der Sommerreisezeit sowie wieder steigender Infektionszahlen und zunehmender Reiserestriktionen in allen relevanten Märkten in den vergangenen Wochen wieder deutlich eingetrübt; das weitere Pandemiegeschehen, die Maßnahmen zur Eindämmung des Virus, insbesondere im Hinblick auf Reiserestriktionen, und die kurzfristigen Auswirkungen der Pandemie auf das Kundenvertrauen können nicht verlässlich prognostiziert werden.
- 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; der Konzern geht davon aus, dass sich die positive Ergebnisentwicklung, die von höheren Durchschnittserlösen infolge des Wegfalls von Frachtkapazitäten in Passagierflugzeugen getragen wird, auch im restlichen Jahresverlauf fortsetzt; das Segment wird deshalb im Geschäftsjahr 2020 eine zweistellige Adjusted EBIT-Marge erreichen.
- Weitere Details finden sich im Geschäftsbericht 2019, ab S. 106.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Januar – September 2020

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019 ¹⁾
Erlöse aus den Verkehrsleistungen ¹⁾	7.404	21.405	1.763	8.030
Andere Betriebserlöse	3.591	6.119	897	2.078
Umsatzerlöse¹⁾	10.995	27.524	2.660	10.108
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	167	479	9	160
Sonstige betriebliche Erträge ²⁾	1.218	1.269	421	474
Materialaufwand ¹⁾	-6.728	-14.899	-1.601	-5.268
Personalaufwand	-5.034	-6.735	-1.414	-2.215
Abschreibungen ³⁾	-3.574	-2.067	-1.791	-738
Sonstige betriebliche Aufwendungen ⁴⁾	-2.677	-4.109	-629	-1.388
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-5.633	1.462	-2.345	1.133
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	-226	112	-42	61
Übriges Beteiligungsergebnis	2	63	-2	26
Zinserträge	70	52	37	17
Zinsaufwendungen	-309	-316	-114	-53
Übrige Finanzposten	-816	260	-27	337
Finanzergebnis	-1.279	171	-148	388
Ergebnis vor Ertragsteuern	-6.912	1.633	-2.493	1.521
Ertragsteuern	1.312	-572	520	-359
Ergebnis nach Ertragsteuern	-5.600	1.061	-1.973	1.162
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	16	-23	6	-8
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	-5.584	1.038	-1.967	1.154
"Unverwässertes"/"Verwässertes" Ergebnis je Aktie in €	-10,79	2,18	-3,80	2,43

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Darin enthalten 24 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR) aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen.

³⁾ Darin enthalten 2 Mio. EUR (Vorjahr: 38 Mio. EUR) aus Abschreibungen auf langfristige Forderungen.

⁴⁾ Darin enthalten 202 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Januar - September 2020

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €	Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019
Ergebnis nach Ertragsteuern	-5.600	1.061	-1.973	1.162
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	-52	128	-79	84
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	-13	17	1	1
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge Reserve	-509	442	-229	-64
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	101	214	96	-68
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	3	2	1	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-2	17	-	5
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	77	-164	18	31
	-395	656	-192	-11
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-1.331	-2.472	-659	-1.672
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert	-	5	-	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-6	0	-2	-
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	119	699	169	365
	-1.218	-1.768	-492	-1.307
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	-1.613	-1.112	-684	-1.318
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	-7.213	-51	-2.657	-156
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	22	-25	8	-11
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-7.191	-76	-2.649	-167

Konzernbilanz zum 30. September 2020

KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €	30.09.2020	31.12.2019	30.09.2019
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾	1.235	1.395	1.394
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	522	547	509
Flugzeuge und Reservetriebwerke	16.043	18.349	18.238
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	2.009	2.270	2.297
Übriges Sachanlagevermögen	3.805	4.041	3.984
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	440	672	703
Übrige Beteiligungen	257	256	241
Langfristige Wertpapiere	53	53	32
Ausleihungen und Forderungen	413	469	404
Derivative Finanzinstrumente	557	906	1.575
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	92	116	109
Effektive Ertragsteuerforderungen	34	32	36
Latente Ertragsteuererstattungsansprüche	3.803	2.268	2.598
Langfristige Vermögenswerte	29.263	31.374	32.120
Vorräte	858	980	947
Vertragsvermögenswerte	171	277	216
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	3.347	5.417	6.000
Derivative Finanzinstrumente	242	459	472
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	271	245	356
Effektive Ertragsteuerforderungen	139	153	98
Wertpapiere	2.620	1.970	2.648
Bankguthaben und Kassenbestände	1.601	1.415	927
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	498	369	403
Kurzfristige Vermögenswerte	9.747	11.285	12.067
Bilanzsumme	39.010	42.659	44.187

