



LUFTHANSA GROUP



2. ZWISCHENBERICHT

Januar – Juni 2021

Die Lufthansa Group

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Veränderung in %	April - Juni 2021	April - Juni 2020	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	5.771	8.335	-31	3.211	1.894	70
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3.637	5.641	-36	2.095	1.102	90
Operative Aufwendungen	Mio. €	8.490	12.069	-30	4.510	3.907	15
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	-970	-1.578	39	-393	-1.038	62
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	-2.095	-2.899	28	-952	-1.679	43
EBIT	Mio. €	-2.114	-3.468	39	-979	-1.846	47
Konzernergebnis	Mio. €	-1.805	-3.617	50	-756	-1.493	49
Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	40.838	39.887	2	–	–	
Eigenkapital	Mio. €	3.145	5.702	-45	–	–	
Eigenkapitalquote	%	7,7	14,3	-6,6 P.	–	–	
Nettokreditverschuldung	Mio. €	8.930	7.314	22	–	–	
Pensionsrückstellungen	Mio. €	7.607	7.422	2	–	–	
Operativer Cashflow	Mio. €	18	363	-95	784	-1.004	
Investitionen (brutto) ²⁾	Mio. €	612	897	-32	459	127	261
Adjusted Free Cashflow ¹⁾	Mio. €	-607	-510	-19	340	-1.130	
Rentabilitätskennziffern							
Adjusted EBITDA-Marge ¹⁾	%	-16,8	-18,9	2,1 P.	-12,2	-54,8	42,6 P.
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	-36,3	-34,8	-1,5 P.	-29,6	-88,6	59,0 P.
EBIT-Marge	%	-36,6	-41,6	5,0 P.	-30,5	-97,5	67,0 P.
Lufthansa Aktie							
Schlusskurs (30. Juni)	€	9,49	8,94	6	–	–	
Ergebnis pro Aktie	€	-3,02	-7,56	60	-1,26	-3,12	60
Leistungsdaten³⁾							
Flüge	Anzahl	120.435	229.934	-48	79.424	20.840	281
Fluggäste	Tsd.	10.022	23.475	-57	6.976	1.719	306
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	44.171	68.604	-36	27.317	4.307	534
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	21.616	49.512	-56	14.034	2.413	482
Sitzladefaktor	%	48,9	72,2	-23,3 P.	51,4	56,0	-4,6 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	5.381	5.464	-2	2.852	2.085	37
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	4.074	3.595	13	2.134	1.433	49
Fracht-Nutzladefaktor	%	75,7	65,8	9,9 P.	74,8	68,7	6,1 P.
Mitarbeitende							
Mitarbeitende (30. Juni)	Anzahl	108.072	129.356	-16	–	–	

¹⁾ Herleitung -> Finanzielle Entwicklung, S. 7.

²⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Veröffentlichungstag: 5. August 2021.

Inhalt

4 Zwischenlagebericht

- 4 Gesamtwirtschaftliche Lage und Branchenentwicklung
- 5 Geschäftsverlauf im Überblick
- 5 Wesentliche Ereignisse
- 7 Finanzielle Entwicklung
- 12 Geschäftsfelder
- 22 Chancen- und Risikobericht
- 23 Prognosebericht

25 Zwischenabschluss

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

43 Weitere Informationen

- 43 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 44 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht
- 45 Impressum/Kontakt
- Finanzkalender 2021/2022

Liebe Aktionär:innen,

obwohl die Folgen der Corona-Pandemie die Lufthansa Group weiter belasten, waren im Verlauf des ersten Halbjahres 2021 deutliche Zeichen der Erholung sichtbar. Die Zahl der Buchungen bei unseren Passagier-Airlines hat zugenommen, getrieben durch den weltweiten Fortschritt der Impfkampagnen, den Rückgang der Infektionsraten und die daraus resultierenden Lockerungen der Reise-restriktionen. Dies zeigte sich insbesondere auf den touristischen Kurz- und Mittelstrecken. Entsprechend haben wir unser Flugprogramm wieder deutlich ausgebaut. Ende Juni lag die Kapazität bei rund 40% des Vorkrisen-niveaus.

Das Adjusted EBIT belief sich im ersten Halbjahr 2021 auf -2,1 Mrd. EUR. Somit konnten wir den operativen Verlust im Vergleich zum Vorjahr um knapp ein Drittel verringern. Dazu trugen neben einem strikten Kostenmanagement und den Einsparungen aus der Kurzarbeit auch das Rekordergebnis der Lufthansa Cargo sowie die Rückkehr der Lufthansa Technik in die Gewinnzone bei. Zudem haben wir unsere Investitionen im ersten Halbjahr 2021 durch die Verschiebung von Flugzeugauslieferungen verringert. In Summe führten diese Entwicklungen verbunden mit gestiegenen Zuflüssen aus Ticketverkäufen im zweiten Quartal zu einem positiven Adjusted Free Cashflow.

Die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group belief sich Ende des ersten Halbjahres 2021 auf 11,1 Mrd. EUR. Darüber hinaus wurde nach dem Bilanzstichtag erfolgreich eine weitere Anleihe in Höhe von 1 Mrd. EUR begeben. Die Erlöse aus der Anleiheemission sollen perspektivisch dazu beitragen, die erhaltenen Stabilisierungsmaßnahmen zurückzuzahlen. Zu diesem Zweck bereiten wir außerdem eine Kapitalerhöhung vor, deren Zeitpunkt und Umfang jedoch noch offen ist.

Auch bei der Umsetzung unseres Restrukturierungsprogramms konnten wir Fortschritte erzielen. So hat die SWISS kürzlich das neue Strategieprogramm „reach“ implementiert, mit dem insgesamt rund 450 Mio. EUR dauerhaft eingespart werden sollen. Und auch das Freiwilligenprogramm „now!“ für die Bodenmitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG wurde gut angenommen. Bisher haben sich über 1.000 Mitarbeitende entschieden das Unternehmen zu verlassen; wir erwarten weitere Abschlüsse, vor allem von Altersteilzeitverträgen und durch ein zusätzliches Programm für das Cockpitpersonal. Die bereits implementierten Maßnahmen des Restrukturierungsprogramms sorgen für rund die Hälfte der insgesamt 3,5 Mrd. EUR an jährlichen Einsparungen, die ab dem Jahr 2024 erzielt werden sollen.

Für das Gesamtjahr 2021 gehen wir von einem geringeren operativen Verlust im Vergleich zum Vorjahr aus. Im dritten Quartal bauen wir die Kapazität weiter aus. Dank der anhaltend guten Nachfrage vor allem auf touristisch geprägten Strecken im Europaverkehr wird die Zahl unserer Fluggäste steigen. Dies – verbunden mit weiteren Kosteneinsparungen – wird dazu beitragen, dass wir die operativen Mittelabflüsse im dritten Quartal voraussichtlich stoppen können. Für die Langstrecke erhoffen wir uns, dass Flüge nach Nordamerika ab dem Spätsommer und Richtung Asien gegen Jahresende wieder ohne größere Einschränkungen möglich sein werden. Dies ist jedoch weiterhin mit großer Unsicherheit behaftet und insbesondere vom weiteren Pandemiegeschehen und der Ausbreitung von Virusvarianten abhängig.

Wir freuen uns, wenn Sie uns weiterhin auf unserem Weg begleiten, und hoffen, dass wir Sie schon bald wieder an Bord unserer Flugzeuge begrüßen dürfen.

München, den 3. August 2021
Der Vorstand

Carsten Spohr
Chief Executive Officer

Christina Foerster
Chief Customer Officer

Harry Hohmeister
Chief Commercial Officer

Detlef Kayser
Chief Operations Officer

Michael Niggemann
Chief HR & Legal Officer

Remco Steenbergen
Chief Financial Officer

Gesamtwirtschaftliche Lage und Branchenentwicklung

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP) in 2021

in %	Q1	Q2	Q3 ¹⁾	Q4 ¹⁾	Gesamtjahr ¹⁾
Welt	3,9	10,6	5,0	5,1	5,8
Europa	-1,4	14,3	4,1	5,3	5,2
Deutschland	-3,1	9,9	4,1	4,9	3,8
Nordamerika	0,4	12,5	6,5	7,4	6,6
Südamerika	0,5	15,6	5,7	3,3	5,5
Asien/Pazifik	11,2	7,0	4,4	3,6	6,2
China	18,8	6,9	5,4	4,2	8,5
Naher Osten	-2,2	3,9	7,0	7,6	3,8
Afrika	-0,1	7,1	3,4	4,3	4,8

Quelle: Global Insight World Overview per 15. Juli 2021.

¹⁾ Prognosewerte.

- Gemäß Daten von Global Insight wuchs die Weltwirtschaft im zweiten Quartal 2021 um 10,6% gegenüber Vorjahr, nach einem Wachstum von 3,9% im ersten Quartal 2021; im Gesamtjahr 2020, welches durch die Coronakrise belastet war, schrumpfte die Weltwirtschaft um 3,5%.
- Die europäische Wirtschaft wuchs dabei im zweiten Quartal 2021 um 14,3%, nach einem Rückgang im ersten Quartal um 1,4%; im Gesamtjahr 2020 ging die europäische Wirtschaftsleistung um 6,1% zurück.

ROHÖL-, KEROSIN UND WÄHRUNGSENTWICKLUNG (Jan. – Juni 2021)

		Minimum	Maximum	Durchschnitt	30.06.2021
ICE Brent	in USD/bbl	51,09	76,18	65,23	75,13
Kerosin	in USD/t	434,00	630,00	543,36	617,75
USD	1 EUR/USD	1,1717	1,2327	1,2050	1,1858
JPY	1 EUR/JPY	125,24	133,97	129,80	131,75
CHF	1 EUR/CHF	1,0759	1,1119	1,0944	1,0969
CNY	1 EUR/CNY	7,6505	7,9654	7,7962	7,6563
GBP	1 EUR/GBP	0,8496	0,9058	0,8677	0,8572

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

- Der Ölpreis stieg im ersten Halbjahr 2021 von 51,80 USD/bbl zum Jahresende 2020 auf 75,13 USD/bbl am 30. Juni 2021; der Durchschnittspreis lag mit 65,23 USD/bbl um 55% über dem Niveau des Vorjahreszeitraums.
- Der Jet Fuel Crack, der die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin abbildet, lag 7% unter dem Vorjahreszeitraum.

- Der durchschnittliche Kerosinpreis stieg entsprechend um 49% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.
- Der Euro erfuhr im Vergleich zum Vorjahr gegenüber den meisten für die Lufthansa Group relevanten Fremdwährungen eine Aufwertung; vor allem gegenüber dem US-Dollar und dem Japanischen Yen war diese mit 9,4% und 8,8% signifikant; die Entwicklung gegenüber dem Schweizer Franken lag bei 2,8%, gegenüber dem Chinesischen Renminbi bei 0,6% und gegenüber dem Britischen Pfund bei -0,7%.

BRANCHENENTWICKLUNG

ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT (Jan. - Juni 2021)

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	-43	28
Nordamerika	11	22
Mittel- und Südamerika	-16	0
Asien/Pazifik	-16	19
Mittlerer Osten	-55	32
Afrika	-30	36
Industrie	-20	24

Quelle: IATA Air Passenger & Air Freight Figures (06/2021).

- Das Passagiergeschäft konnte sich aufgrund des weltweit beschleunigten Impffortschritts, der rückläufigen Infektionszahlen und der daraus resultierenden schrittweisen Lockerung der Reisebeschränkungen im Laufe des ersten Halbjahres 2021 leicht erholen; so stieg die Anzahl der weltweit verkauften Passagierkilometer gemäß der International Air Transport Association (IATA) im Juni 2021 um 193% gegenüber Vorjahr.
- Kumuliert über die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres sank der branchenweite Absatz im Vorjahresvergleich jedoch um 20%, in Europa betrug der Rückgang 43%; der Vorjahresvergleich ist dadurch geprägt, dass sich die Auswirkungen der Coronakrise im Vorjahr erst im Laufe des Monats März gezeigt haben; gegenüber dem Vorkrisenniveau im Jahr 2019 sank der branchenweite Absatz um 67%.
- Das Frachtgeschäft entwickelte sich sehr positiv; die Anzahl weltweit verkaufter Tonnenkilometer stieg gemäß IATA im ersten Halbjahr 2021 gegenüber Vorjahr um 24% auch das Vorkrisenniveau wurde um 8% übertroffen.

- Die Märkte für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für Flugzeuge (MRO) sowie für Catering in den von der LSG Group bedienten Marktsegmenten Flugverkehr, Zugverkehr und Einzelhandel sind nach wie vor von der Coronakrise belastet; die Nachfrage nach MRO- und Catering-Services zieht allerdings aufgrund der schrittweisen Erholung im Passagiergeschäft wieder sukzessive an.

Geschäftsverlauf im Überblick

Erholungstendenzen verstärken sich gegen Ende des ersten Halbjahres 2021

- Die andauernden Folgen der Coronakrise belasten den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group weiterhin erheblich; insgesamt zeigten sich aber im zweiten Quartal 2021 deutlich Erholungstendenzen.
- Aufgrund des weltweit beschleunigten Impffortschritts und der daraus resultierenden schrittweisen Lockerung der Reisebeschränkungen sind die Buchungen bei den Passagier-Airlines der Lufthansa Group im Verlauf des zweiten Quartals 2021 deutlich angestiegen; besonders stark stieg die Nachfrage nach europäischen Urlaubszielen rund um das Mittelmeer und touristische Langstreckenmärkte mit nur begrenzten oder keinen Reisebeschränkungen.
- Die Lufthansa Group konnte darüber hinaus im Laufe des ersten Halbjahres 2021 deutliche Fortschritte bei der Umsetzung ihres Restrukturierungsprogramms machen; die bislang implementierten Maßnahmen sorgen für rund die Hälfte der insgesamt 3,5 Mrd. EUR an jährlichen Einsparungen, die ab dem Jahr 2024 erzielt werden sollen.
- Die angebotene Kapazität im Passagiergeschäft, gemessen in Sitzkilometern, wurde im Verlauf des Halbjahres 2021 ausgebaut; im ersten Quartal lag das Angebot bei 21% des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019, im zweiten Quartal lag es bei 29%, Ende Juni bei rund 40%; der Ausbau des Flugangebots, die positive Entwicklung bei den Aviation Services und die Fortschritte im Rahmen des Restrukturierungsprogramms spiegeln sich auch im Ergebnis wider; das Adjusted EBIT lag im zweiten Quartal 2021 bei -952 Mio. EUR, gegenüber -1.143 Mio. EUR im ersten Quartal 2021; darin enthalten sind Restrukturierungsaufwendungen im Personalkostenbereich in Höhe von 120 Mio. EUR im ersten Quartal 2021 (Vorjahr: 28 Mio. EUR) und 145 Mio. EUR im zweiten Quartal 2021 (Vorjahr: 103 Mio. EUR), die notwendig sind, um das Unternehmen an das krisenbedingt veränderte Marktumfeld anzupassen.
- Der Vergleich der Halbjahreszahlen 2021 mit den entsprechenden Vorjahreszahlen wird dadurch verzerrt, dass die Umsatz- und Ergebnisentwicklung im Januar und Februar 2020 noch kaum durch die Coronakrise belastet war.
- So lag die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines im ersten Halbjahr 2021 trotz Anstiegen im Verlauf des Halbjahres um 36% unter Vorjahresniveau; die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines sanken aufgrund der gegenüber Vorjahr rückläufigen Verkehrsleistung um 36% auf 3.637 Mio. EUR (Vorjahr: 5.641 Mio. EUR), die Umsatzerlöse des Konzerns lagen mit 5.771 Mio. EUR um 31% unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 8.335 Mio. EUR).
- Unterstützt von einem strikten Kostenmanagement und einem Rekordgewinn im Frachtgeschäft konnte

der operative Verlust gegenüber Vorjahr reduziert werden; das Adjusted EBIT lag im ersten Halbjahr 2021 bei -2.095 Mio. EUR (Vorjahr: -2.899 Mio. EUR); darin enthalten sind Restrukturierungsaufwendungen im Personalkostenbereich in Höhe von 265 Mio. EUR (Vorjahr: 132 Mio. EUR); die Adjusted EBIT-Marge lag bei -36,3% (Vorjahr: -34,8%); das EBIT betrug -2.114 Mio. EUR (Vorjahr: -3.468 Mio. EUR).