¹⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

KONZERNBILANZ – PASSIVA

in Mio. €	30.09.2020	31.12.2019	30.09.2019 ¹⁾
Gezeichnetes Kapital	1.530	1.224	1.217
Kapitalrücklage	378	378	343
Gewinnrücklagen	5.618	5.617	4.607
Übrige neutrale Rücklagen	1.334	1.715	1.679
Konzernergebnis	-5.584	1.213	1.038
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	3.276	10.147	8.884
Minderheitenanteile	71	109	107
Eigenkapital	3.347	10.256	8.991
Pensionsrückstellungen	8.073	6.659	7.914
Sonstige Rückstellungen	523	490	497
Finanzschulden	10.120	8.396	8.114
Vertragsverbindlichkeiten	25	25	22
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	215	76	102
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	113	32	53
Derivative Finanzinstrumente	323	128	188
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	542	611	661
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	19.934	16.417	17.551
Sonstige Rückstellungen	734	794	785
Finanzschulden	3.000	1.634	1.510
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.581	5.351	6.349
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	2.729	4.071	4.499
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	2.785	2.675	2.627
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	346	382	440
Derivative Finanzinstrumente	459	137	318
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	589	402	478
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögensgegenständen	506	540	639
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	15.729	15.986	17.645
Bilanzsumme	39.010	42.659	44.187

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 30. September 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	-28	-408
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	1.038	1.038	23	1.061
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	514	128	-	17	659	-1.773	-	-1.114	2	-1.112
In die Anschaffungskosten von nicht-finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-156	-	-	-	-156	-	-	-156	-	-156
Stand am 30.09.2019	1.217	343	586	516	236	341	1.679	4.607	1.038	8.884	107	8.991
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	306	-	-	-	-	-	-	-	-	306	-	306
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1.213	-1.213	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-16	-16
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-5.584	-5.584	-16	-5.600
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-344	-52	-	1	-395	-1.212	-	-1.607	-6	-1.613
In die Anschaffungskosten von nicht-finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	14	-	-	-	14	-	-	14	-	14
Stand am 30.09.2020	1.530	378	294	451	236	353	1.334	5.618	-5.584	3.276	71	3.347

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar - September 2020

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG				
in Mio. €	Jan. - Sept. 2020	Jan. - Sept. 2019	Juli - Sept. 2020	Juli - Sept. 2019
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zu Periodenbeginn¹⁾	1.431	1.434	1.237	1.000
Ergebnis vor Ertragsteuern	-6.912	1.633	-2.493	1.521
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	3.575	2.042	1.793	738
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	93	71	44	27
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	12	16	3	2
Beteiligungsergebnis	224	-175	44	-87
Zinsergebnis	239	264	77	36
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	109	-722	-3	-162
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	244	-334	-141	-343
Veränderung Trade Working Capital	-161	1.075	-1.595	-377
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	979	-135	310	-13
Operativer Cashflow	-1.598	3.735	-1.961	1.342
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.006	-2.728	-123	-840
Investitionen in Finanzanlagen	-17	-57	-3	-41
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	163	-226	77	-15
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	3	-	4	-
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	-	3	-	-
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-11	-66	-6	-17
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	-	-	-	-
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	90	75	6	15
Zinseinnahmen	54	50	7	12
Erhaltene Dividenden	28	177	15	56
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit	-696	-2.772	-23	-830
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-7.392	-2.952	-1.942	-1.385
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	6.814	1.870	1.774	1.061
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-1.274	-3.854	-191	-1.154
Kapitalerhöhung	306	-	306	-
Transaktionen durch Minderheiten	-	-	-	-
Aufnahme Finanzschulden	4.444	3.094	2.660	662
Rückführung Finanzschulden	-1.503	-2.982	-377	-870
Gewinnausschüttung	-16	-408	1	-4
Zinsausgaben	-113	-79	-6	-36
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	3.118	-375	2.584	-248
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	246	-494	432	-60
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-23	3	-15	3
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.09.²⁾	1.654	943	1.654	943
Abzüglich Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten von Gesellschaften, die am 30.09. zum Verkauf stehen	55	16	55	16
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 30.09. nicht zum Verkauf stehen²⁾	1.599	927	1.599	927
Wertpapiere	2.620	2.648	2.620	2.648
Flüssige Mittel	4.219	3.575	4.219	3.575
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel	834	406	560	169

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 2 Mio. EUR (Vorjahr: 0 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. September 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. September 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.

Auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung und aufgrund der im folgenden Abschnitt dargestellten Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns für die nächsten zwölf Monate als gesichert an. Der Zwischenabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

2 Finanzierungsmaßnahmen zur wirtschaftlichen Stabilisierung

Nach 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 wurden die zugehörigen Verträge mit dem WSF am 29. Juni 2020 und der KfW sowie einem Bankenkonsortium am 1. Juli 2020 abgeschlossen.

Das Unterstützungspaket hat ein Gesamtvolumen von 9 Mrd. EUR und setzt sich zusammen aus einer direkten Kapitalbeteiligung des WSF an der Deutsche Lufthansa AG von 20% in Höhe von rund 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 einer Kreditfazilität von 3 Mrd. EUR, welche von der KfW und einem Bankenkonsortium zur Verfügung gestellt wird. Auf das Unterstützungspaket des WSF werden Finanzierungsmaßnahmen anderer Staaten angerechnet. Diesbezügliche Zusagen betragen zum

30. September 2,2 Mrd. EUR, so dass sich ein Gesamtvolumen für die deutsche Staatshilfe von 6,8 Mrd. EUR ergibt.

Bestimmte Teilbeträge aus der Stillen Beteiligung II können im Falle einer Übernahme, einer Verwässerung der Anteile des WSF oder bei Ausbleiben von Kuponzahlungen auf die Stille Beteiligung I in Aktien gewandelt werden. Für die stillen Beteiligungen sind jährliche Kuponzahlungen mit einer über die Laufzeit ansteigenden Zinsstaffel vereinbart. Die Laufzeit der Stillen Beteiligung I ist nicht begrenzt. Die Stille Beteiligung II hat eine Laufzeit von sechs Jahren mit anschließenden jährlichen Verlängerungen, solange die Stille Beteiligung I nicht zurückgezahlt und die Aktienbeteiligung nicht beendet wurde.

Die in dem Paket vereinbarte Kapitalerhöhung wurde mit Eintragung in das Handelsregister am 2. Juli 2020 wirksam. Der Bezugspreis betrug 2,56 Euro je Aktie, so dass sich die Bareinlage auf rund 0,3 Mrd. EUR belief. Gleichzeitig wurde die Stille Beteiligung II durch den WSF voll ausgezahlt.

Bis zum 30. September 2020 wurden noch keine Beträge aus der Stillen Beteiligung I abgerufen. In Belgien und Österreich vereinbarte Finanzierungsmaßnahmen in Höhe von 153 Mio. EUR werden auf die Stille Beteiligung I angerechnet, so dass aus der Stillen Beteiligung I noch ein Volumen von 4,5 Mrd. EUR zur Verfügung steht.

Der Rahmenvertrag mit dem WSF sieht umfassende Informations- und Prüfrechte für den WSF und Verhaltensverpflichtungen für die Lufthansa Group unter anderem in Bezug auf die Aussetzung von Dividendenzahlungen, die Begrenzung der Managementvergütungen, den Verzicht auf Beteiligungserwerbe, die Abgabe von jeweils bis zu 24 Slots an den Flughäfen Frankfurt und München und eine nachhaltige Geschäftspolitik vor. 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 beziehungsweise nach diesem Zeitpunkt zum jeweiligen Bedingungseintritt.

Die Kreditlinie der KfW und dem Bankenkonsortium von ursprünglich bis zu 3 Mrd. EUR wird mit einem variablen, vom Rating abhängenden Zinssatz verzinst und hat eine Laufzeit von drei Jahren. Aus dem Kreditrahmen bei der KfW sind bis zum Stichtag insgesamt 1,0 Mrd. EUR geflossen. Finanzierungsmaßnahmen mit staatlicher Unterstützung für die Tochtergesellschaften in Belgien, Österreich und der Schweiz werden mit 2,0 Mrd. EUR auf den Kreditrahmen der KfW und des Bankenkonsortiums angerechnet, so dass sich das Gesamtvolumen dieser Kreditlinie auf 1,0 Mrd. EUR beläuft. Die Kreditfazilität ist besichert mit verpfändeten Gesellschaftsanteilen von diversen Gesellschaften in Malta und Österreich, in deren Eigentum sich insgesamt 327 Flugzeuge befinden. Der Kreditvertrag enthält Zusicherungen und Verpflichtungen

der Lufthansa Group, unter anderem bezogen auf eine einzuhaltende Mindestliquidität. Mit den Mitteln der Kreditfazilität dürfen grundsätzlich keine Finanzierungen der SWISS, Edelweiss, Austrian Airlines und Brussels Airlines erfolgen.