- Das Konzernergebnis lag im Berichtszeitraum bei -1.805 Mio. EUR (Vorjahr: -3.617 Mio. EUR).
- Der Adjusted Free Cashflow betrug -607 Mio. EUR (Vorjahr: -510 Mio. EUR).
- Die Eigenkapitalquote stieg vor allem aufgrund des Abrufs von 1,5 Mrd. EUR aus der Stillen Beteiligung I, die als Eigenkapital verbucht wurde, gegenüber Jahresende 2020 um 4,2 Prozentpunkte auf 7,7% (31. Dezember 2020: 3,5%).
- Von diesem Mittelabruf unterstützt lag die Nettokreditverschuldung mit 8.930 Mio. EUR um 10% unter dem Niveau vom Jahresende 2020 (31. Dezember 2020: 9.922 Mio. EUR); Ende Juni 2021 standen dem Konzern liquide Mittel in Höhe von 11,1 Mrd. EUR zur Verfügung; darin enthalten sind noch nicht abgerufene Mittel aus den staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen und Krediten in Höhe von 3,9 Mrd. EUR.
- Der spezifische CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer (ohne Wet-Leases), lag im ersten Halbjahr 2021 bei 105,5 Gramm und damit 6% über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 99,7 Gramm); Grund für den Anstieg gegenüber Vorjahr waren im Wesentlichen der geringere Sitzladefaktor und der rückläufige Anteil von Interkontinentalverkehren gegenüber Vorjahr.

Wesentliche Ereignisse

Lufthansa Group treibt Flottenmodernisierung voran

- Am 3. Mai 2021 hat der Vorstand der Lufthansa Group den Kauf von insgesamt zehn Langstreckenflugzeugen, fünf Airbus A350-900 und fünf Boeing 787-9, beschlossen.
- Damit beschleunigt die Lufthansa Group die Modernisierung ihrer Flotte; die neuen Flugzeuge wirken sich durch den rund 30% niedrigeren Treibstoff- und CO₂-Verbrauch positiv auf die Umweltbilanz aus.

Aktionär:innen stimmen allen Tagesordnungspunkten der Hauptversammlung zu

- Am 4. Mai 2021 fand die virtuelle Hauptversammlung 2021 der Deutschen Lufthansa AG statt; die Aktionär:innen stimmten dabei allen Tagesordnungspunkten mit großer Mehrheit zu.
- So wurde der Schaffung eines Genehmigten Kapitals C in Höhe eines Nominalwerts von bis zu 5,5 Mrd. EUR zugestimmt; den Aktionär:innen würde im Falle einer Kapitalerhöhung ein Bezugsrecht eingeräumt.

- Die Hauptversammlung wählte außerdem Angela Titzrath (Vorstandsvorsitzende Hamburger Hafen und Logistik AG), Dr. Michael Kerkloh (ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH) und Britta Seeger (Mitglied des Vorstands, Daimler AG) in den Aufsichtsrat; Britta Seeger folgt auf Stephan Sturm, der sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf der Hauptversammlung niedergelegt hat.
- Zum 4. Mai 2021 trat Harald Krüger die Nachfolge von Stephan Sturm als Vorsitzender des Prüfungsausschusses an.

Lufthansa Group wird Kuponzahlungen der Hybridanleihe 2015 aussetzen

- Der Vorstand der Lufthansa Group hat am 19. Mai 2021 entschieden, die Kuponzahlungen für die 2015 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit bis 2075) für die Dauer der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen auszusetzen; die Entscheidung basiert auf der Sicht der EU-Kommission, wonach eine Kuponzahlung einen Verstoß gegen die beihilferechtlichen Regelungen darstellte.
- Die Aussetzung der Kuponzahlungen unter der Hybridanleihe 2015 hat entsprechend der Anleihebedingungen nicht den Verfall des Anspruchs auf die Kuponzahlungen zur Folge; die Lufthansa Group beabsichtigt, die aufgeschobenen Kuponzahlungen schnellstmöglich nachzuholen, sobald die Stabilisierung durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) beendet ist.

Lufthansa Group gibt mittelfristige Ziele bekannt

- Am 14. Juni hat die Lufthansa Group mittelfristige Ziele bekannt gegeben.
- Basierend auf der Transformation des operativen Geschäftsmodells, der konsequenten Nutzung von Wachstumschancen und der Anpassung der Kostenbasis an den veränderten Markt, strebt die Lufthansa Group bis 2024 eine Adjusted EBIT-Marge von mindestens 8% an.
- In Kombination mit einer disziplinierten Investitionspolitik und einem strikten Working Capital Management soll dies bis 2024 eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (Adjusted ROCE ohne Cash) von mindestens 10% unterstützen.

Lufthansa Group trifft Vorbereitungen für eine Kapitalerhöhung

- Am 14. Juni hat die Lufthansa Group außerdem bekanntgegeben, dass sie mit Unterstützung von vier Banken Vorbereitungen für eine mögliche Kapitalerhöhung trifft.
- Die Nettoerlöse würden insbesondere zur Rückzahlung von Stabilisierungsmaßnahmen des WSF und zur Wiederherstellung einer nachhaltigen und langfristigen effizienten Kapitalstruktur beitragen.
- Vorstand und Aufsichtsrat haben noch keine Entscheidung über den Umfang und den Zeitpunkt einer möglichen Kapitalerhöhung getroffen; zudem bedarf es hierfür der Zustimmung durch den WSF.

Lufthansa Group erhält weitere Zahlungen aus den Stabilisierungspaketen und dem US Cares-Act

- Am 14. Juni 2021 hat die Lufthansa Group 1,5 Mrd. EUR aus der Stillen Beteiligung I der Stabilisierungsmaßnahmen des WSF in Anspruch genommen; darüber hinaus wurden im ersten Halbjahr 2021 weitere insgesamt 188 Mio. EUR staatlich garantierter Kredite in der Schweiz und Belgien in Anspruch genommen; weiterhin wurden den Gesellschaften der LSG Group und der Lufthansa Technik im Rahmen des US Cares-Act I-III weitere Darlehen in Höhe von 64 Mio. EUR ausgezahlt; beide Gesellschaften erhielten außerdem im Rahmen des US Cares-Act Zuschüsse
 **Geschäftsfelder, S. 12.**

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Lufthansa Group sichert sich erfolgreich weitere Liquidität am Kapitalmarkt

- Am 7. Juli 2021 hat die Lufthansa Group erneut erfolgreich eine Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,0 Mrd. EUR begeben und dabei ihre Liquidität weiter gestärkt.
- Die Anleihe mit einer Stückelung von 100.000 EUR wurde in zwei Tranchen mit einem Volumen zu je 500 Mio. EUR platziert; die Tranche mit einer Laufzeit von drei Jahren wird jährlich mit 2,0% verzinst, die zweite Tranche mit einer Laufzeit von acht Jahren wird jährlich mit 3,5% verzinst.

EU-Kommission legt Gesetzespaket „Fit for 55“ vor

- Am 14. Juli 2021 hat die EU-Kommission ihr Gesetzespaket „Fit for 55“ mit insgesamt zwölf Gesetzgebungsverfahren vorgestellt.
- Demnach schlägt die EU-Kommission unter anderem vor, die Zahl der Zertifikate im Luftverkehrssektor schneller zu verringern und die Gratis-Zuteilungen bis 2027 einzustellen; darüber hinaus sollen schrittweise eine Kerosinsteuer und ein Beimischungsgebot für nachhaltige Flugkraftstoffe eingeführt werden.

Weitere Zahlungen und Rückzahlungen in Rahmen der Stabilisierungsmaßnahmen sind erfolgt

- Am 15. Juli 2021 hat Austrian Airlines 30 Mio. EUR aus dem im Rahmen der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen aufgenommenen Konsortialkredit von insgesamt 300 Mio. EUR vorzeitig getilgt.
- Im Juli wurden im Rahmen des Cares-Act in den USA weitere 47 Mio. USD an Zuschüssen an die LSG Group gezahlt.

EU-Kommission beschließt Verlängerung und Anpassung der Regelungen zur Slotnutzung

- Am 23. Juli 2021 hat die EU-Kommission entschieden, im Winterflugplan 2021/22 die erforderliche Slotnutzungsquote von 80% auf 50% abzusenken; Fluggesellschaften müssen folglich 50% jeder ihrer Slotserien an Slot-regulierten Flughäfen nutzen, um diese Slotserien auch in Folgeperioden zu behalten.

Finanzielle Entwicklung

ERTRAGSLAGE

- Die Umsatzentwicklung der Lufthansa Group verbesserte sich im Verlauf des ersten Halbjahres 2021 aufgrund des weltweit beschleunigten Impffortschritts, der daraus resultierenden schrittweisen Lockerung der Reisebeschränkungen und des Anstiegs der Nachfrage nach Flugreisen; insgesamt lag das Geschäftsvolumen allerdings weiterhin deutlich unter dem Vorkrisenniveau.
- Die verbesserte Nachfrage und die Fortschritte bei der Umsetzung des Restrukturierungsprogramms haben dazu geführt, dass die operativen Verluste im Vergleich zu den vorangegangenen Quartalen verringert werden konnten.
- Der Vergleich der Kennzahlen des ersten Halbjahres zum Vorjahreszeitraum wird maßgeblich von der Tatsache beeinflusst, dass sich die Auswirkungen der Coronakrise im Vorjahr erst im Laufe des Monats März gezeigt haben.

ANTEIL DER GESCHÄFTSFELDER AM KONZERNAUSSUMMENSAZ in % (Jan. - Juni 2021)



Verkehrserlöse sinken gegenüber Vorjahr um 36%

- Der Absatz der Passagier-Airlines der Lufthansa Group (verkaufte Sitzkilometer) sank im ersten Halbjahr 2021 gegenüber Vorjahr um 56%, das Angebot (angebotene Sitzkilometer) wurde um 36% reduziert; der Sitzladefaktor sank um 23,3 Prozentpunkte auf 48,9%; die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft sanken um 58% auf 1.784 Mio. EUR (Vorjahr: 4.219 Mio. EUR.); im Vergleich zum Vorkrisenniveau, also dem ersten Halbjahr 2019, lag das Angebot bei 25%.
- Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group entwickelte sich im ersten Halbjahr 2021 aufgrund der marktweiten Angebotsverknappung durch den Wegfall von Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge positiv, dies wirkte sich auch auf die Entwicklung der Durchschnittserlöse aus; das Angebot (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr zwar um 2%, der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) stieg jedoch um 13%; der Nutzladefaktor lag mit 75,7% um 9,9 Prozentpunkte

über Vorjahr; die Verkehrserlöse stiegen infolge deutlich höherer Durchschnittserlöse um 31% auf 1.595 Mio. EUR (Vorjahr: 1.219 Mio. EUR).

- Insgesamt sanken die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2021 gegenüber Vorjahr um 36% auf 3.637 Mio. EUR (Vorjahr: 5.641 Mio. EUR).

Umsatzerlöse liegen um 31% unter Vorjahr

- Die anderen Betriebserlöse sanken um 21% auf 2.134 Mio. EUR (Vorjahr: 2.694 Mio. EUR), im Wesentlichen durch krisenbedingt rückläufige Erlöse in den Geschäftsfeldern Technik und Catering sowie durch den Verkauf des Europageschäfts der LSG Group.
- Die Umsatzerlöse lagen mit 5.771 Mio. EUR um 31% unter Vorjahr (Vorjahr: 8.335 Mio. EUR); die operativen Erträge sanken um 30% auf 6.459 Mio. EUR (Vorjahr: 9.287 Mio. EUR).

UMSATZ, ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio. €	Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Veränderung in %
Verkehrserlöse	3.637	5.641	-36
Andere Betriebserlöse	2.134	2.694	-21
Umsatzerlöse	5.771	8.335	-31
Sonstige operative Erträge	688	952	-28
Summe operative Erträge	6.459	9.287	-30
Materialaufwand	3.204	5.127	-38
davon Treibstoff	692	1.321	-48
davon übrige RHB und bezogene Waren	746	1.277	-42
davon Gebühren	689	1.049	-34
davon Fremdleistungen Technik	472	671	-30
Personalaufwand	2.910	3.612	-19
Planmäßige Abschreibungen	1.125	1.321	-15
Sonstiger operativer Aufwand	1.251	2.009	-38
Summe operative Aufwendungen	8.490	12.069	-30
Beteiligungsergebnis	-64	-117	45
Adjusted EBIT	-2.095	-2.899	28
Summe Überleitung EBIT	-19	-569	97
EBIT	-2.114	-3.468	39
Zinsergebnis	-213	-162	-31
Übrige Finanzposten	93	-789	
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2.234	-4.419	49
Ertragsteuern	421	792	-47
Ergebnis nach Ertragsteuern	-1.813	-3.627	50
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	8	10	-20
Auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	-1.805	-3.617	50

Operative Aufwendungen um 30% reduziert

- Die Lufthansa Group reduzierte die operativen Aufwendungen gegenüber Vorjahr um 30% auf 8.490 Mio. EUR (Vorjahr: 12.069 Mio. EUR).

- Der Materialaufwand der Lufthansa Group lag mit 3.204 Mio. EUR um 38% unter Vorjahr (Vorjahr: 5.127 Mio. EUR).
 - Innerhalb des Materialaufwands sanken die Aufwendungen für Treibstoff um 48% auf 692 Mio. EUR; die Veränderung basiert im Wesentlichen auf krisenbedingt rückläufigen Verbrauchsmengen; die Auswirkung des gestiegenen Preisniveaus wurde durch Preissicherungsmaßnahmen deutlich verringert; das Preissicherungsergebnis betrug 43 Mio. EUR.
 - Die Aufwendungen für andere Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sanken mengenbedingt um 42% auf 746 Mio. EUR.
 - Die Aufwendungen für Gebühren sanken korrespondierend zur verminderten Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr um 34% auf 689 Mio. EUR.
 - Die Aufwendungen für Fremdleistungen Technik lagen mit 472 Mio. EUR um 30% unter Vorjahr.
- Der operative Personalaufwand sank um 19% auf 2.910 Mio. EUR (Vorjahr: 3.612 Mio. EUR), insbesondere aufgrund der um 18% niedrigeren durchschnittlichen Zahl der Mitarbeitenden sowie der Effekte aus der Kurzarbeit und den damit verbundenen staatlichen Unterstützungsleistungen; diese beliefen sich im ersten Halbjahr 2021 auf 609 Mio. EUR (Vorjahr: 379 Mio. EUR); die rückläufige Zahl an Mitarbeitenden betraf alle Geschäftsbereiche, insbesondere aber das Segment Catering, auch durch den Verkauf des Europageschäfts der LSG Group; zusätzliche Aufwendungen im Zusammenhang mit Maßnahmen zur weiteren Verringerung der Zahl der Mitarbeitenden wurden damit mehr als ausgeglichen.
- Die planmäßigen Abschreibungen sanken um 15% auf 1.125 Mio. EUR (Vorjahr: 1.321 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke; der Rückgang ist hauptsächlich bedingt durch die im Vorjahr vorgenommenen außerplanmäßigen Wertberichtigungen sowie die im Vergleich zu den Vorjahren geringere Investitionstätigkeit.
- Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken um 38% auf 1.251 Mio. EUR (Vorjahr: 2.009 Mio. EUR), insbesondere aufgrund niedrigerer Vertriebs- und Marketingaufwendungen, rückläufiger anderer, direkt mit dem Geschäftsvolumen verbundener Kosten sowie geringerer Wertberichtigungen auf Forderungen.

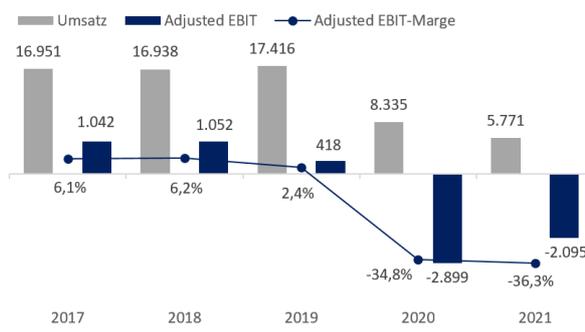
Adjusted EBIT und Konzernergebnis weniger negativ

- Das operative Beteiligungsergebnis lag bei -64 Mio. EUR (Vorjahr: -117 Mio. EUR); die Entwicklung basiert im Wesentlichen auf den geringeren Verlusten von Joint Venture Unternehmen im Passagier- und Technik-Geschäft.
- Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group lag in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2021 bei

-2.095 Mio. EUR (Vorjahr: -2.899 Mio. EUR), darin enthalten sind Restrukturierungsaufwendungen im Personalkostenbereich in Höhe von 265 Mio. EUR (Vorjahr: 132 Mio. EUR), die notwendig sind, um das Unternehmen an das krisenbedingt veränderte Marktumfeld anzupassen; die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, sank auf -36,3% (Vorjahr: -34,8%).