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 gewährt. Sie sieht eine vom Rating abhängige variable Verzinsung vor und hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit zwei einjährigen Verlängerungsoptionen. Sie wird vom Schweizer Bund zu 85% garantiert und ist durch Aktien der Airtrust AG, der Swiss International Airlines AG sowie der Edelweiss Air AG abgesichert, die von der Deutschen Lufthansa AG unmittelbar beziehungsweise mittelbar gehalten werden. Der zugehörige Darlehensvertrag wurde am 20. August 2020 abgeschlossen. Er sieht vor, dass die Darlehensmittel nur bei SWISS und Edelweiss eingesetzt werden dürfen und dass Dividendenzahlungen der Darlehensempfänger für den Zeitraum der Inanspruchnahme des Kreditrahmens ausgeschlossen sind. Des Weiteren wurden in diesem Zusammenhang eine Reihe von Bankkonten verpfändet, die jedoch solange die Verpflichtungen aus dem Kreditrahmenvertrag eingehalten werden, weiter für die Abwicklung des Zahlungsverkehrs verwendet werden dürfen. Darüber hinaus sind die Gesellschaften verpflichtet, Zusicherungen in Bezug auf eine Mindestliquidität, eine Mindesteigenkapitalausstattung und zukünftige Mindestergebnisse einzuhalten. Bis zum 30. September 2020 wurde der Kreditrahmen nicht in Anspruch genommen.

Die österreichische Bundesregierung, Lufthansa und Austrian Airlines haben sich am 8. Juni 2020 auf Eckpunkte für ein Corona-Hilfspaket in Höhe von 600 Millionen Euro für Austrian Airlines verständigt. 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 wurde durch einen Gesellschafterzuschuss von der Lufthansa über die bestehende Holdingstruktur an Austrian Airlines geleistet. Der Beitrag des österreichischen Staates von ebenfalls 150 Mio. EUR wurde mit Vertrag vom 28. August 2020 als nachrangiges Darlehen ausgestaltet, für das in 2021 eine Rückzahlungsverzichtserklärung erwartet wird. Voraussetzung für diese Erklärung ist der Nachweis, dass Austrian Airlines durch COVID-19 ein Schaden von mindestens 150 Mio. EUR entstanden ist. Dieser Nachweis wurde erbracht. Das Darlehen war zum 30. September 2020 vollständig ausgereicht. Für den Fremdkapitalbestandteil wurde am 25. Juni 2020 mit einem österreichischen Bankenkonsortium eine Kreditlinie in Höhe von 300 Mio. EUR vereinbart, die der österreichische Staat im Rahmen der österreichischen COVID Sondergesetze

zu 90% garantiert. Zur weiteren Absicherung dieser Kreditlinie wurden dem Bankenkonsortium die Aktien der Austrian Airlines AG, 38 Flugzeuge und die Anteile an einer Flugzeugbesitzgesellschaft verpfändet. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass die Zins- und Gebührenzahlungen für ein Jahr im Voraus und zukünftige Erlöse aus Flugzeugveräußerungen und Versicherungsleistungen auf verpfändete Konten einzuzahlen sind. Schließlich verbietet der Vertrag der Austrian Airlines AG, während der Laufzeit Dividenden zu zahlen. Die Kreditlinie hat eine Laufzeit bis Ende 2025, ist mit einem festen Zinssatz zu verzinsen und war zum 30. September 2020 mit 200 Mio. EUR in Anspruch genommen.

Am 1. September 2020 wurde mit der belgischen Regierung eine Stabilisierungsvereinbarung über insgesamt 290 Mio. EUR abgeschlossen, die sich aus einem Kreditrahmen über 287 Mio. EUR für die SN Airholding SA/NV und einem durch Brussels Airlines SA/NV zu begebenden Genussschein über 3 Mio. EUR zusammensetzt. Im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung hat die Lufthansa Group, die von ihr gehaltenen Aktien und Genussrechte an die belgische Société Fédérale de Participations et d'Investissement verpfändet. Des Weiteren sehen die Vereinbarungen ein Verbot von Dividendenausüttungen der Brussels Airlines SA/NV, eine Begrenzung von Managementvergütungen und gemeinsam abgestimmte Aktivitäten zur Entwicklung des Flugangebots am Flughafen Brüssel vor. Der Genussschein und das Darlehen werden jeweils auf Basis einer jährlich ansteigenden Zinsstaffel variabel verzinst. Zum 30. September 2020 war der Genussschein komplett eingezahlt, während das Darlehen noch nicht in Anspruch genommen wurde.

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 Lufthansa Technik Gruppe Anträge für vier Gesellschaften über 50 Mio. USD beim U.S. Department of the Treasury eingereicht. Im dritten Quartal des aktuellen Geschäftsjahres wurden der LSG Group ein Darlehen mit einem Betrag von 79 Mio. USD und Zuschüsse in Höhe von 135 Mio. USD zugeteilt und ausbezahlt. Für die Lufthansa Technik Gruppe belief sich die Zuteilung und Auszahlung für das Darlehen auf 8 Mio. USD und für den Zuschuss auf 22 Mio. USD. Die Unterstützung ist an die Aufrechterhaltung eines definierten Beschäftigungsniveaus geknüpft.

3 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. September 2019 berichteten Verkehrserlöse um 176 Mio. EUR reduziert.

VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2020	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Network Airlines	5.089	3.522	766	108	460	117	116
Lufthansa German Airlines	3.022						
SWISS ²⁾	1.371						
Austrian Airlines	378						
Brussels Airlines	318						
Eurowings ²⁾	540	533	4	1	2	–	–
Logistik	1.775	803	189	62	679	15	27
Summe	7.404						

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⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Network Airlines ²⁾³⁾	17.901	11.437	3.404	396	1.851	458	355
Lufthansa German Airlines ³⁾	7.265						
SWISS ²⁾	3.782						
Austrian Airlines	1.485						
Brussels Airlines ³⁾	1.073						
Eurowings ²⁾³⁾	1.789	1.734	30	6	15	3	1
Logistik	1.715	858	197	69	513	23	55
Summe	21.405						

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	2.152	913	563	79	408	122	67
Technikleistungen	1.798						
Sonstige Betriebserlöse	354						
Catering	852	133	524	43	112	18	22
Cateringleistungen	720						
Erlöse Bordverkauf	41						
Sonstige Leistungen	91						
Network Airlines	231	199	11	1	13	4	3
Eurowings	5	5	–	–	–	–	–
Logistik	113	78	27	1	3	4	–
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	238	160	22	8	31	12	5
EDV-Leistungen	126						
Reisemanagement	71						
Übrige	41						
Summe	3.591						

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	3.204	1.411	795	214	576	132	76
Technikleistungen	2.768						
Sonstige Betriebserlöse	436						
Catering	1.953	365	1.036	115	351	53	33
Cateringleistungen	1.648						
Erlöse Bordverkauf	127						
Sonstige Leistungen	178						
Network Airlines ²⁾	457	368	34	5	36	6	8
Eurowings ²⁾	5	5	–	–	–	–	–
Logistik	89	53	31	–	–	5	–
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	411	295	33	9	55	12	7
EDV-Leistungen	138						
Reisemanagement	209						
Übrige	64						
Summe	6.119						

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 den staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen für die Austrian Airlines in Österreich wurden einem Bankenkonsortium Pfandrechte an 38 Flugzeugen mit einem Buchwert von 218 Mio. EUR eingeräumt. Weiterhin hat die Deutsche Lufthansa AG neu aufgenommene Darlehensmittel von Kreditinstituten durch

drei Flugzeuge mit einem Buchwert von 326 Mio. EUR gesichert.

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

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zum 30. September 2020 bestehen Veräußerungsabsichten für Vermögenswerte mit einem Buchwert von 498 Mio. EUR. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen mit 385 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 506 Mio. EUR ausgewiesen werden. Am 3. April 2020 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 Anpassungen am Kaufvertrag vorgenommen. Ziel ist nunmehr ein Vollzug im 4. Quartal 2020. Auf Basis der aktuellen Kaufpreisschätzung und Nettovermögenswerte ergibt sich zum 30. September 2020 ein im Vergleich zum Jahresende 2019 um 21 Mio. EUR verminderter Wertberichtigungsbedarf in Höhe von nunmehr 30 Mio. EUR.

Darüber hinaus sind in dieser Position im Wesentlichen zur Veräußerung vorgesehene Flugzeuge und Reservetriebwerke mit einem Buchwert von 111 Mio. EUR enthalten. Hierunter befanden sich drei Boeing MD11, fünf Boeing B747, drei Boeing B767, fünf Airbus A321, elf Airbus A320 sowie zehn Dash 8-400.