- Das EBIT lag im Berichtszeitraum bei -2.114 Mio. EUR (Vorjahr: -3.468 Mio. EUR); der Vorjahreswert war durch außerplanmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge, Firmenwerte und Joint Venture Unternehmensbeteiligungen belastet, während vergleichbare Aufwendungen im Berichtszeitraum nur in deutlich geringerem Umfang anfielen.
- Das Zinsergebnis sank um 31% auf -213 Mio. EUR (Vorjahr: -162 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund gestiegener Zinsaufwendungen für Finanzverbindlichkeiten.
- Die übrigen Finanzposten verbesserten sich auf 93 Mio. EUR (Vorjahr: -789 Mio. EUR); den positiven Marktwertentwicklungen von erfolgswirksam bewerteten Fremdkapitalinstrumenten im aktuellen Geschäftsjahr standen im Vorjahr insbesondere Bewertungsverluste von Treibstoffsicherungsgeschäften aufgrund des krisenbedingt gesunkenen Kerosinbedarfs, die im Finanzergebnis auszuweisen waren, gegenüber.
- Die Entlastung aus Ertragsteuern in Höhe von 421 Mio. EUR (Vorjahr: 792 Mio. EUR) betraf überwiegend die Aktivierung von latenten Steuern auf negative Ergebnisse der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2021; die Steuerquote betrug im Wesentlichen aufgrund der Nicht-Aktivierung von Steuerlatenzen bei Gesellschaften mit Verlusthistorie lediglich 18,8%.
- Das auf die Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im ersten Halbjahr 2021 bei -1.805 Mio. EUR (Vorjahr: -3.617 Mio. EUR).
- Das Ergebnis je Aktie lag bei -3,02 EUR (Vorjahr: -7,56 EUR).

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



ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €	Jan. - Juni 2021		Jan. - Juni 2020	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	5.771		8.335	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	49		158	
Sonstige betriebliche Erträge	655		797	
davon Erträge aus Buchgewinnen		-13		-3
davon Zuschreibungen Anlagevermögen bzw. Vermögenswerte zum Verkauf		-3		-1
Summe betriebliche Erträge	6.475	-16	9.290	-4
Materialaufwand	-3.204		-5.127	
Personalaufwand	-2.907		-3.620	
davon aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		-3		8
Abschreibungen	-1.135		-1.783	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		9		462
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.279		-2.048	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		-		29
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		29		12
Summe betriebliche Aufwendungen	-8.525	35	-12.578	511
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-2.050		-3.288	
Beteiligungsergebnis	-64		-180	
davon außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity Beteiligungsbuchwerte		-		62
EBIT	-2.114		-3.468	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		19		569
Adjusted EBIT		-2.095		-2.899
Planmäßige Abschreibungen		1.125		1.321
Adjusted EBITDA		-970		-1.578

FINANZLAGE

Investitionsvolumen wurde um 32% reduziert

— Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group sanken vor allem aufgrund der Verschiebung geplanter Flugzeugauslieferungen um 32% auf 612 Mio. EUR (Vorjahr: 897 Mio. EUR).

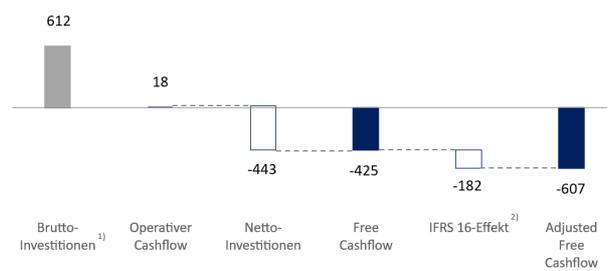
Positiver Operativer Cashflow von 18 Mio. EUR erzielt

— Der Operative Cashflow war vor allem aufgrund von Einzahlungsüberschüssen aus Ticketverkäufen auch im ersten Halbjahr 2021 positiv; mit 18 Mio. EUR lag er allerdings trotz des geringeren Verlusts vor Ertragsteuern unter Vorjahr (Vorjahr: 363 Mio. EUR); im Vorjahr hatten Maßnahmen zur Optimierung des Working Capitals und weitere cash-generierende Transaktionen zu einem erheblichen Nettozufluss geführt.

— Aus der steigenden Nachfrage nach Flugreisen ergab sich im laufenden Geschäftsjahr ein Einzahlungsüberschuss aus Ticketverkäufen gegenüber den ausgeflogenen beziehungsweise erstatteten Ticketbeständen

von 1.025 Mio. EUR (Vorjahr: 428 Mio. EUR); gegenläufig wirkte im Working Capital der Anstieg von Forderungen gegenüber Kund:innen aufgrund der wieder steigenden Geschäftsaktivität.

CASHFLOW UND INVESTITIONEN in Mio. € (Jan. - Juni 2021)



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

²⁾ Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

Adjusted Free Cashflow liegt bei -607 Mio. EUR

— Der Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um IFRS 16-Effekt) lag trotz geringerer Investitionen aufgrund des rückläufigen operativen Cashflows mit -607 Mio. EUR unter Vorjahresniveau (Vorjahr: -510 Mio. EUR).

Finanzierungstätigkeit und Stabilisierungsmaßnahmen führen zu Mittelzufluss

- Der Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Zufluss an Nettoszahlungsmitteln in Höhe von 1.572 Mio. EUR (Vorjahr: 534 Mio. EUR).
- Dieser resultierte aus Finanzierungsmaßnahmen am Kapitalmarkt in Höhe von 2.623 Mio. EUR; dabei handelte es sich um eine Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1.600 Mio. EUR, ein Schuldscheindarlehen über 350 Mio. EUR und Japanese Operating Leases für acht Flugzeuge in Höhe von 673 Mio. EUR.
- Darüber hinaus wurde die mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland vereinbarte Stille Beteiligung I in Höhe von 1.500 Mio. EUR gezogen; diese wird nach IFRS-Regelungen als Eigenkapital bilanziert.
- In der Schweiz und Belgien wurden weitere 188 Mio. EUR staatlich garantierter Kredite in Anspruch genommen; darüber hinaus wurden den Gesellschaften der LSG Group und der Lufthansa Technik im Rahmen des US Cares-Act I-III weitere Darlehen in Höhe von 93 Mio. USD bewilligt, von denen bereits 76 Mio. USD (64 Mio. EUR) ausgezahlt wurden; insgesamt wurden damit im ersten Halbjahr 2021 252 Mio. EUR zusätzliche Mittel an ausländischen staatlich garantierten Kreditlinien in Anspruch genommen.
- Demgegenüber stand die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 2.672 Mio. EUR; unter anderem wurde der KfW-Kredit in Höhe von 1,0 Mrd. EUR vorzeitig zurückgezahlt; darüber hinaus wurden Schuldscheindarlehen und kurzfristige Mittelaufnahmen getilgt (1.266 Mio. EUR); weitere Tilgungen (406 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Flugzeugfinanzierungen und sonstige Leasingverpflichtungen, die planmäßig zurückgezahlt wurden.

Verfügbare Liquidität liegt bei 11,1 Mrd. EUR

- Die Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln und kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) stieg gegenüber dem Jahresende 2020 trotz des negativen Adjusted Free Cashflow aufgrund der Finanzierungsmaßnahmen und der in Anspruch genommenen Stabilisierungsmaßnahmen um 22% auf 6.666 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 5.460 Mio. EUR); davon waren zum 30. Juni 2021 5.364 Mio. EUR zentral verfügbar.
- Die noch nicht abgerufenen Mittel aus den staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen und Krediten (Deutschland, Schweiz, Österreich und Belgien) beliefen sich am 30. Juni 2021 auf 3.874 Mio. EUR; insbesondere aus der nach IFRS-Regelungen als Eigenkapital zu klassifizierenden Stillen Einlage I stehen zum 30. Juni 2021 noch 3,0 Mrd. EUR zur Verfügung, die bis zum 31. Dezember 2021 abrufbar sind; darüber hinaus bestehen ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 510 Mio. EUR.

- Insgesamt standen dem Unternehmen damit zum 30. Juni 2021 11,1 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung.
- Durch die Rückführung der KfW-Mittel entfallen Finanzierungseinschränkungen, die mit den damit verbundenen Sicherungsaufgaben für Flugzeuge, die in maltesischen und österreichischen Leasinggesellschaften gehalten werden, verbunden waren.

VERMÖGENSLAGE**Bilanzsumme steigt gegenüber Jahresende 2020 um 3%**

- Die Bilanzsumme stieg zum 30. Juni 2021 gegenüber Jahresende 2020 um 3% auf 40.838 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 39.484 Mio. EUR).
- Die langfristigen Vermögenswerte sanken um 2% auf 28.813 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 29.444 Mio. EUR); die Veränderung basiert im Wesentlichen aus Abschreibungen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke, teilweise kompensiert durch Anzahlungen auf Flugzeugbestellungen sowie den Zugang von fünf neuen Flugzeugen der Airbus A320-Familie und einem Airbus A220; weiterhin verminderten sich die aktivierten latenten Steuern aufgrund der Steuereffekte aus der ergebnisneutralen Neubewertung der Pensionsrückstellungen, die zinsbedingt zu einem Rückgang der Verpflichtungen geführt hat.
- Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke belief sich zum 30. Juni 2021 auf 15.516 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 15.842 Mio. EUR); dabei umfasste die Flotte der Lufthansa Group 734 Flugzeuge
➤ **Konzernflotte, S. 11.**
- Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 20% auf 12.025 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 10.040 Mio. EUR), insbesondere durch die Erhöhung der liquiden Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere aufgrund der Ziehung aus der Stillen Beteiligung I des WSF; außerdem stiegen die kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere Forderungen aufgrund der Erhöhung der Kapazität im Passagiergeschäft.
- Die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte in Höhe von 80 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen 23 Flugzeuge, die zur Veräußerung vorgesehen sind.
- Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken um 5% auf 22.371 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 23.438 Mio. EUR), der Anstieg der Finanzschulden wurde durch den Rückgang der Pensionsverbindlichkeiten überkompensiert.
 - Die langfristigen Finanzschulden lagen mit 13.266 Mio. EUR um 8% über dem Wert vom Jahresende 2020 (31. Dezember 2020: 12.252 Mio. EUR); der Anstieg resultierte überwiegend aus den neuen Finanzmittelaufnahmen; diesen stand die vorzeitige Rückführung der KfW-Kredite sowie fristigkeitsbedingte Umgliederungen gegenüber
➤ **Finanzlage, S. 9.**

- Die Pensionsverbindlichkeiten sanken um 20% auf 7.607 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 9.531 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des um 0,4 Prozentpunkte auf 1,2% gestiegenen Zinssatzes zur Abzinsung von Pensionsverpflichtungen sowie einer positiven Wertentwicklung der Planvermögen.
 - Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen um 5% auf 15.322 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 14.659 Mio. EUR), primär bedingt durch den Anstieg der Verbindlichkeiten aus ungenutzten Flugtickets.
 - Das Eigenkapital ist gegenüber Jahresende 2020 um 127% auf 3.145 Mio. EUR gestiegen (31. Dezember 2020: 1.387 Mio. EUR), primär bedingt durch die Inanspruchnahme von 1.500 Mio. EUR aus der Stillen Beteiligung I des WSF; weitere positive, ergebnisneutrale Bewertungseffekte aus Pensionen und Finanzinstrumenten wurden durch den Verlust des laufenden Geschäftsjahres kompensiert.
- Eigenkapitalquote steigt um 4,2 Prozentpunkte**
- Die Eigenkapitalquote ist gegenüber Jahresende 2020 um 4,2 Prozentpunkte auf 7,7% gestiegen (31. Dezember 2020: 3,5%).
 - Die Nettokreditverschuldung lag aufgrund der zugeführten Mittel aus der Stillen Beteiligung I des WSF, die nach IFRS als Eigenkapital bilanziert werden, mit 8.930 Mio. EUR um 10% unter dem Niveau vom Jahresende 2020 (31. Dezember 2020: 9.922 Mio. EUR);

das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Pensionsverbindlichkeiten abzüglich 50% der 2015 begebenen Hybridanleihe, sank gegenüber Jahresende 2020 um 15% auf 16.290 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 19.206 Mio. EUR).

BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

	30.06.2021	31.12.2020	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	3.300	4.938	-33
Anleihen	4.238	2.907	46
Leasingverbindlichkeiten (IFRS 16) ¹⁾	2.141	2.291	-7
Übrige langfristige Finanzschulden	5.892	5.232	13
	15.571	15.368	1
Übrige Bankverbindlichkeiten	25	14	79
Konzerkreditverschuldung	15.596	15.382	1
Bankguthaben und Kassenbestände	2.063	1.806	14
Wertpapiere	4.603	3.654	26
Nettokreditverschuldung	8.930	9.922	-10
Pensionsrückstellungen	7.607	9.531	-20
Nettokreditverschuldung und Pensionsrückstellungen	16.537	19.453	-15

¹⁾ Ohne die ehemaligen Finanzleasingverbindlichkeiten nach IAS 17, welche in den übrigen langfristigen Finanzschulden enthalten sind.

KONZERNFLOTTE – BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa German Airlines inklusive Regionalgesellschaften, Germanwings und Eurowings Discover (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Eurowings (EW), Brussels Airlines (SN) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.06.2021.

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	SN	EW	LCAG	Konzerflotte	davon Lease	Veränderung zum 31.12.20	Veränderung zum 30.06.20
Airbus A220		30					30		1	1
Airbus A319	42		7	18	34		101	29	-5	-9
Airbus A320	100	32	29	16	56		233	36	-2	5
Airbus A321	73	11	6		4		94	2	3	6
Airbus A330	26 ¹⁾	16		8			50	8	-2	-2
Airbus A340	34	9					43			
Airbus A350	17						17	1		1
Airbus A380	14						14			
Boeing 747	27						27		-2	-5
Boeing 767			4				4		-2	-2
Boeing 777		12	6				18	2		
Boeing 787							0			
Boeing 777F						13 ²⁾	13	4		2
Boeing MD-11F						2	2		-3	-4
Bombardier CRJ	32						32		-3	-3
Bombardier Q Series			4		9		13	9	-8	-16
Embraer	26		17				43			
Flugzeuge gesamt	391	110	73	42	103	15	734	91	-23	-26

¹⁾ Teilweise operiert von Brussels Airlines (SN).

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

Geschäftsfelder

GESCHÄFTSFELD NETWORK AIRLINES

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Veränderung in %	April - Juni 2021	April - Juni 2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.288	4.531	-50	1.365	498	174
davon Verkehrserlöse	Mio. €	1.628	3.858	-58	1.008	252	300
Operative Aufwendungen	Mio. €	5.062	7.377	-31	2.745	2.236	23
Adjusted EBITDA	Mio. €	-1.664	-1.460	-14	-800	-1.064	25
Adjusted EBIT	Mio. €	-2.450	-2.416	-1	-1.189	-1.525	22
EBIT	Mio. €	-2.451	-2.686	9	-1.193	-1.527	22
Adjusted EBIT-Marge	%	-107,1	-53,3	-53,8 P.	-87,1	-306,2	219,1 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	528	664	-20	383	66	480
Mitarbeitende zum 30.06	Anzahl	55.508	59.953	-7	–	–	–
Flüge	Anzahl	100.603	185.366	-46	65.882	15.441	327
Fluggäste	Tsd.	8.564	19.220	-55	5.809	1.163	399
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	41.314	63.173	-35	25.117	3.868	549
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	19.721	45.230	-56	12.483	1.899	558
Sitzladefaktor	%	47,7	71,6	-23,9 P.	49,7	49,1	0,6 P.

- Die Entwicklung der Network Airlines war im ersten Halbjahr 2021 weiterhin von den Auswirkungen der Coronakrise belastet; zuletzt wirkten sich jedoch die weltweit gelockerten Reiserestriktionen positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen aus, insbesondere im touristischen Bereich; auch im wichtigen nordamerikanischen Markt zeigt sich eine vermehrte Nachfrage.
- Die angebotene Kapazität der Network Airlines wurde somit im Verlauf des ersten Halbjahres 2021 ausgebaut; im ersten Quartal lag sie bei 22% des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019, im zweiten Quartal bei 29%, Ende Juni bei rund 40%.
- Die Network Airlines arbeiteten auch im ersten Halbjahr 2021 intensiv an der Umsetzung ihrer jeweiligen Restrukturierungsprogramme; dabei standen die Senkung der Kosten, die Sicherung der Liquidität und die Steigerung der Profitabilität im Fokus.
- Der Vergleich der Kennzahlen des ersten Halbjahres 2021 zum Vorjahreszeitraum wird maßgeblich von der Tatsache beeinflusst, dass sich die Auswirkungen der Coronakrise im Vorjahr erst im Laufe des Monats März gezeigt haben.
- So lag das Angebot im ersten Halbjahr 2021 um 35% unter Vorjahr, wobei die Zahl der Flüge um 46% reduziert wurde; der Absatz sank um 56%; der Sitzladefaktor lag mit 47,7% um 23,9 Prozentpunkte unter Vorjahr.
- Die Verkehrserlöse der Network Airlines sanken aufgrund der niedrigeren Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2021 gegenüber Vorjahr um 58% auf 1.628 Mio. EUR (Vorjahr: 3.858 Mio. EUR); die Umsatzerlöse lagen mit 2.288 Mio. EUR um 50% unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 4.531 Mio. EUR); die operativen Erträge sanken um 47% auf 2.634 Mio. EUR (Vorjahr: 4.982 Mio. EUR); die Durchschnittserlöse sanken währungsbereinigt um 1,2%.
- Die währungsbereinigten Stückerlöse sanken vor allem aufgrund des Rückgangs der Ladefaktoren in allen Verkehrsgebieten um 18,1%.
- Die operativen Aufwendungen sanken mengenbedingt und aufgrund struktureller Maßnahmen um 31% auf 5.062 Mio. EUR (Vorjahr: 7.377 Mio. EUR); insbesondere lagen die Aufwendungen für Treibstoff, Gebühren und Personal sowie die externen Technikaufwendungen jeweils deutlich unter Vorjahr.
- Die währungsbereinigten Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen vor allem aufgrund der geringeren Auslastung um 12,2%.

— Das Adjusted EBIT sank um 1% auf -2.450 Mio. EUR (Vorjahr: -2.416 Mio. EUR); das EBIT lag bei -2.451 Mio. EUR (Vorjahr: -2.686 Mio. EUR), dabei war der Vorjahreswert durch außerplanmäßige Abschreibungen der Flotte in Höhe von 268 Mio. EUR belastet.

— Die Segmentinvestitionen sanken um 20% auf 528 Mio. EUR (Vorjahr: 664 Mio. EUR).

— Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. Juni 2021 sank gegenüber Vorjahr um 7% auf 55.508 (Vorjahr: 59.953), vor allem aufgrund von Fluktuation und des Verzichts auf externe Neueinstellungen.

OPERATIVE KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Veränderung in %	Währungs-bereinigte Veränderung in %	April - Juni 2021	April - Juni 2020	Veränderung in %	Währungs-bereinigte Veränderung in %
Durchschnittserlöse	€ Cent	7,1	7,6	-5,9	-1,2	7,2	10,6	-32,4	-30,7
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	5,9	7,5	-21,2	-18,1	5,7	15,5	-63,0	-60,4
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen	€ Cent	10,5	9,5	10,6	12,2	9,1	52,6	-82,6	-82,2

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - Juni 2021 in Mio. €	Veränderung in %	Jan. - Juni 2021 in Tsd.	Veränderung in %	Jan. - Juni 2021 in Mio.	Veränderung in %	Jan. - Juni 2021 in Mio.	Veränderung in %	Jan. - Juni 2021 in %	Veränderung in P.
Europa	630	-52	6.495	-55	10.876	-41	6.526	-45	60,0	-4,8 P.
Amerika	387	-66	924	-59	16.652	-30	7.170	-59	43,1	-31,2 P.
Asien/Pazifik	160	-71	272	-77	6.089	-54	2.026	-79	33,3	-41,0 P.
Nahost/Afrika	227	-44	873	-36	7.697	-6	3.999	-34	51,9	-22,7 P.
Nicht zuordenbar	224	-49								
Gesamtverkehr	1.628	-58	8.564	-55	41.314	-35	19.721	-56	47,7	-23,9 P.

Lufthansa German Airlines¹⁾

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Verände- rung in %
Umsatz	Mio. €	1.381	2.917	-53
Operative Aufwendungen	Mio. €	3.360	4.904	-31
Adjusted EBITDA	Mio. €	-1.274	-1.114	-14
Adjusted EBIT	Mio. €	-1.710	-1.708	0
EBIT	Mio. €	-1.714	-1.887	9
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	36.809	38.993	-6
Flüge	Anzahl	62.348	115.990	-46
Fluggäste	Tsd.	5.432	12.071	-55
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	27.283	41.350	-34
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	13.164	29.586	-56
Sitzladefaktor	%	48,2	71,6	-23,4 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern.

- Lufthansa German Airlines hat Ende Mai 2021 das neue Catering-Konzept „Onboard Delights“ eingeführt; damit bietet die Airline ihren Kund:innen in der Economy Class ein hochwertiges Angebot frischer Speisen, Snacks und Getränke zum Kauf an.
- Mitte Juni 2021 erhielt der neue Ferienflieger der Lufthansa Group, Eurowings Discover, die Betriebsgenehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt und startete ihren Flugbetrieb im Juli 2021 mit drei Flugzeugen; Eurowings Discover ist eine Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa AG und wird dem Bereich von Lufthansa German Airlines zugeordnet.
- Das Freiwilligenprogramm „now!“ für das Bodenpersonal der Deutschen Lufthansa AG entwickelt sich erfolgreich; bisher haben sich über 1.000 Mitarbeitende für das freiwillige Ausscheiden entschieden; weitere Abschlüsse, vor allem von Altersteilzeitverträgen, werden erwartet; darüber hinaus wurde ein Freiwilligenprogramm für das Cockpit-Personal der Deutschen Lufthansa AG gestartet, das an die Pilot:innen mit nur noch wenigen Dienstjahren bis zum Renteneintritt gerichtet ist.
- Die Umsatzerlöse von Lufthansa German Airlines sanken im ersten Halbjahr 2021 aufgrund der Auswirkungen der Coronakrise gegenüber Vorjahr um 53% auf 1.381 Mio. EUR (Vorjahr: 2.917 Mio. EUR); die operativen Erträge sanken um 48% auf 1.672 Mio. EUR (Vorjahr: 3.217 Mio. EUR).
- Die operativen Aufwendungen lagen mit 3.360 Mio. EUR um 31% unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 4.904 Mio. EUR), primär bedingt durch den mengenbedingten Rückgang der Aufwendungen für Treibstoff und Gebühren sowie niedrigeren Personalaufwendungen, unter anderem aufgrund von Kurzarbeit.
- Das Adjusted EBIT lag bei -1.710 Mio. EUR und entsprach damit dem Vorjahresniveau (Vorjahr: -1.708 Mio. EUR); das EBIT betrug -1.714 Mio. EUR (Vorjahr: -1.887 Mio. EUR), dabei war der Jahreswert durch außerplanmäßige Abschreibungen der Flotte in Höhe von 178 Mio. EUR belastet.

SWISS¹⁾

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Verände- rung in %
Umsatz	Mio. €	614	1.095	-44
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.053	1.505	-30
Adjusted EBITDA	Mio. €	-171	-75	-128
Adjusted EBIT	Mio. €	-394	-293	-34
EBIT	Mio. €	-392	-292	-34
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	9.534	10.475	-9
Flüge	Anzahl	15.680	32.239	-51
Fluggäste	Tsd.	1.343	3.602	-63
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	8.159	13.406	-39
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	3.214	9.747	-67
Sitzladefaktor	%	39,4	72,7	-33,3 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

- Als Reaktion auf die strukturellen Veränderungen der Branche und zur Sicherung der Investitions- und Wettbewerbsfähigkeit hat SWISS das Restrukturierungsprogramm „reach“ aufgelegt, mit dem insgesamt rund 500 Mio. CHF dauerhaft eingespart werden sollen; bis Ende 2021 sollen rund 1.700 Vollzeitstellen abgebaut werden, zwei Drittel davon über freiwillige Maßnahmen und durch natürliche Fluktuation; im Juni wurden 550 Kündigungen ausgesprochen; zudem soll die Flotte inklusive Wet-Leases um 15% verkleinert werden.
- Ende Mai hat SWISS das letzte von insgesamt 30 Flugzeugen vom Typ A220 in Empfang genommen und damit ihre A220-Flottenerneuerung abgeschlossen; der A220 ist leiser und weist einen über 20% niedrigeren CO₂-Ausstoß gegenüber vergleichbaren Modellen auf.
- SWISS hat Ende Juni ihre neue Premium Economy Class vorgestellt, die ab dem vierten Quartal 2021 eingeführt werden soll und den Fluggästen mehr Privatsphäre und höheren Komfort bietet.
- Die Umsatzerlöse von SWISS sanken im ersten Halbjahr 2021 infolge der anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie gegenüber Vorjahr um 44% auf 614 Mio. EUR (Vorjahr: 1.095 Mio. EUR); die operativen Erträge lagen mit 659 Mio. EUR um 46% unter Vorjahr (Vorjahr: 1.212 Mio. EUR).
- Die operativen Aufwendungen sanken primär aufgrund von mengenbedingt niedrigeren Aufwendungen für Treibstoff und Gebühren sowie niedrigeren Personalaufwendungen, unter anderem durch einen hohen Kurzarbeitsanteil, um insgesamt 30% auf 1.053 Mio. EUR (Vorjahr: 1.505 Mio. EUR).
- Das Adjusted EBIT sank um 34% auf -394 Mio. EUR (Vorjahr: -293 Mio.); das EBIT sank ebenfalls um 34% auf -392 Mio. EUR (Vorjahr: -292 Mio. EUR).

Austrian Airlines

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Verände- rung in %
Umsatz	Mio. €	187	322	-42
Operative Aufwendungen	Mio. €	402	598	-33
Adjusted EBITDA	Mio. €	-131	-153	14
Adjusted EBIT	Mio. €	-201	-235	14
EBIT	Mio. €	-200	-299	33
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	6.132	6.756	-9
Flüge	Anzahl	16.286	23.635	-31
Fluggäste	Tsd.	1.112	1.986	-44
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	2.906	4.598	-37
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	1.543	3.131	-51
Sitzladefaktor	%	53,1	68,1	-15,0 P.

- Die Redimensionierung der Flotte von Austrian Airlines befindet sich in der finalen Phase der Umsetzung; im April verließ die zweite von drei Boeing 767-300ER die Flotte, die dritte soll im Laufe des Jahres folgen; Ende Mai erfolgte auch der letzte kommerzielle Flug der Dash 8-Q400; zukünftig besteht die Flotte ausschließlich aus Flugzeugen von Airbus, Boeing und Embraer.
- Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines sanken aufgrund der andauernden Coronakrise um 42% auf 187 Mio. EUR (Vorjahr: 322 Mio. EUR); die operativen Erträge sanken um 45% auf 201 Mio. EUR (Vorjahr: 363 Mio. EUR).
- Die operativen Aufwendungen lagen mit 402 Mio. EUR um 33% unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 598 Mio. EUR), insbesondere aufgrund mengenbedingt gesunkener Aufwendungen für Treibstoff und Gebühren sowie reduzierter Personalaufwendungen.
- Das Adjusted EBIT lag im ersten Halbjahr 2021 bei -201 Mio. EUR (Vorjahr: -235 Mio. EUR); das EBIT betrug -200 Mio. EUR (Vorjahr: -299 Mio. EUR); dabei war der Vorjahreswert durch außerplanmäßige Abschreibungen der Flotte in Höhe von 59 Mio. EUR belastet.

Brussels Airlines

KENNZAHLEN		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Verände- rung in %
Umsatz	Mio. €	138	252	-45
Operative Aufwendungen	Mio. €	290	463	-37
Adjusted EBITDA	Mio. €	-86	-119	28
Adjusted EBIT	Mio. €	-143	-182	21
EBIT	Mio. €	-143	-211	32
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	3.033	3.729	-19
Flüge	Anzahl	6.295	14.114	-55
Fluggäste	Tsd.	676	1.590	-58
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	2.966	3.834	-23
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	1.801	2.776	-35
Sitzladefaktor	%	60,7	72,4	-11,7 P.

- Im Rahmen des Programms „Reboot Plus“ hat Brussels Airlines die Restrukturierungsphase, die eine Reduzierung der Flottengröße um 30% und der Anzahl der Mitarbeitenden um 25% vorsieht, fast abgeschlossen; neben anderen zusätzlichen Maßnahmen dieses Programms gelten seit Januar 2021 neue Tarifverträge mit allen Gruppen von Mitarbeitenden, die es Brussels Airlines ermöglichen, wettbewerbsfähige Personalkosten anzubieten.
- Ende Juni wurde der Kauf von drei Airbus A320neo durch den Vorstand der Lufthansa Group und der SN Airholding beschlossen, die im Sommer 2023 eingeflottet werden sollen; damit wird die Modernisierung der Flotte durch die Ausflottung drei älterer Flugzeuge vom Typ A319 vorangetrieben.
- Die Umsatzerlöse von Brussels Airlines sanken im ersten Halbjahr 2021 infolge der Coronakrise gegenüber Vorjahr um 45% auf 138 Mio. EUR (Vorjahr: 252 Mio. EUR); die operativen Erträge lagen mit 147 Mio. EUR um 48% unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 281 Mio. EUR).
- Die operativen Aufwendungen sanken aufgrund der mengenbedingt gesunkenen Materialaufwendungen und den Effekten des Restrukturierungsprogramms um 37% auf 290 Mio. EUR (Vorjahr: 463 Mio. EUR).
- Das Adjusted EBIT lag im ersten Halbjahr des Berichtsjahres bei -143 Mio. EUR (Vorjahr: -182 Mio. EUR); auch das EBIT betrug -143 Mio. EUR (Vorjahr: -211 Mio. EUR), dabei war der Vorjahreswert durch außerplanmäßige Abschreibungen von Flugzeugen und Nutzungsrechten an Flugzeugen in Höhe von 29 Mio. EUR belastet.

GESCHÄFTSFELD EUROWINGS

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Veränderung in %	April - Juni 2021	April - Juni 2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	158	377	-58	119	45	164
davon Verkehrserlöse	Mio. €	156	361	-57	118	40	195
Operative Aufwendungen	Mio. €	409	746	-45	235	230	2
Adjusted EBITDA	Mio. €	-151	-254	41	-56	-133	58
Adjusted EBIT	Mio. €	-252	-358	30	-108	-183	41
EBIT	Mio. €	-251	-432	42	-109	-199	45
Adjusted EBIT-Marge	%	-159,5	-95,0	-64,5 P.	-90,8	-406,7	315,9 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	248	50	396	246	7	3.414
Mitarbeitende zum 30.06	Anzahl	3.227	3.219	0	–	–	
Flüge	Anzahl	15.854	40.571	-61	11.535	3.289	251
Fluggäste	Tsd.	1.458	4.255	-66	1.166	556	110
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	2.857	5.431	-47	2.200	438	402
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	1.895	4.283	-56	1.551	514	202
Sitzladefaktor	%	66,3	78,9	-12,6 P.	70,5	117,3	-46,8 P.

- Die anhaltende Coronakrise wirkt sich weiterhin deutlich auf die Entwicklung der Eurowings aus; generell ist zwar eine zeitweise sprunghafte Erholung der Nachfrage zu beobachten, jedoch bleiben Reise-restriktionen bestehen und volatil; die daraus resultierende Nachfrageentwicklung und angebotene Kapazität bleiben weiter deutlich unter dem Vorkrisenniveau.
- Im Zuge der Coronakrise wurde das Zukunfts- und Restrukturierungsprogramm „NEW“ von Eurowings verschärft; Ziel des Programms ist, Eurowings als profitablen Value Carrier im Markt aufzustellen; der Netzwerkfokus verschiebt sich stark Richtung Privatreise-verkehr, dem absehbar wachstumsstärksten Markt-segment; Eurowings hat ihren Betrieb im Zuge der Restrukturierung stark vereinheitlicht, die Produktivitäten erhöht und Komplexität reduziert – dadurch werden die Kosten stark gesenkt.
- Eurowings hat die angebotene Kapazität im Verlauf des ersten Halbjahres 2021 schrittweise erhöht; im ersten Quartal lag sie bei 10% des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019, im zweiten Quartal bei 25%, Ende Juni bei rund 40%.
- Der Vergleich der Kennzahlen des ersten Halbjahres 2021 zum Vorjahreszeitraum wird maßgeblich von der Tatsache beeinflusst, dass sich die Auswirkungen der Coronakrise im Vorjahr erst im Laufe des Monats März gezeigt haben.
- So ging das Angebot gegenüber Vorjahr um 47% zurück, die Zahl der Flüge sank um 61%; der Absatz reduzierte sich um 56%; der Sitzladefaktor sank gegenüber Vorjahr um 12,6 Prozentpunkte auf 66,3%.
- Die Verkehrserlöse sanken aufgrund der im Vorjahresvergleich rückläufigen Verkehrsleistung um 57% auf 156 Mio. EUR (Vorjahr: 361 Mio. EUR); die Umsatzerlöse lagen mit 158 Mio. EUR um 58% unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 377 Mio. EUR); die operativen Erträge sanken um 56% auf 198 Mio. EUR (Vorjahr: 452 Mio. EUR); die Durchschnittserlöse sanken währungsbereinigt um 3,0%.
- Die Stückerlöse gingen währungsbereinigt um 15,6% zurück.
- Die operativen Aufwendungen wurden um 45% auf 409 Mio. EUR reduziert (Vorjahr: 746 Mio. EUR); neben den mengenbedingt niedrigeren Aufwendungen für Gebühren und Treibstoff konnten die Fixkosten durch die Beendigung externer Wetleases und der Aufnahme von Kurzarbeit gesenkt werden.
- Die währungsbereinigten Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen gegenüber Vorjahr um 5,7%; die krisenbedingte Kapazitätsreduktion wirkte sich negativ auf die Stückkosten aus, die Senkung der Fixkosten konnte dies jedoch größtenteils kompensieren.

- Der Adjusted EBIT-Verlust konnte dank umfangreicher Kostensenkungs- und Restrukturierungsmaßnahmen im Berichtszeitraum auf -252 Mio. EUR verringert werden (Vorjahr: -358 Mio. EUR); das EBIT betrug -251 Mio. EUR (Vorjahr: -432 Mio. EUR); dabei war der Vorjahreswert insbesondere durch außerplanmäßige Abschreibungen des Firmenwerts in Höhe von 57 Mio. EUR belastet.
- Die Segmentinvestitionen stiegen im Zuge des Kaufs von 23 Flugzeugen von Germanwings, das dem Segment der Network Airlines zugeordnet ist, auf 248 Mio. EUR (Vorjahr: 50 Mio. EUR).
- Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. Juni 2021 blieb mit 3.227 auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 3.219).