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Der Zinssatz, der zur Ermittlung der Verpflichtungen in Deutschland verwendet wurde, betrug 1,3%. Zum 31. Dezember 2019 betrug dieser Zinssatz 1,4%. Für die Ermittlung der Pensionsverpflichtungen in der Schweiz wurde ein Zinssatz von 0,2% (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 2.729 Mio. EUR ist ein Betrag von 333 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, acht Airbus A380, 17 Airbus A340 elf Airbus A320, fünf Airbus A319 im Eigentum sowie zehn weitere geleaste Airbus A319 der Lufthansa German Airlines, für drei Boeing B767 und 13 Bombardier Dash 8-400 der Austrian Airlines, für fünf Airbus A321 und 15 geleaste Bombardier Dash 8-400 der Eurowings sowie für zwei geleaste Airbus A330 und acht geleaste Airbus A319 der Brussels Airlines von einer langfristigen beziehungsweise 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 beziehungsweise aufgrund fehlender weiterer Nutzungswerte der Leasingverträge zu Abschreibungen in Höhe von insgesamt 1.426 Mio. EUR geführt hat. Hierin enthalten sind Abschreibungen auf voraussichtliche Veräußerungswerte von zwei Boeing MD11-Frachtmaschinen, die bereits vor Ausbruch der Krise zur Veräußerung vorgesehen waren. Krisenbedingt wurden weitere außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 43 Mio. EUR auf Reservetriebwerke sowie 6 Mio. EUR auf Flugsimulatoren erfasst, für die ebenfalls keine weitere Verwendung mehr geplant ist.

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 für die kommenden Jahre vor. Im Vergleich zu den zum Jahresende 2019 durchgeführten Tests wurde ein um 1 Prozentpunkt höherer Diskontierungszinssatz ermittelt sowie ein auf 1% reduziertes Wachstum ab dem Ende des Planungszeitraums unterstellt. Weiterhin wurden die Ergebnisgrößen im „Terminal value“ einem zusätzlichen Stressszena-

rio 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 Prozentpunkte erhöht, beziehungsweise die Testparameter Wachstumsannahme oder EBITDA-Marge um jeweils 0,5 Prozentpunkte 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. Aktuell liegen keine Informationen und Planungen vor, die wesentlich und nachhaltig von den Einschätzungen im 1. Quartal abweichen.

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 Ersatzteilerausstattung 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 September 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 UNTERSTÜTZUNGSMAßNAMEN

Bis zum 30. September 2020 wurden insgesamt staatliche Zuschüsse in Höhe von 203 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. Weitere

58 Mio. EUR nicht zweckgebundene Unterstützungsmittel wurden innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge ausgewiesen. Im Rahmen des Cares Act in den USA erhielten LSG- und Lufthansa Technik-Gesellschaften darüber hinaus Zuschüsse in Höhe von 104 Mio. USD, die erst zukünftig nach entsprechender Nachweisführung vereinnahmt werden. Verbindlichkeiten aus Einfuhrumsatzsteuern zum Stichtag in Höhe von 485 Mio. EUR wurden 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.

4 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 ist jedoch ein insgesamt massiver Rückgang des Geschäftsvolumens eingetreten, bei dem keine saisonalen Effekte mehr erkennbar sind.

5 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	30.09.2020	31.12.2019
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften ¹⁾	794	935
Aus Gewährleistungsverträgen	326	378
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	20	47
	1.140	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. September 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 September 2020 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte von 13,8 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2019 betrug das Bestellobligo 14,6 Mrd. EUR. Im Zuge der Neuverhandlung der kontrahierten Flugzeugbeschaffungen aufgrund der Coronakrise wurden Liefertermine im Vergleich zum 31. Dezember 2019 für einen Teil der Bestellungen auf spätere Zeitpunkte verschoben.

6 Finanzinstrumente und Finanzschulden

FINANZINSTRUMENTE

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

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

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

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

Zum 30. September 2020 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 30.09.2020

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	2.620	4	–	2.624
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	4	–	4
Wertpapiere	2.620	–	–	2.620
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	795	–	795
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	11	11	–	22
Eigenkapitalinstrumente	11	11	–	22
Fremdkapitalinstrumente	–	–	–	–
Vermögenswerte gesamt	2.631	810	–	3.441

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 30.09.2020

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	-159	–	-159
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	-622	–	-622
Verbindlichkeiten gesamt	–	-781	–	-781