OPERATIVE KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Veränderung in %	Währungs-bereinigte Veränderung in %	April - Juni 2021	April - Juni 2020	Veränderung in %	Währungs-bereinigte Veränderung in %
Durchschnittserlöse	€ Cent	6,8	7,0	-2,9	-3,0	6,3	4,8	31,7	31,8
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	6,1	7,9	-22,3	-15,6	5,8	16,3	-64,2	-54,9
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen	€ Cent	12,2	11,6	5,2	5,7	8,7	48,2	-82,0	-81,9

GESCHÄFTSFELD LOGISTIK**KENNZAHLEN**

		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Veränderung in %	April - Juni 2021	April - Juni 2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.671	1.320	27	869	766	13
davon Verkehrserlöse	Mio. €	1.595	1.219	31	830	703	18
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.073	1.089	-1	564	496	14
Adjusted EBITDA	Mio. €	710	355	100	361	338	7
Adjusted EBIT	Mio. €	640	277	131	326	299	9
EBIT	Mio. €	643	258	149	327	299	9
Adjusted EBIT-Marge	%	38,3	21,0	17,3 P.	37,5	39,0	-1,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	28	89	-69	24	14	71
Mitarbeitende zum 30.06	Anzahl	4.216	4.452	-5	—	—	—
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	4.683	4.738	-1	2.481	1.951	27
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	3.481	3.122	12	1.814	1.311	38
Nutzladefaktor ¹⁾	%	74,3	65,9	8,4 P.	73,1	67,2	5,9 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

- Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich der positive Geschäftsverlauf des Jahres 2020 auch im ersten Halbjahr 2021 fort; das marktweite Angebot von Frachtkapazitäten ist infolge der Corona-Pandemie weiterhin durch den Wegfall von Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge stark reduziert, die Nachfrage nach den verbleibenden Frachtkapazitäten blieb im Verlauf des ersten Halbjahres 2021 daher auf hohem Niveau.
- Im Zuge der Erneuerung und Vereinheitlichung der Frachterflotte wurde im Berichtszeitraum beschlossen, zwei zusätzliche Boeing 777F in der zweiten Jahreshälfte 2021 in die Flotte zu integrieren; bis Ende 2021 werden die beiden noch verbliebenen MD11-Frachter außer Dienst gestellt; darüber hinaus wurde entschieden, ab Anfang 2022 die Frachtkapazität durch zwei zu Frachtern umgebaute A321 zu erweitern.

- Im Vergleich zum Vorjahr reduzierte Lufthansa Cargo im Berichtszeitraum das Angebot um 1%, wohingegen der Absatz um 12% stieg; der Nutzladefaktor verbesserte sich entsprechend um 8,4 Prozentpunkte auf 74,3%; die währungsbereinigten Durchschnittserlöse stiegen in allen Verkehrsgebieten von Lufthansa Cargo und lagen insgesamt um 21,3% über Vorjahr.
- Die Verkehrserlöse erhöhten sich aufgrund eines gestiegenen Absatzes bei im historischen Vergleich weiterhin hohen Durchschnittserlösen in allen Verkehrsgebieten um 31% auf 1.595 Mio. EUR (Vorjahr: 1.219 Mio. EUR); die Umsatzerlöse stiegen um 27% auf 1.671 Mio. EUR (Vorjahr: 1.320 Mio. EUR).
- Die operativen Aufwendungen sanken trotz höherer Treibstoffkosten und höherer Belly-Aufwendungen gegenüber Konzerngesellschaften um 1% auf 1.073 Mio. EUR (Vorjahr: 1.089 Mio. EUR); ausschlaggebend waren insbesondere geringere Personalaufwendungen, geringere Aufwendungen für Technikdienstleistungen und der Wegfall von Abschreibungen auf aktivierte Triebwerkswartungen.
- Das Adjusted EBIT verbesserte sich entsprechend um 131% auf 640 Mio. EUR (Vorjahr: 277 Mio. EUR); das EBIT verbesserte sich um 149% auf 643 Mio. EUR (Vorjahr: 258 Mio. EUR); damit erzielte Lufthansa Cargo im Berichtszeitraum ein Rekordergebnis.
- Die Segmentinvestitionen sanken um 69% auf 28 Mio. EUR (Vorjahr: 89 Mio. EUR).
- Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. Juni 2021 ging um 5% auf 4.216 zurück (Vorjahr: 4.452).

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	Jan. - Juni 2021	Verände- rung	Jan. - Juni 2021	Verände- rung	Jan. - Juni 2021	Verände- rung	Jan. - Juni 2021	Verände- rung
	in Mio. €	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	104	22	220	-3	122	-2	55,4	0,8 P.
Amerika	755	52	2.177	-4	1.587	8	72,9	7,9 P.
Asien/Pazifik	630	10	1.938	0	1.531	13	79,0	9,1 P.
Nahost/Afrika	106	68	348	11	241	38	69,3	13,3 P.
Gesamtverkehr	1.595	31	4.683	-1	3.481	12	74,3	8,4 P.

GESCHÄFTSFELD TECHNIK

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Veränderung in %	April - Juni 2021	April - Juni 2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.717	2.280	-25	888	688	29
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	356	674	-47	193	191	1
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.779	2.554	-30	904	894	1
Adjusted EBITDA	Mio. €	191	-22		131	-76	
Adjusted EBIT	Mio. €	102	-122		86	-126	
EBIT	Mio. €	101	-193		85	-194	
Adjusted EBIT-Marge	%	5,9	-5,4	11,3 P.	9,7	-18,3	28,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	39	71	-45	27	22	23
Mitarbeitende zum 30.06	Anzahl	21.467	23.927	-10	–	–	

- Die Coronakrise belastet auch weiterhin das MRO-Geschäft; die branchenweit gesunkenen Flugstunden und der wirtschaftliche Druck, der auf den Airlines lastet und zu Stilllegungen und Ausflottungen von Flugzeugen führte, wirkten sich deutlich negativ auf die Kundennachfrage nach MRO-Leistungen aus.
- Im Verlauf des ersten Halbjahres 2021 zeigte sich aber eine spürbare Verbesserung der Situation, getrieben durch die zunehmende Erholung im Passagierverkehr; dementsprechend verbesserte sich auch die Umsatz- und Ergebnisentwicklung vor allem im zweiten Quartal des Jahres.
- Die Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen der Coronakrise wurden im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres fortgeführt, insbesondere in Form von Personalmaßnahmen wie der Weiterführung von Kurzarbeit, einem sehr restriktiven Ausgabenmanagement sowie der Verschiebung von Investitionsprojekten.
- Der Vergleich der Kennzahlen des ersten Halbjahres 2021 zum Vorjahreszeitraum wird maßgeblich von der Tatsache beeinflusst, dass sich die Auswirkungen der Coronakrise im Vorjahr erst im Laufe des Monats März gezeigt haben.
- Im Vergleich zum Vorjahr sanken die Umsatzerlöse im Berichtszeitraum somit um 25% auf 1.717 Mio. EUR (Vorjahr: 2.280 Mio. EUR); dabei gingen die Erlöse mit Gesellschaften der Lufthansa Group um 47% und mit konzernexternen Kund:innen um 15% zurück; die betrieblichen Erlöse lagen mit 1.891 Mio. EUR um 23% unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.464 Mio. EUR).
- Die operativen Aufwendungen sanken um 30% auf 1.779 Mio. EUR (Vorjahr: 2.554 Mio. EUR); im Wesentlichen bedingt durch verringerte Material- und Personalaufwendungen.
- Das Adjusted EBIT lag im ersten Halbjahr 2021 entsprechend bei 102 Mio. EUR (Vorjahr: -122 Mio. EUR); das EBIT betrug 101 Mio. EUR (Vorjahr: -193 Mio. EUR).
- Die Segmentinvestitionen sanken um 45% auf 39 Mio. EUR (Vorjahr: 71 Mio. EUR).
- Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. Juni 2021 sank gegenüber Vorjahr um 10% auf 21.467 (Vorjahr: 23.927), insbesondere getrieben durch Renteneintritte, Fluktuation sowie einen Einstellungsstopp.

GESCHÄFTSFELD CATERING

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Veränderung in %	April - Juni 2021	April - Juni 2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	447	814	-45	253	154	64
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	12	163	-93	6	28	-79
Operative Aufwendungen	Mio. €	561	1.029	-45	298	298	0
Adjusted EBITDA	Mio. €	57	-134		47	-110	
Adjusted EBIT	Mio. €	17	-195		27	-140	
EBIT	Mio. €	-5	-306	98	4	-150	
Adjusted EBIT-Marge	%	3,8	-24,0	27,8 P.	10,7	-90,9	101,6 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	8	21	-62	6	9	-33
Mitarbeitende zum 30.06	Anzahl	15.288	28.130	-46	–	–	

- Das Europageschäft der LSG Group wurde Ende des Geschäftsjahres 2020 an gategroup verkauft; in den Vorjahreszahlen ist das Europageschäft noch enthalten.
- Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Flug- und Reisebranche, insbesondere der krisenbedingte Rückgang von Langstreckenflügen, bestimmen weiterhin das globale Geschäft der LSG Group; dennoch ist ein positiver Trend vor allem durch das Anziehen des Nordamerika-Geschäfts zu verzeichnen; dementsprechend verbesserte sich auch die Umsatz- und Ergebnisentwicklung im Verlauf des ersten Halbjahres 2021 deutlich.
- Die LSG Group treibt die Umsetzung der neuen Wachstumsstrategie, ausgehend vom Kerngeschäft Airline Catering, weiter konsequent voran; das strikte Kostenmanagement wird fortgeführt.
- Das neue Bordverkaufs-Konzept von Lufthansa German Airlines, „Onboard Delights“, entwickelt in Zusammenarbeit mit Retail inMotion, wurde Ende Mai erfolgreich eingeführt.
- Der Vergleich der Kennzahlen des ersten Halbjahres 2021 zum Vorjahreszeitraum wird maßgeblich von der Tatsache beeinflusst, dass sich die Auswirkungen der Coronakrise im Vorjahr erst im Laufe des Monats März gezeigt haben.
- Im Vergleich zum Vorjahr sanken die Umsatzerlöse im Berichtszeitraum bedingt durch diesen Effekt und die stark rückläufigen Passagierzahlen der weltweiten Kund:innen der LSG Group nach Ausbruch der Coronakrise sowie durch den Verkauf des Europageschäfts an die gategroup um 45% auf 447 Mio. EUR (Vorjahr: 814 Mio. EUR); ohne Berücksichtigung des veräußerten Europageschäfts reduzierten sich die Umsätze um 23%.
- Die sonstigen Erträge stiegen aufgrund von Zuschüssen im Rahmen des US Cares-Act in Höhe von 117 Mio. EUR um 321% auf 139 Mio. EUR (Vorjahr: 33 Mio. EUR); die Zuschüsse sind an die Weiterbeschäftigung von Mitarbeitenden gebunden und wurden entsprechend für Lohn- und Gehaltszahlungen verwendet; die betrieblichen Erlöse sanken um 31% auf 586 Mio. EUR (Vorjahr: 847 Mio. EUR).
- Die operativen Aufwendungen lagen aufgrund von Kostenreduzierungen in allen Bereichen mit 561 Mio. EUR um 45% unter Vorjahr (Vorjahr: 1.029); darin enthalten ist der Personalmehraufwand infolge der Weiterbeschäftigungspflicht im Rahmen des US Cares-Act.
- Das Adjusted EBIT stieg entsprechend auf 17 Mio. EUR (Vorjahr: -195 Mio. EUR); das EBIT lag vor allem aufgrund von nachträglichen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Europageschäfts bei -5 Mio. EUR (Vorjahr: -306 Mio. EUR).
- Die Segmentinvestitionen sanken um 62% auf 8 Mio. EUR (Vorjahr: 21 Mio. EUR).
- Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. Juni 2021 sank gegenüber Vorjahr um 46% auf 15.288 (Vorjahr: 28.130); rund 8.100 Mitarbeitende verließen dabei mit dem Verkauf des Europageschäfts der LSG Group den Konzern.

WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

KENNZAHLEN

		Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	Veränderung in %	April - Juni 2021	April - Juni 2020	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	1.238	1.169	6	756	519	46
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.402	1.288	9	850	562	51
Adjusted EBITDA	Mio. €	-99	-64	-55	-61	-18	-239
Adjusted EBIT	Mio. €	-158	-122	-30	-90	-47	-91
EBIT	Mio. €	-159	-129	-23	-91	-50	-82
Segmentinvestitionen	Mio. €	20	32	-38	7	21	-67
Mitarbeitende zum 30.06	Anzahl	8.366	9.675	-14	–	–	–

- Die operativen Erträge der weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen stiegen gegenüber Vorjahr um 6% auf 1.238 Mio. EUR (Vorjahr: 1.169 Mio. EUR).
- Die operativen Aufwendungen stiegen im Wesentlichen bedingt durch negative Währungseffekte, die durch Kostensenkungen im Verwaltungsbereich nur teilweise kompensiert werden konnten, um 9% auf 1.402 Mio. EUR (Vorjahr: 1.288 Mio. EUR).
- Das Adjusted EBIT lag bei -158 Mio. EUR (Vorjahr: -122 Mio. EUR); dabei wurde die rückläufige Ergebnisentwicklung bei den Konzernfunktionen durch Ergebnisverbesserungen bei Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems teilweise kompensiert; das EBIT sank um 23% auf -159 Mio. EUR (Vorjahr: -129 Mio. EUR).
- Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. Juni 2021 sank gegenüber Vorjahr um 14% auf 8.366 (Vorjahr: 9.675); in den Konzernfunktionen sank die Zahl der Mitarbeitenden um 16%.

Chancen- und Risikobericht

Im Vergleich zu den im Geschäftsbericht 2020 ausführlich dargestellten Chancen und Risiken haben sich folgende wesentliche Konkretisierungen beziehungsweise Entwicklungen ergeben:

- Das weitere weltweite Pandemiegeschehen und der Einfluss der Maßnahmen zur Eindämmung des Virus auf die wirtschaftliche Situation der Lufthansa Group, insbesondere im Hinblick auf Reiserestriktionen, sind noch nicht final abschätzbar. Es besteht somit das Risiko, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie schwerwiegender sind als prognostiziert.
- Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie bestehen nach wie vor zahlreiche politische Risiken, deren Eintritt Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Unternehmens haben könnte. Auf Basis teilweise unterschiedlicher Entscheidungen nationaler Regierungen und der EU-Kommission zu Einreiseregulungen ergeben sich noch immer weitreichende Einschränkungen im Luftverkehr. Auch wenn mit fortschreitender Durchimpfung der Bevölkerung regionale Öffnungsschritte erkennbar sind, bleiben Virusvarianten Treiber für kurzfristige Verschärfungen und Reiserestriktionen (zum Beispiel Grenzschließungen, Beförderungsverbote, Quarantänevorschriften), die nutzbare Verkehrsrechte einschränken. Die Impfstoffverfügbarkeit und die Belastung nationaler Gesundheitssysteme werden Kriterien für die Beseitigung von Restriktionen sein. Es besteht das Risiko, dass sich Nationalstaaten aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus (erneut) abschotten und den vereinbarten internationalen Luftverkehr reduzieren. Außerdem könnten international unterschiedliche digitale Nachweissysteme für Impfungen/Tests/Genesung zu administrativem Zusatzaufwand und damit zu erheblichen Auswirkungen auf die Operations führen.
- Als weitere Folge der krisenbedingten Flugstreichungen drohen nach wie vor weltweit Slot-Verluste. Im Zusammenhang mit der Nutzung von Start- und Landerechten gilt grundsätzlich die Regelung, dass Slots neu vergeben werden können, wenn sie in einer Flugperiode zu weniger als 80% genutzt wurden. Nachdem Behörden weltweit diese Regel anfänglich gänzlich ausgesetzt und für den Sommer 2021 weitgehend gelockert hatten, hat die EU-Kommission Ende Juli entschieden, für den Winterflugplan 2021/22 die erforderliche Slotnutzungsquote von 80% auf 50% abzusenken. Anders als für die vorhergehende Flugplanperiode können Slotserien nicht komplett vorab zurückgegeben werden. Die Lufthansa Group geht davon aus, die erforderlichen 50% der Slots zu nutzen, in welchem Fall das Risiko des Slot-Verlustes in der folgenden Wintersaison nicht eintreten würde.
- Die im Rahmen von staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen geschlossenen Kreditverträge mit Garantien des Schweizer Bundes sowie der Republik Österreich enthalten verschiedene sogenannte Financial Covenants (finanzielle Verpflichtungen) zur Einhaltung bestimmter Mindestwerte (Liquidität, Eigenkapital, EBITDA/R). Eine Verletzung dieser finanziellen Verpflichtungen kann zu einer Kündigung der gewährten Darlehen und für den Fall, dass eine Rückzahlung oder anderweitige Heilung der jeweiligen Verletzung nicht erfolgt, ultimativ zu einer Pfändung der Beteiligungen der Gesellschaft an SWISS und Edelweiss beziehungsweise zu einer Fälligestellung des noch nicht zurückgezahlten Teils des Darlehens an Austrian Airlines führen. Die Lufthansa Group überwacht die Einhaltung dieser Covenants fortlaufend und ergreift wenn notwendig Gegenmaßnahmen, um die Einhaltung der finanziellen Verpflichtungen sicherzustellen.
- Schließlich besteht das Risiko, dass die EU-Kommission Verstöße gegen die beihilferechtlichen Regelungen des befristeten Rahmens für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts von COVID-19 (EU Temporary Framework) und die Auflagen im Zuge der beihilferechtlichen Genehmigung der Stabilisierungsmaßnahmen annimmt. Dies betrifft insbesondere das Dividendenverbot in Bezug auf Joint Venture Gesellschaften und das Verbot der Quersubventionierung der kommerziellen Aktivitäten von Gesellschaften, die bereits am 31. Dezember 2019 ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der EU VO Nr. 651/2014 waren. Die Gesellschaft ist hierzu in Gesprächen mit der Bundesregierung und der EU-Kommission zur weiteren Aufklärung der Sachverhalte und verschiedener rechtlicher Fragestellungen. Zum Ausgang dieser Gespräche können derzeit keine belastbaren Aussagen getroffen werden. Wesentliche finanzielle Risiken für die Gesellschaft sind nicht auszuschließen, wenn Verstöße final angenommen werden. Die EU-Kommission könnte bei Nichteinigung auch ein formelles Prüfverfahren einleiten, das die Rückforderung von Teilen oder – bei Annahme einer gewissen Schwere der Verstöße – aller gewährten Stabilisierungsmittel durch den WSF zur Folge haben könnte.
- Die Lufthansa Group strebt im Rahmen ihres Restrukturierungsprogramms ReNew und des dazugehörigen konzernübergreifenden Programms ReStructure in allen Business Units deutliche Verbesserungen der Effizienz und der Kosten an. Trotz intensiver Nachverfolgung sowohl auf Business Unit- als auch auf Konzernebene können Risiken entstehen. Zum einen kann im Rahmen der Umsetzung erkennbar werden, dass die erwarteten Effekte geringer ausfallen als anfänglich angenommen, zum anderen besteht die Möglichkeit, dass nicht ausreichend zusätzliche Potenziale identifiziert werden, um zusätzlich auftretende belas-