Aufgrund des Corona-bedingten Rückgangs der Flugleistungen liegen in der Treibstoffpreis- und der operativen Währungssicherung Übersicherungen vor, so dass Sicherungsbeziehungen, die im Hedge Accounting designiert waren, vorzeitig beendet werden mussten. Die entsprechenden Sicherungsgeschäfte werden somit als freistehende Derivate bilanziert. Zum 30. September 2020 liegt das realisierte Ergebnis bisher ausgelaufener, freistehender Derivate bei -638 Mio. EUR, das im Finanzergebnis ausgewiesen wird. Davon entfiel ein Aufwand von 660 Mio. EUR auf Treibstoffpreissicherungen und ein Ertrag von 22 Mio. EUR auf operative Währungssicherungen. Daneben belasten Marktwertänderungen aus noch offenen, dedesignierten Sicherungsgeschäften von -105 Mio. EUR das Finanzergebnis, wovon -104 Mio. EUR auf Treibstoffpreissicherungen entfällt und -1 Mio. EUR auf operative Währungssicherungen. Der gesamte

Ergebniseffekt aus dedesignierten Sicherungsbeziehungen beläuft sich somit auf -743 Mio. EUR. Im Rahmen der Realisierung von zu Grunde liegenden Geschäften flossen bisher insgesamt 566 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 428 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.

Zu den erhaltenen Darlehensmitteln im Rahmen der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen vgl. die Ausführungen zur Angabe 2.

FINANZSCHULDEN

in Mio. €	30.09.2020		31.12.2019	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1.206	1.008	1.094	1.026
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.412	4.090	2.110	2.150
Sonstige Verbindlichkeiten	4.912	5.155	3.954	3.883
Summe	10.530	10.253	7.158	7.059
Leasingverbindlichkeiten	2.590	n.a.	2.872	n.a.
Summe	13.120	n.a.	10.030	n.a.

7 Ergebnis je Aktie**ERGBNIS JE AKTIE**

		30.09.2020	30.09.2019
„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	- 10,79	2,18
Konzernergebnis	Mio. €	- 5.584	1.038
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		517.462.034	475.210.714

8 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. September 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 nichtstaatlichen 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 beziehungsweise 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.

9 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 sowie des geänderten Ausweises der Kompensationszahlungen an Kunden ergaben sich für das Vorjahr für das Geschäftsfeld Network Airlines eine Erhöhung der Umsatzerlöse um 1.426 Mio. EUR sowie eine Verschlechterung des Adjusted EBIT um 21 Mio. EUR. Korrespondierend hierzu haben sich im Geschäftsfeld Eurowings die Umsatzerlöse um 1.458 Mio. EUR vermindert und das Adjusted EBIT um 37 Mio. EUR erhöht. Die Vorjahreszahlen im Geschäftsbereich Technik veränderten sich bei den Umsatzerlösen um -257 Mio. EUR und beim Adjusted EBIT um -20 Mio. EUR.

SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN Jan. - Sept. 2020

	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesell- schaften und Konzern- funktionen	Über- leitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	5.320	545	1.888	2.152	852	10.757	238	–	10.995
davon Verkehrserlöse	4.798	537	1.775	–	–	7.110	–	294	7.404
Konzerninnenumsätze	347	8	19	821	208	1.403	123	-1.526	–
Umsatzerlöse	5.667	553	1.907	2.973	1.060	12.160	361	-1.526	10.995
Übrige operative Erträge	618	101	46	286	81	1.132	1.340	-1.121	1.351
Operative Erträge	6.285	654	1.953	3.259	1.141	13.292	1.701	-2.647	12.346
Operative Aufwendungen	9.899	1.034	1.527	3.428	1.391	17.279	1.776	-2.710	16.345
davon Materialaufwand	4.179	564	969	1.792	443	7.947	159	-1.378	6.728
davon Personalaufwand	2.608	137	274	892	622	4.533	496	-3	5.026
davon Abschreibungen	1.398	151	117	147	91	1.904	87	-57	1.934
davon sonstige Aufwendungen	1.714	182	167	597	235	2.895	1.034	-1.272	2.657
Beteiligungsergebnis	-36	-86	20	-39	-19	-160	-2	–	-162
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-29	-86	11	-41	-19	-164	–	–	-164
Adjusted EBIT¹⁾	-3.650	-466	446	-208	-269	-4.147	-77	63	-4.161
Überleitungspositionen	-1.369	-97	-19	-101	-110	-1.696	-14	14	-1.696
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-1.374	-95	-19	-95	-110	-1.693	-6	16	-1.683
Pensionssondereffekte	–	–	–	-2	–	-2	-6	–	-8
Ergebnis Anlagenabgang	5	-2	–	-4	–	-1	-2	-2	-5
EBIT	-5.019	-563	427	-309	-379	-5.843	-91	77	-5.857
Übriges Finanzergebnis									-1.055
Ergebnis vor Ertragsteuern									-6.912
Gebundenes Kapital ²⁾	11.532	1.005	2.290	4.543	1.201	20.571	2.238	-514	22.295
davon aus Equity-Beteiligungen	25	93	44	172	101	435	5	–	440
Segmentinvestitionen	758	52	204	90	22	1.126	50	-142	1.034
davon aus Equity-Beteiligungen	–	–	–	8	–	8	–	–	8
Mitarbeiter zum Stichtag	58.578	3.153	4.379	23.260	25.655	115.025	9.509	–	124.534