tende Effekte vollständig zu kompensieren. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, werden die identifizierten Maßnahmenvolumina monatlich den gesetzten Zielen gegenübergestellt.

- Die Treibstoffpreissicherung wurde im ersten Halbjahr 2021 wieder aufgenommen. Für alle Passagier-Airlines wird ein Zielsicherungsgrad von 65% angestrebt. Einbezogen in die Treibstoffpreissicherungen werden die jeweils nächsten 24 Monate. Dadurch wird das Risiko höherer Aufwendungen aufgrund von Treibstoffpreisänderungen reduziert.
- Im Rahmen der Ausgestaltung des EU Green Deals hat die EU-Kommission am 14. Juli 2021 ein Gesamtpaket „Fit for 55“ mit diversen Gesetzesvorschlägen vorgestellt, um die EU-Klimaziele für 2030 zu erreichen. Für die Lufthansa Group besteht das Risiko, dass es durch die geplanten Maßnahmen zu Wettbewerbsverzerrungen und finanziellen Mehrbelastungen kommt.
 - Der Luftverkehr innerhalb der EU ist bereits Teil des EU-Emissionshandelssystems EU-ETS (Emission Trading System), welches seit Beginn des Jahres 2020 mit dem Schweizer Emissionshandelssystem assoziiert ist. Die EU-Kommission hat eine ETS-Revision vorgelegt, die eine beschleunigte Reduktion der zur Verfügung stehenden Zertifikate und die schrittweise Abschaffung der kostenfreien Emissionsberechtigungen vorsieht. Beides kann die ETS-Kosten der Lufthansa Group in zukünftigen Geschäftsjahren nach 2021 erhöhen. Ein weiterer Vorschlag sieht die Harmonisierung von EU-ETS und CORSIA vor, indem CORSIA nur auf internationalen und nicht intra EU Flügen angewendet werden soll.
 - Mit der Gesetzesinitiative ReFuelEU Aviation ist die harmonisierte Einführung einer SAF-Quote (Sustainable Aviation Fuel), die sich in Stufen bis 2050 erhöht, innerhalb der EU geplant, die auch ab 2030 eine sich erhöhende Quote für synthetische Kraftstoffe enthalten soll. Die SAF-Quoten würden die Kraftstoffkosten für die Branche und die Lufthansa Group erhöhen, falls es nicht gelingt, die Verfügbarkeit entsprechender Kraftstoffe zu verbessern und ihren Preis zu senken.
 - Desweiteren sieht der EU Green Deal die schrittweise Einführung einer Steuer auf fossile Flugkraftstoffe über einen Zeitraum von zehn Jahren vor. Bei einer Einführung entstünde eine Mehrbelastung europäischer Fluggesellschaften gegenüber außereuropäischen Airlines, da die Steuer auf innereuropäische Flüge begrenzt ist, Zubringerflüge zu nahe gelegenen außereuropäischen Hubs also ausgenommen sind.

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

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

- Für das Jahr 2021 wird gemäß Global Insight ein Weltwirtschaftswachstum von 5,8% erwartet; dies würde die höchste Wachstumsrate seit 1973 darstellen; im Vorjahr war die Weltwirtschaftsleistung aufgrund der Corona-Pandemie um 3,5% geschrumpft.
- Nordamerika ist die Region, für die im Jahr 2021 mit 6,6 Prozent weltweit das stärkste Wachstum prognostiziert wird; für Europa wird ein Wachstum von 5,2% erwartet.

ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP) ¹⁾

in %	2021	2022	2023	2024	2025
Welt	5,8	4,7	3,2	3,0	3,0
Europa	5,2	4,4	2,2	1,7	1,6
Deutschland	3,8	4,8	1,9	1,5	1,3
Nordamerika	6,6	4,9	2,1	2,0	2,1
Südamerika	5,5	3,4	2,7	2,6	2,7
Asien/Pazifik	6,2	4,9	4,5	4,4	4,4
China	8,5	5,8	5,4	5,3	5,2
Naher Osten	3,8	5,0	4,4	3,9	3,0
Afrika	4,8	3,5	3,7	3,8	4,0

Quelle: Global Insight World Overview per 15. Juli 2021.

¹⁾ Prognosewerte.

- Die Terminkurse deuten auf konstante Ölpreise in der zweiten Jahreshälfte 2021 gegenüber dem Stand von Ende Juni 2021 hin; es ist jedoch auch im verbleibenden Jahr 2021 mit volatilen Kerosinpreisen zu rechnen.
- Auch für die Entwicklung der wichtigsten Währungen bleibt die Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie und der daraus resultierenden ökonomischen Effekte ein Risikofaktor; mit steigendem Impffortschritt wird weltweit eine konjunkturelle Erholung erwartet, damit gehen jedoch Inflationsrisiken einher; der Fokus richtet sich vor allem auf die Entwicklung der Inflation in den USA und der Reaktion der US-Notenbank darauf; der US-Dollar wird im Analysten-Konsens zum Jahresende etwas schwächer erwartet.

Branchenausblick

- Die International Air Transport Association (IATA) prognostiziert für das Jahr 2021 aufgrund des weltweiten Impffortschritts eine Erholung der weltweit verkauften Passagierkilometer gegenüber Vorjahr um 26% (Vorjahr: Rückgang um 66%), verglichen mit dem Vorkrisenniveau im Jahr 2019 würde dies einen Rückgang von weiterhin 57% bedeuten.
- Ursprünglich hatte die IATA mit einer Erholung von 50% gegenüber Vorjahr gerechnet; diese Prognose wurde aufgrund des schwächeren Jahresbeginns, bedingt durch den Anstieg der Infektionszahlen und Reisebeschränkungen, sowie Verzögerungen bei den Impfungen korrigiert.

- Für das Frachtgeschäft geht die IATA davon aus, dass die weltweit verkauften Tonnenkilometer im Jahr 2021 um 13% steigen werden (Vorjahr: Rückgang um 9%); gegenüber dem Vorkrisenniveau in 2019 wird damit ein Anstieg um 3% prognostiziert.
- Insgesamt rechnet die IATA für die weltweite Airline-Industrie mit einem Verlust von 48 Mrd. USD im Geschäftsjahr 2021 (Vorjahr: Verlust von 126 Mrd. USD).

Ausblick Lufthansa Group

- Der Finanzausblick für das Jahr 2021 hängt wesentlich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die globale Luftfahrtindustrie ab; entsprechend ist der Unternehmensausblick einer weiterhin großen Unsicherheit unterworfen; Veränderungen in der Pandemiesituation, vor allem auf Basis des Impffortschritts und der Verbreitung von Virusmutationen, werden einen wesentlichen und unmittelbaren Einfluss auf die Geschäftsentwicklung haben, vor allem aufgrund ihrer Auswirkungen auf Reiserestriktionen, die wiederum die Kundennachfrage maßgeblich beeinflussen.
- Der Ausblick für das Geschäftsjahr 2021 hat sich im Vergleich zu der im Rahmen des ersten Zwischenberichts 2021 gegebenen Prognose nicht verändert.
- Die Lufthansa Group geht weiterhin davon aus, dass die Kapazität der Konzernairlines, gemessen in angebotenen Sitzkilometern, im Jahr 2021 bei rund 40% des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019 liegen wird.
- Dabei wird für das dritte Quartal ein weiterer kontinuierlicher Kapazitätsausbau und ein Anstieg der Passagierzahlen erwartet, insbesondere getrieben durch die gute Nachfrageentwicklung im touristischen Europaverkehr; bezüglich der Langstrecke basiert der Ausblick auf der Erwartung, dass sich die Märkte im Laufe des zweiten Halbjahres wieder öffnen und ab Spätsommer wieder Flugreisen nach Nordamerika und gegen Jahresende schrittweise Richtung Asien möglich sind; dies ist jedoch nach wie vor mit einer großen Unsicherheit behaftet.
- Darüber hinaus erwartet die Lufthansa Group auch weiterhin einen Anstieg des Konzernumsatzes und eine Verringerung des operativen Verlusts im Geschäftsjahr 2021, gemessen am Adjusted EBIT; diese Erwartung gilt ebenfalls für die einzelnen Geschäftsfelder der Lufthansa Group; im Geschäftsfeld Logistik, das im Vorjahr das bislang höchste Adjusted EBIT seiner Geschichte erreichte, wird eine weitere Verbesserung erwartet.
- Die Lufthansa Group geht im Jahr 2021 von einem Rückgang der spezifischen CO₂-Emissionen, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, gegenüber Vorjahr aus; vor allem die erwartete Verbesserung der Passagierauslastung sowie Effekte aus der dauerhaften Stilllegung weniger effizienter vierstrahliger Langstreckenflugzeuge und aus der fortgesetzten Flottenmodernisierung werden dazu voraussichtlich beitragen.

Weitere Details zum Finanzausblick des Konzerns finden sich im [Geschäftsbericht 2020, ab S. 118](#) und im [1. Zwischenbericht 2021, auf S. 18](#).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Januar – Juni 2021

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG				
in Mio. €	Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	April - Juni 2021	April - Juni 2020
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	3.637	5.641	2.095	1.102
Andere Betriebserlöse	2.134	2.694	1.116	792
Umsatzerlöse	5.771	8.335	3.211	1.894
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	49	158	25	13
Sonstige betriebliche Erträge ¹⁾	655	797	339	353
Materialaufwand	-3.204	-5.127	-1.792	-1.084
Personalaufwand	-2.907	-3.620	-1.517	-1.472
Abschreibungen ²⁾	-1.135	-1.783	-566	-659
Sonstige betriebliche Aufwendungen ³⁾	-1.279	-2.048	-666	-745
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-2.050	-3.288	-966	-1.700
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	-71	-184	-19	-149
Übriges Beteiligungsergebnis	7	4	6	3
Zinserträge	-2	33	-	-3
Zinsaufwendungen	-211	-195	-95	-103
Übrige Finanzposten	93	-789	153	209
Finanzergebnis	-184	-1.131	45	-43
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2.234	-4.419	-921	-1.743
Ertragsteuern	421	792	162	239
Ergebnis nach Ertragsteuern	-1.813	-3.627	-759	-1.504
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	8	10	3	11
Auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	-1.805	-3.617	-756	-1.493
"Unverwässertes"/"Verwässertes" Ergebnis je Aktie in €	-3,02	-7,56	-1,26	-3,12

¹⁾ Im Kumulativwert sind 46 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR) aus der Auflösung von Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen enthalten.

²⁾ Im Kumulativwert sind 3 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) aus Abschreibungen auf langfristige Forderungen enthalten.

³⁾ Im Kumulativwert sind 33 Mio. EUR (Vorjahr: 169 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Januar - Juni 2021

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €	Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	April - Juni 2021	April - Juni 2020
Ergebnis nach Ertragsteuern	-1.813	-3.627	-759	-1.504
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	30	27	12	-34
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	-13	-14	-14	4
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge Reserve	553	-280	156	75
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	60	5	17	-128
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	2	2	1	1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-1	-2	-	-1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-134	59	-33	18
	497	-203	139	-65
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	2.109	-672	311	-345
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert	2	0	2	3
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-4	-	-2
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-462	-50	-32	144
	1.649	-726	281	-200
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	2.146	-929	420	-265
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	333	-4.556	-339	-1.769
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	8	14	4	13
Auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	341	-4.542	-335	-1.756

Konzernbilanz

zum 30. Juni 2021

KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €	30.06.2021	31.12.2020	30.06.2020
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾	1.165	1.169	1.242
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	442	469	538
Flugzeuge und Reservetriebwerke	15.516	15.842	17.693
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	1.777	1.823	2.135
Übriges Sachanlagevermögen ²⁾	3.493	3.671	3.928
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	353	403	506
Übrige Beteiligungen	252	252	257
Langfristige Wertpapiere	38	54	54
Ausleihungen und Forderungen	443	440	414
Derivative Finanzinstrumente	491	363	787
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	82	91	100
Effektive Ertragsteuerforderungen	36	34	33
Latente Ertragsteuererstattungsansprüche	4.725	4.833	3.074
Langfristige Vermögenswerte	28.813	29.444	30.761
Vorräte	669	726	920
Vertragsvermögenswerte	180	142	209
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	3.510	2.843	3.273
Derivative Finanzinstrumente	390	260	311
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	242	193	278
Effektive Ertragsteuerforderungen	288	282	92
Wertpapiere	4.603	3.654	2.448
Bankguthaben und Kassenbestände	2.063	1.806	1.211
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	80	134	384
Kurzfristige Vermögenswerte	12.025	10.040	9.126
Bilanzsumme	40.838	39.484	39.887

¹⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

²⁾ Darin sind als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 30 Mio. EUR (zum 31.12.2020: 0 Mio. EUR) enthalten.