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 7, 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. - Sept. 2019¹⁾

	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesell- schaften und Konzern- funktionen	Über- leitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	18.359	1.793	1.804	3.204	1.953	27.113	411	–	27.524
davon Verkehrserlöse	17.563	1.785	1.715	–	–	21.063	–	342	21.405
Konzerninnenumsätze	728	-8	32	1.688	555	2.995	180	-3.175	–
Umsatzerlöse	19.087	1.785	1.836	4.892	2.508	30.108	591	-3.175	27.524
Übrige operative Erträge	714	138	58	167	61	1.138	1.373	-805	1.706
Operative Erträge	19.801	1.923	1.894	5.059	2.569	31.246	1.964	-3.980	29.230
Operative Aufwendungen	18.269	2.030	1.958	4.756	2.499	29.512	2.144	-3.952	27.704
davon Materialaufwand	10.463	1.428	1.324	2.903	1.080	17.198	214	-2.513	14.899
davon Personalaufwand	3.571	195	305	1.066	965	6.102	633	-5	6.730
davon Abschreibungen	1.431	176	116	140	87	1.950	76	-26	2.000
davon sonstige Aufwendungen	2.804	231	213	647	367	4.262	1.221	-1.408	4.075
Beteiligungsergebnis	36	40	31	48	23	178	11	–	189
davon Ergebnis Equity-Bewertung	25	40	14	26	22	127	–	–	127
Adjusted EBIT²⁾	1.568	-67	-33	351	93	1.912	-169	-28	1.715
Überleitungspositionen	-36	-3	-7	–	-41	-87	8	1	-78
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	-12	–	-11	1	-40	-62	5	1	-56
Pensionsondereffekte	-4	–	–	–	-1	-5	-1	–	-6
Ergebnis Anlagenabgang	-20	-3	4	-1	–	-20	4	–	-16
EBIT	1.532	-70	-40	351	52	1.825	-161	-27	1.637
Übriges Finanzergebnis									-4
Ergebnis vor Ertragsteuern									1.633
Gebundenes Kapital ³⁾	11.829	1.479	1.925	5.573	1.523	22.329	2.067	-462	23.934
davon aus Equity-Beteiligungen	52	188	45	266	147	698	5	–	703
Segmentinvestitionen	2.221	103	176	233	68	2.801	46	4	2.851
davon aus Equity-Beteiligungen	–	–	–	41	–	41	–	–	41
Mitarbeiter zum Stichtag	60.543	3.568	4.572	23.530	36.078	128.291	10.059	–	138.350

¹⁾ Werte angepasst.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 7, 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. - Sept. 2020

	Europa	davon Deutschland	Nordamerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
in Mio. €									
Verkehrserlöse ¹⁾	4.858	2.241	959	869	171	1.141	132	143	7.404
Andere Betriebserlöse	1.488	537	1.147	923	132	567	160	97	3.591
Umsatzerlöse	6.346	2.778	2.106	1.792	303	1.708	292	240	10.995

¹⁾ Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

AUBENUMSÄTZE NACH REGIONEN Jan. - Sept. 2019

in Mio. €	Europa	davon Deutsch- land	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse ¹⁾	14.029	6.500	3.631	3.252	471	2.379	484	411	21.405
Andere Betriebserlöse	2.497	783	1.929	1.605	343	1.018	208	124	6.119
Umsatzerlöse	16.526	7.283	5.560	4.857	814	3.397	692	535	27.524

¹⁾ Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

10 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.

11 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 3. November 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

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

Svenja Lang

+ 49 69 696 – 28025

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 2021

- | | |
|-----------------|--|
| 4. Mrz. | Veröffentlichung Geschäftsbericht 2020 |
| 29. Apr. | Veröffentlichung 1. Zwischenbericht
Januar – März 2021 |
| 4. Mai | Hauptversammlung |
| 5. Aug. | Veröffentlichung 2. Zwischenbericht
Januar – Juni 2021 |
| 28. Okt. | Veröffentlichung 3. Zwischenbericht
Januar – September 2021 |

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 3. 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 beziehungsweise Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis

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