KONZERNBILANZ – PASSIVA

in Mio. €	30.06.2021	31.12.2020	30.06.2020
Gezeichnetes Kapital	1.530	1.530	1.224
Kapitalrücklage	378	378	378
Stille Beteiligung des Wirtschaftsstabilisierungsfonds	1.500	–	–
Gewinnrücklagen	-210	4.868	6.108
Übrige neutrale Rücklagen	1.720	1.296	1.531
Konzernergebnis	-1.805	-6.725	-3.617
Anteile der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	3.113	1.347	5.624
Minderheitenanteile	32	40	78
Eigenkapital	3.145	1.387	5.702
Pensionsrückstellungen	7.607	9.531	7.422
Sonstige Rückstellungen	593	558	557
Finanzschulden	13.266	12.252	8.131
Vertragsverbindlichkeiten	35	36	23
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	89	86	88 ¹⁾
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	33	33	160 ¹⁾
Derivative Finanzinstrumente	247	457	284
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	501	485	603
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	22.371	23.438	17.268
Sonstige Rückstellungen	866	831	675
Finanzschulden	2.305	3.116	2.819
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.718	3.321	3.978 ¹⁾
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3.089	2.064	4.499
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	2.793	2.977	2.654
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1.640	1.295	707 ¹⁾
Derivative Finanzinstrumente	252	366	625
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	659	689	469
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	–	–	491
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	15.322	14.659	16.917
Bilanzsumme	40.838	39.484	39.887

¹⁾ Vorjahresvergleichszahl angepasst.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 30. Juni 2021

ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Stille Beteiligung I	Marktwertung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
Stand am 01.01.2020	1.224	378	–	624	503	236	352	1.715	5.617	1.213	10.147	109	10.256
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–	–	–	1.213	-1.213	–	–	–
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	-17	-17
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Konzern-/Minderheiten-ergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	–	-3.617	-3.617	-10	-3.627
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	–	-230	27	–	–	-203	-722	–	-925	-4	-929
In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	–	–	–	19	–	–	–	19	–	–	19	–	19
Stand am 30.06.2020	1.224	378	–	413	530	236	352	1.531	6.108	-3.617	5.624	78	5.702
Stand am 01.01.2021	1.530	378	–	305	396	236	359	1.296	4.868	-6.725	1.347	40	1.387
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	–	–	1.500	–	–	–	–	–	–	–	1.500	–	1.500
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–	–	–	-6.725	6.725	–	–	–
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Konzern-/Minderheiten-ergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	–	-1.805	-1.805	-8	-1.813
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	–	468	30	–	1	499	1.647	–	2.146	–	2.146
In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	–	–	–	-75	–	–	–	-75	–	–	-75	–	-75
Stand am 30.06.2021	1.530	378	1.500	698	426	236	360	1.720	-210	-1.805	3.113	32	3.145

Konzern-Kapitalflussrechnung

Januar - Juni 2021

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG				
in Mio. €	Jan. - Juni 2021	Jan. - Juni 2020	April - Juni 2021	April - Juni 2020
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zu Periodenbeginn¹⁾	1.804	1.431	1.461	1.853
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2.234	-4.419	-921	-1.743
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1.134	1.782	565	659
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	-20	49	-10	27
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	19	9	24	3
Beteiligungsergebnis	64	180	13	146
Zinsergebnis	213	162	95	106
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-72	112	-56	91
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-160	385	-218	-626
Veränderung Trade Working Capital	650	1.434	1.039	-437
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	424	669	253	770
Operativer Cashflow	18	363	784	-1.004
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-604	-883	-457	-120
Investitionen in Finanzanlagen	-8	-14	-2	-7
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	70	86	40	58
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	-	-1	-	-1
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	-	-	-	-
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-7	-5	-4	-2
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	-	-	-	-
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	99	84	59	28
Zinseinnahmen	-	47	2	3
Erhaltene Dividenden	7	13	6	10
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit	-443	-673	-356	-31
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-2.851	-5.450	-1.847	-2.232
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	1.932	5.040	550	3.199
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-1.362	-1.083	-1.653	936
Kapitalerhöhung/ Stille Beteiligung I	1.500	-	1.500	-
Transaktionen durch Minderheiten	-	-	-	-
Aufnahme Finanzschulden	2.864	1.784	461	284
Rückführung Finanzschulden	-2.672	-1.126	-445	-745
Gewinnausschüttung	-	-17	-	-17
Zinsausgaben	-120	-107	-65	-64
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	1.572	534	1.451	-542
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	228	-186	582	-610
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	10	-8	-1	-6
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.06.²⁾	2.042	1.237	2.042	1.237
Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalenten von Gesellschaften, die am 30.06. zum Verkauf stehen	-	26	-	26
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 30.06. nicht zum Verkauf stehen²⁾	2.042	1.211	2.042	1.211
Wertpapiere	4.603	2.448	4.603	2.448
Flüssige Mittel	6.645	3.659	6.645	3.659
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel	1.187	274	1.916	-1.480

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 21 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. Juni 2021 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 2021 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2021 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 zugrunde lagen. Die erstmals ab dem 1. Januar 2021 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.

2 Unternehmensfortführung und Darstellung der Finanzierungsmaßnahmen zur wirtschaftlichen Stabilisierung

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaften der Lufthansa Group ist seit dem Frühjahr 2020 durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie und den damit verbundenen sehr weitgehenden internationalen Reisebeschränkungen und Quarantäneregelungen, stark getroffen. Lediglich im Frachtgeschäft konnten sowohl Umsätze als auch Ergebnisbeiträge signifikant gesteigert werden.

Auf die Liquiditätslage wirkt sich das stark reduzierte Geschäftsvolumen weiterhin aus, wobei im ersten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres insbesondere aufgrund gestiegener Zuflüsse aus Ticketverkäufen im zweiten Quartal ein ausgeglichener operativer Cashflow erreicht werden konnte. Die Liquidität der Deutschen Lufthansa AG sowie der in- und ausländischen Tochtergesellschaften konnte in 2020 zunächst durch die staatlichen Unterstützungsmaßnahmen im Rahmen der Stabilisierungspakete sichergestellt werden. Seit der zweiten Jahreshälfte 2020 konnte der Konzern darüber hinaus wiederholt selbst erfolgreich am Kapitalmarkt Finanzmittel aufnehmen, die teilweise zu einer Rückführung der bisher in Anspruch genommenen Stabilisierungsmittel verwendet wurden.

Die Stabilisierungsmaßnahmen wurden im Vorjahr im Wesentlichen in Deutschland, der Schweiz, Österreich, Belgien und den USA beantragt, verhandelt und genehmigt.

Die in Deutschland abgeschlossene Rahmenvereinbarung zwischen der Lufthansa Group, dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) und der KfW sieht einen Gesamtfinanzrahmen von bis zu 9,0 Mrd. EUR vor. Hierauf werden die in der Schweiz, in Österreich und in Belgien vereinbarten Finanzierungen angerechnet. Die Mittel des WSF von insgesamt 6,0 Mrd. EUR beinhalteten eine 20%ige Beteiligung am Aktienkapital sowie eine Stille Beteiligung an der Deutschen Lufthansa AG und einen Ertragszuschuss zugunsten der Austrian Airlines. Neben der Aktienausgabe und der vollen Auszahlung der Stillen Beteiligung II von 1,0 Mrd. EUR im Vorjahr wurden im zweiten Quartal des laufenden Geschäftsjahres 1,5 Mrd. EUR aus der Stillen Beteiligung I in Anspruch genommen. Unter Anrechnung der im Ausland genehmigten Eigenkapitalmaßnahmen von rund 0,2 Mrd. EUR verbleibt ein abrufbarer Restbetrag aus der Stillen Beteiligung I von 3,0 Mrd. EUR.

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. Die gruppenweite Einhaltung der teilweise auslegungsbedürftigen Verhaltensverpflichtungen unter Berücksichtigung des Verständnisses der EU-Kommission ist für die Lufthansa Group von großer Relevanz und in der aktuellen Situation in Einzelfällen anspruchsvoll. 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.

Weiterhin wurde im Rahmen des Stabilisierungspakets in Deutschland Fremdkapital der KfW von 3,0 Mrd. EUR zugesagt. Nach Anrechnung der im Ausland gewährten Darlehenszusagen und durch die Tilgung der zum 31. Dezember 2020 mit 1,0 Mrd. EUR in Anspruch genommenen Kreditfazilität der KfW im Februar 2021 stehen zum 30. Juni 2021 keine staatlich garantierten Darlehensmittel in Deutschland mehr zur Verfügung. Die Tilgung der KfW-Kreditfazilität erhöht den finanziellen Handlungsspielraum für die Lufthansa Group, da die mit der Fazilität verbundenen Verpfändungen von Gesellschaftsanteilen an Leasinggesellschaften in deren Eigentum wesentliche Bestandteile der Flugzeugflotte der Lufthansa Group stehen, aufgehoben wurden und die Lufthansa Group diese Flugzeuge somit wieder selbständig für Flugzeugfinanzierungen einsetzen kann. Des Weiteren sind in diesem Zusammenhang Restriktionen zur Finanzierung von Tochtergesellschaften durch die Deutsche Lufthansa AG entfallen.

Die weiteren im ersten Halbjahr 2021 durchgeführten Re-finanzierungsmaßnahmen betrafen neben der Begebung einer Anleihe über 1,6 Mrd. EUR mit zwei Tranchen im Rahmen des EMTN-Programms auch Flugzeugfinanzierungen. Eine weitere Anleihe wurde nach dem Bilanzstichtag begeben.

Die im Rahmen der Stabilisierungsmaßnahmen in der Schweiz gewährten, staatlich gesicherten Kreditlinien wurden zum Stichtag mit 550 Mio. CHF in Anspruch genommen. Aus der Gesamtlinie stehen somit noch 950 Mio. CHF zur Verfügung.

Der Darlehensrahmen von 300 Mio. EUR aus den in Österreich vereinbarten Unterstützungsmaßnahmen war zum Stichtag vollständig in Anspruch genommen.

Aus dem Kreditrahmen des mit der belgischen Regierung vereinbarten Stabilisierungspakets von 287 Mio. EUR waren zum 30. Juni 2021 insgesamt 250 Mio. EUR abgerufen.

In 2021 wurden in den USA zusätzliche Mittel im Rahmen der CARES Act I-III zur Verfügung gestellt. Die LSG Group und die Lufthansa Technik Gruppe haben dabei weitere Mittelzusagen in Höhe von 284 Mio. USD (davon 192 Mio. USD als Zuschuss) erhalten. Damit belaufen sich die genehmigten Mittel auf insgesamt 528 Mio. USD (davon 345 Mio. USD als Zuschuss). Aus den genehmigten Mitteln stehen zum Stichtag noch 54 Mio. USD zur Auszahlung an. In 2021 wurden 148 Mio. USD der Zuschüsse ertragswirksam vereinnahmt.

In Italien hat die Regierung ebenfalls Mittel zur Kompensation von Schäden durch die Corona-Pandemie bereitgestellt. Air Dolomiti hat daraufhin Anfang 2021 einen Zuschuss von 16 Mio. EUR beantragt, der im April ausbezahlt wurde.

Zum 30. Juni 2021 betrug die zentral der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung stehende Liquidität 5,4 Mrd. EUR. Dazu stehen weitere abrufbare Mittel des WSF-Stabilisierungspakets in Höhe von 3,0 Mrd. EUR zur Verfügung (Stille Beteiligung I). Daneben belaufen sich die dezentralen Bank- und Kassenbestände auf 1,3 Mrd. EUR und aus den staatlichen Finanzierungsmitteln sind in der Schweiz und in Belgien insgesamt noch 0,9 Mrd. EUR nicht in Anspruch genommen. Weiterhin stehen zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 0,5 Mrd. EUR zur Verfügung. Insgesamt beläuft sich die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group damit auf 11,1 Mrd. EUR.

Auf Basis der weiterhin großen Unsicherheiten über Reisesmöglichkeiten und Kundenverhalten aktualisiert die Lufthansa Group regelmäßig ihre rollierende Liquiditätsplanung im Hinblick auf sich verändernde Rahmenparameter für die erwartete Geschäftsentwicklung. Entscheidend für die Entwicklung im laufenden und folgenden Geschäftsjahr wird der weitere Verlauf des Infektionsgeschehens, insbesondere vor dem Hintergrund neuer Virusmutationen, sowie die weitere Geschwindigkeit und

die Reichweite der Impfkampagne sein. Daneben werden die Entwicklungen der bestehenden Reisebeschränkungen eine wichtige Rolle für die Erholung des internationalen Reiseverkehrs spielen. Intern wurden weitere Maßnahmen im Rahmen des Programms ReNew vorangebracht und das Management geht weiterhin von einer erfolgreichen Umsetzung aus.

Für das laufende Geschäftsjahr 2021 ist die Inanspruchnahme der voraussichtlich bis zum Jahresende befristeten staatlichen Unterstützung durch Kurzarbeitergeld und Erstattungen von Sozialabgaben nach wie vor erforderlich.

Unter Berücksichtigung der geplanten Geschäftsentwicklung, die für 2021 und 2022 von einem Geschäftsvolumen von 40 beziehungsweise 80 Prozent des Niveaus aus 2019 ausgeht sowie der daraus resultierenden Liquiditätsplanung und der umgesetzten beziehungsweise potenziellen Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns auch unter Berücksichtigung der bestehenden Unsicherheiten über den weiteren Geschäftsverlauf für die nächsten 18 Monate als gesichert an. Der Zwischenabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

3 Erläuterungen zu Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Kapitalflussrechnung

Der Ausbruch der Corona-Pandemie und die weltweit erforderlichen staatlichen Maßnahmen zur Eindämmung des Virus haben die Geschäftstätigkeit des Konzerns auch in 2021 weiterhin massiv beeinträchtigt. Dies spiegelt sich im gesamten Zwischenbericht der Lufthansa Group wider.

Im Vorjahr kam es erst im Frühjahr 2020 (März) zu sich weltweit verschärfenden internationalen Reisebeschränkungen und Quarantäneregelungen, die den Flugverkehr der Lufthansa Group Gesellschaften stark beeinflusst haben. Hierdurch sind die Erträge und Aufwendungen der beiden Perioden nur eingeschränkt vergleichbar.

UMSATZERLÖSE

VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2021	Europa ¹⁾	Nord-america ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Network Airlines	1.883	1.242	276	47	198	54	66
Lufthansa German Airlines	1.040						
SWISS ²⁾	566						
Austrian Airlines	159						
Brussels Airlines	118						
Eurowings ²⁾	159	158	1	–	–	–	–
Logistik	1.595	820	168	59	500	18	30
Summe	3.637						

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

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2021	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Technik	1.361	590	398	33	244	68	28
Technikleistungen	1.156						
Sonstige Betriebserlöse	205						
Catering	435	25	331	24	34	6	15
Cateringleistungen	375						
Erlöse Bordverkauf	25						
Sonstige Leistungen	35						
Network Airlines	133	118	5	–	5	4	1
Eurowings	–	–	–	–	–	–	–
Logistik	63	37	23	–	1	2	–
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	142	95	12	5	19	8	3
EDV-Leistungen	79						
Reisemanagement	34						
Übrige	29						
Summe	2.134						

¹⁾ Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

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

¹⁾ Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

FLUGZEUGE UND RESERVETRIEBWERKE

Die Lufthansa Group hat im laufenden Geschäftsjahr neu aufgenommene Darlehensmittel im Rahmen von Flugzeugfinanzierungsmodellen in Höhe von 673 Mio. EUR durch acht Flugzeuge gesichert.

Mit der Ablösung des KfW Kredits im Februar 2021 wurde die Besicherung an diversen Gesellschaftsanteilen von Leasinggesellschaften in Malta und Österreich, in deren Eigentum sich zum Jahresende 2020 insgesamt 323

Flugzeuge mit einem Buchwert von 4.432 Mio. EUR befanden, aufgehoben.

LATENTE STEUERN

Insbesondere für die in Deutschland und der Schweiz entstandenen Verluste und aktiven Steuerlatenzen des Geschäftsjahres wurden weiterhin in voller Höhe latente Steuern aktiviert. Da die Verluste aufgrund eines temporär wirkenden exogenen Schocks entstehen und das Un-

ternehmen davon ausgeht, dass eine Nutzung durch ausreichende positive steuerliche Ergebnisse in absehbarer Zukunft möglich sein wird, wird unverändert von einer vollen Werthaltigkeit ausgegangen. Steuerliche Verlustvorträge unterliegen in Deutschland keiner zeitlichen Nutzungsbegrenzung.

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zum 30. Juni 2021 bestehen Veräußerungsabsichten für Vermögenswerte mit einem Buchwert von 80 Mio. EUR. In dieser Position sind 23 zur Veräußerung vorgesehene Flugzeuge mit einem Buchwert von 79 Mio. EUR enthalten, die sich aus zwei Boeing MD11, einer Boeing B767, vier Airbus A321, acht Airbus A320, vier Bombardier CRJ9 sowie vier Dash 8-400 zusammensetzen.

EIGENKAPITAL

Im Berichtszeitraum wurden aus der vom WSF zugesagten Stillen Beteiligung I über insgesamt 4,5 Mrd. EUR 1,5 Mrd. EUR abgerufen, die aufgrund ihrer vertraglichen Ausgestaltung in Bezug auf die unbegrenzte Laufzeit sowie die in das alleinige Ermessen der Lufthansa gestellte Kuponbedienung und Rückzahlung im Eigenkapital auszuweisen ist. Aus der Stillen Beteiligung I verbleiben somit weitere 3,0 Mrd. EUR zum Abruf, der noch bis zum 31. Dezember 2021 möglich ist.

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Der Zinssatz, der zur Ermittlung der Verpflichtungen in Deutschland verwendet wurde, betrug 1,2%. Zum 31. Dezember 2020 betrug dieser Zinssatz 0,8%. Für die Ermittlung der Pensionsverpflichtungen in der Schweiz wurde ein Zinssatz von 0,35% (31. Dezember 2020: 0,1%) verwendet. Der Rückgang der Pensionsrückstellungen resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg des Rechnungszinses und einer Erholung der Marktwerte des Planvermögens. Durch die mit den Tarifpartnern getroffenen Vereinbarungen zur Krisenbewältigung ist es gelungen, den Dienstzeitaufwand trotz des darin enthaltenen zinsbedingten Anstiegs im Vergleich zum Vorjahr zu senken.

VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN AUS NICHT AUSGEFLOGENEN FLUGDOKUMENTEN

Die Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten belaufen sich zum 30. Juni 2021 auf 3.089 Mio. EUR. Wesentliche Auszahlungsrückstände in Bezug auf geltend gemachte Erstattungsansprüche bestehen nicht.

ÄNDERUNGEN VON SCHÄTZUNGEN

Auf Basis der aktuellen Unternehmensprognosen sieht das Management der Deutschen Lufthansa AG auch unter Berücksichtigung der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf die Dauer der pandemiebedingten Reisebeschränkungen und das Niveau des Flugreiseverkehrs nach der aktuellen Krisensituation keine grundlegende Veränderung der langfristigen Geschäftsaussichten. Diesbezüglich ergaben sich folglich keine wesentlichen Schätzungsänderungen.

SONSTIGE STAATLICHE UNTERSTÜTZUNGSMAßNAHMEN

Bis zum 30. Juni 2021 wurden insgesamt staatliche Zuschüsse in Höhe von 757 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. Darin sind 164 Mio. EUR Zuschüsse zu Sozialabgaben enthalten, die als Unterstützungsleistungen zu qualifizieren sind. Weitere 148 Mio. EUR nicht zweckgebundene Unterstützungsmittel wurden innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge ausgewiesen. Hierin enthalten sind im Rahmen des Cares Act in den USA erhaltene Zuschüsse für LSG- und Lufthansa Technik-Gesellschaften in Höhe von 148 Mio. USD, die nach entsprechender Nachweisführung vereinnahmt wurden. Weitere 16 Mio. EUR betrafen staatliche Zuschüsse für Air Dolomiti.

Im Rahmen des Stabilisierungspakets des belgischen Staates wurden Darlehen zu vergünstigten Konditionen gewährt. Die hierauf entfallenen Zinszuschüsse in Höhe von 3 Mio. EUR, die das laufende Geschäftsjahr betreffen, werden im Zinsaufwand saldiert ausgewiesen.

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

Zur Unterstützung in der Krise wurden in Deutschland Steuer- und Abgabenstundungen von staatlichen Institutionen gewährt. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Einfuhrumsatzsteuer. Zum 30. Juni 2021 betrug die Höhe der gestundeten Einfuhrumsatzsteuer 898 Mio. EUR, deren Zahlung bis Ende 2021 in Raten vorgesehen ist.

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 Corona-Pandemie ist jedoch ein insgesamt massiver Rückgang des Geschäftsvolumens eingetreten, bei dem aktuell keine saisonalen Effekte mehr erkennbar sind.

5 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	30.06.2021	31.12.2020
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	693	664
Aus Gewährleistungsverträgen	205	192
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	16	16
	914	872

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 68 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2020: 61 Mio. EUR) verzichtet.

Der Rahmenvertrag mit dem WSF sieht neben Informations- und Prüfrechten für den WSF auch umfassende Verhaltensverpflichtungen für die Lufthansa Group unter anderem in Bezug auf die Aussetzung von Dividendenzahlungen, den Verzicht auf Beteiligungserwerbe sowie das Verbot der Quersubventionierung von Unternehmen, die bereits am 31. Dezember 2019 in Schwierigkeiten im Sinne der EU VO Nr. 651/2014 waren, vor. Bezüglich der vorgenannten Verhaltensverpflichtungen bestehen potentielle Risiken aus einer möglichen unterschiedlichen Auslegung durch das Unternehmen und der EU-Kommission. Der Informationsaustausch (einschließlich der Bereitstellung entsprechender Unterlagen) zwischen Lufthansa und EU-Kommission zur vollständigen Aufklärung der Sachverhalte dauert an. Zum Ausgang der Gespräche können aber derzeit keine belastbaren Aussagen getroffen werden. Es ist daher nicht auszuschließen, dass sich wesentliche finanzielle Risiken für das Unternehmen aus letztendlich festgestellten Verstößen gegen vereinbarte Verhaltensverpflichtungen ergeben könnten.

Zum 30. Juni 2021 beliefen sich die steuerlichen Risiken, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, auf rund 200 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2020: 200 Mio. EUR).

Ende Juni 2021 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte von 14,4 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2020 betrug das Bestellobligo 13,0 Mrd. EUR. Die Veränderung ergibt sich im Wesentlichen aus der Bestellung von jeweils fünf Airbus A350 und Boeing B787. Gegenläufig wirkte der Abgang des Restobligos aus den Flugzeugzugängen.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 7. Juli 2021 hat die Lufthansa Group erneut erfolgreich eine Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,0

Mrd. EUR begeben und dabei ihre Liquidität weiter gestärkt. Die Anleihe mit einer Stückelung von 100.000 EUR wurde in zwei Tranchen mit einem Volumen zu je 500 Mio. EUR platziert; die Tranche mit einer Laufzeit von drei Jahren wird jährlich mit 2,0% verzinst, die zweite Tranche mit einer Laufzeit von acht Jahren wird jährlich mit 3,5% verzinst.

Am 14. Juli 2021 hat die EU-Kommission ihr Gesetzespaket „Fit for 55“ mit insgesamt zwölf Gesetzgebungsverfahren vorgestellt. Demnach schlägt die EU-Kommission unter anderem vor, die Zahl der Zertifikate im Luftverkehrssektor schneller zu verringern und die Gratis-Zuteilungen bis 2027 einzustellen; darüber hinaus sollen schrittweise eine Kerosinsteuer und ein Beimischungsgebot für nachhaltige Flugkraftstoffe eingeführt werden.

Am 15. Juli 2021 hat Austrian Airlines 30 Mio. EUR aus dem im Rahmen der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen aufgenommenen Konsortialkredit von insgesamt 300 Mio. EUR vorzeitig getilgt. Im Juli wurden im Rahmen des Cares-Act in den USA weitere 47 Mio. USD an Zuschüssen an die LSG Group gezahlt.

Am 23. Juli 2021 hat die EU-Kommission entschieden, im Winterflugplan 2021/22 die erforderliche Slotnutzungsquote von 80% auf 50% abzusenken; Fluggesellschaften müssen folglich 50% jeder ihrer Slotserien an Slot-regulierten Flughäfen nutzen, um diese Slotserien auch in Folgeperioden zu behalten.

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. Juni 2021 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 30.06.2021

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	4.603	7	–	4.610
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	7	–	7
Wertpapiere	4.603	–	–	4.603
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	874	–	874
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	13	13	–	26
Eigenkapitalinstrumente	13	13	–	26
Fremdkapitalinstrumente	–	–	–	–
Vermögenswerte gesamt	4.616	894	–	5.510

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 30.06.2021

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über GuV	–	-661	–	-661
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	-34	–	-34
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	-465	–	-465
Verbindlichkeiten gesamt	–	-1.160	–	-1.160

Bestände in Höhe von 67 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. Daneben wurden aus entsprechenden auslaufenden Repo-Geschäften 114 Mio. EUR zurückgezahlt.

Zum 31. Dezember 2020 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2020

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	3.654	2	–	3.656
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	2	–	2
Wertpapiere	3.654	–	–	3.654
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	620	–	620
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	11	12	–	23
Eigenkapitalinstrumente	11	12	–	23
Fremdkapitalinstrumente	–	–	–	–
Vermögenswerte gesamt	3.665	634	–	4.299

FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2020

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über GuV	–	-712	–	-712
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	-85	–	-85
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	-738	–	-738
Verbindlichkeiten gesamt	–	-1.535	–	-1.535

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. €	30.06.2021		31.12.2020	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	4.238	4.292	2.707	2.643
Commercial Paper	–	–	200	199
Schuldscheinanleihen	1.945	1.975	1.900	1.894
Kreditlinien	250	252	763	740
Staatlich garantierte Kredite	2.184	2.380	2.907	3.147
Flugzeugfinanzierungen	4.267	4.037	3.603	3.590
Übrige Finanzschulden	546	545	651	705
Leasingverbindlichkeiten	2.141	–	2.637	–
Summe	15.571	13.481	15.368	12.918

7 Ergebnis je Aktie

ERGEBNIS JE AKTIE

		30.06.2021	30.06.2020
„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	– 3,02	– 7,56
Konzernergebnis	Mio. €	– 1.805	– 3.617
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		597.742.822	478.194.257

8 Gezeichnetes Kapital

GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.530.221.624,32 EUR. Es ist in 597.742.822 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 EUR eingeteilt.

GENEHMIGTES KAPITAL

Durch Beschluss der ordentlichen 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 Aktionär:innen kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 30.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeitenden (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionär:innen ist ausgeschlossen. Bis zum 30. Juni 2021 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 7.637.831,68 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 22.362.168,32 EUR beträgt.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 4. Mai 2021 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 3. Mai 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 5.500.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlage zu erhöhen, um den Nettoemissionserlös überwiegend zur Rückzahlung des der Deutschen Lufthansa AG durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds zur Verfügung gestellten Kapitals zu verwenden oder für andere in § 7f WStBG genannte Zwecke (Genehmigtes Kapital C). Den Aktionär:innen ist ein Bezugsrecht einzuräumen. Der Wirtschaftsstabilisierungsfonds ist berechtigt, die ihm bei Ausübung seiner Bezugsrechte zustehenden neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien entsprechend dem Bezugsverhältnis gegen Leistung einer Sacheinlage durch vollständige oder teilweise Einbringung der Stillen Einlagen I und/oder II (einschließlich der Ansprüche auf Kupons und etwaiger Zusatzvergütung) zu zeichnen. Der Vorstand ist ermächtigt, den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienausgabe mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzulegen.

Der Vorstand ist ermächtigt, im Falle des Eintritts der Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 10% zu erhö-

hen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionär:innen auszuschließen. Der Ausgabebetrag der neuen Aktien ist im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzulegen und darf den Börsenkurs nicht wesentlich unterschreiten. Von der Ermächtigung darf nur in dem Umfang Gebrauch gemacht werden, als dies zu einem Entfall der in § 4 Abs. 3 LuftNaSiG genannten Voraussetzungen erforderlich ist.

Der Vorstand ist ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats Aktionär:innen in dem Umfang, wie es zur Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse erforderlich ist, und in der Reihenfolge des § 5 Abs. 3 LuftNaSiG unter Setzung einer angemessenen Frist mit Hinweis auf die andernfalls mögliche Rechtsfolge, der Aktien nach Maßgabe des § 5 Abs. 7 LuftNaSiG verlustig zu gehen, aufzufordern, sämtliche oder einen Teil der von ihnen gehaltenen Aktien zu veräußern und die Veräußerung der Gesellschaft unverzüglich nachzuweisen.

BEDINGTES KAPITAL

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 bis zum 4. Mai 2025 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionär:innen in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

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 im Sinne von § 10 WpÜG oder im Falle einer Kontrollenerlangung im Sinne von §§ 35 in Verbindung mit 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

Erwerbenden steht dem Erwerbenden 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 bis zu 350.775.478 Aktien bei Ausübung von Umtauschrechten, die dem nach dem Stabilisierungsfondsgesetz errichteten Wirtschaftsstabilisierungsfonds als stillem Gesellschafter 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 4. Mai 2021 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 153.022.161,92 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 3. Mai 2026 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionär:innen in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN

Durch Beschluss der ordentlichen 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 und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionär:innen gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 7. Mai 2019 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

9 Segmentberichterstattung

Die Segmentierung wurde gegenüber dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 nicht geändert.

SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN Jan. - Juni 2021

	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesell- schaften und Konzern- funktionen	Über- leitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	2.016	159	1.658	1.361	435	5.629	142	–	5.771
davon Verkehrserlöse	1.628	156	1.595	–	–	3.379	–	258	3.637
Konzerninnenumsätze	272	-1	13	356	12	652	73	-725	–
Umsatzerlöse	2.288	158	1.671	1.717	447	6.281	215	-725	5.771
Übrige operative Erträge	346	40	32	174	139	731	1.023	-1.066	688
Operative Erträge	2.634	198	1.703	1.891	586	7.012	1.238	-1.791	6.459
Operative Aufwendungen	5.062	409	1.073	1.779	561	8.884	1.402	-1.796	8.490
davon Materialaufwand	1.886	157	734	902	153	3.832	90	-718	3.204
davon Personalaufwand	1.486	78	180	556	285	2.585	327	-2	2.910
davon Abschreibungen	786	101	70	89	40	1.086	59	-20	1.125
davon sonstige Aufwendungen	904	73	89	232	83	1.381	926	-1.056	1.251
Beteiligungsergebnis	-22	-41	10	-10	-8	-71	6	1	-64
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-19	-41	9	-11	-9	-71	–	–	-71
Adjusted EBIT¹⁾	-2.450	-252	640	102	17	-1.943	-158	6	-2.095
Überleitungspositionen	-1	1	3	-1	-22	-20	-1	2	-19
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-8	-2	1	1	1	-7	–	1	-6
Pensionssondereffekte	3	–	–	–	–	3	1	-1	3
Ergebnis Anlagenabgang	4	3	2	-2	-23	-16	-2	2	-16
EBIT	-2.451	-251	643	101	-5	-1.963	-159	8	-2.114
Übriges Finanzergebnis									-120
Ergebnis vor Ertragsteuern									-2.234
Gebundenes Kapital ²⁾	10.859	1.095	2.195	3.221	915	18.285	4.653	-204	22.734
davon aus Equity-Beteiligungen	–	36	60	176	80	352	1	–	353
Segmentinvestitionen	528	248	28	39	8	851	20	-252	619
davon aus Equity-Beteiligungen	–	–	–	7	–	7	–	–	7
Mitarbeitende zum Stichtag	55.508	3.227	4.216	21.467	15.288	99.706	8.366	–	108.072

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT vgl. Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 9, im Zwischenlagebericht.

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

SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN Jan. - Juni 2020									
	Network Airlines	Eurowings	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts-pflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung	Konzern
in Mio. €									
Außenumsätze	4.241	366	1.305	1.606	651	8.169	166	–	8.335
davon Verkehrserlöse	3.858	361	1.219	–	–	5.438	–	203	5.641
Konzerninnenumsätze	290	11	15	674	163	1.153	83	-1.236	–
Umsatzerlöse	4.531	377	1.320	2.280	814	9.322	249	-1.236	8.335
Übrige operative Erträge	451	75	31	184	33	774	920	-742	952
Operative Erträge	4.982	452	1.351	2.464	847	10.096	1.169	-1.978	9.287
Operative Aufwendungen	7.377	746	1.089	2.554	1.029	12.795	1.288	-2.014	12.069
davon Materialaufwand	3.277	427	702	1.346	345	6.097	118	-1.088	5.127
davon Personalaufwand	1.880	93	188	648	446	3.255	358	-1	3.612
davon Abschreibungen	956	104	78	100	61	1.299	58	-36	1.321
davon sonstige Aufwendungen	1.264	122	121	460	177	2.144	754	-889	2.009
Beteiligungsergebnis	-21	-64	15	-32	-13	-115	-3	1	-117
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-19	-64	7	-33	-13	-122	–	1	-121
Adjusted EBIT¹⁾	-2.416	-358	277	-122	-195	-2.814	-122	37	-2.899
Überleitungspositionen	-270	-74	-19	-71	-111	-545	-7	-17	-569
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	-268	-73	-19	-65	-111	-536	1	-17	-552
Pensionssondereffekte	–	–	–	-2	–	-2	-6	–	-8
Ergebnis Anlagenabgang	-2	-1	–	-4	–	-7	-2	–	-9
EBIT	-2.686	-432	258	-193	-306	-3.359	-129	20	-3.468
Übriges Finanzergebnis									-951
Ergebnis vor Ertragsteuern									-4.419
Gebundenes Kapital ²⁾	11.721	1.191	2.167	5.110	1.300	21.489	1.548	-571	22.466
davon aus Equity-Beteiligungen	35	115	56	181	115	502	5	-1	506
Segmentinvestitionen	664	50	89	71	21	895	32	-25	902
davon aus Equity-Beteiligungen	–	–	–	4	–	4	–	–	4
Mitarbeitende zum Stichtag	59.953	3.219	4.452	23.927	28.130	119.681	9.675	–	129.356

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 9, im Zwischenlagebericht.

²⁾ 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).

AUBENUMSÄTZE NACH REGIONEN Jan. - Juni 2021

	Europa	davon Deutschland	Nordamerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
in Mio. €									
Verkehrserlöse ¹⁾	2.220	1.154	445	416	106	698	72	96	3.637
Andere Betriebserlöse	865	366	769	688	62	303	88	47	2.134
Umsatzerlöse	3.085	1.520	1.214	1.104	168	1.001	160	143	5.771

¹⁾ Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

AUBENUMSÄTZE NACH REGIONEN Jan. - Juni 2020									
	Europa	davon Deutsch- land	Nord- amerika	davon USA	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
in Mio. €									
Verkehrserlöse ¹⁾	3.685	1.676	786	714	133	839	96	102	5.641
Andere Betriebserlöse	1.127	394	838	671	112	431	112	74	2.694
Umsatzerlöse	4.812	2.070	1.624	1.385	245	1.270	208	176	8.335

¹⁾ Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

10 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Anhang zum Konzernabschluss 2020 unter ↗ Erläuterung 50 (Geschäftsberichts 2020, S. 225 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 2020 (Geschäftsbericht 2020, S. 251 ff.) und unter ↗ Erläuterung 51 des Anhangs zum Konzernabschluss 2020 (Geschäftsbericht 2020, S. 228) 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 bis zum Veröffentlichungsdatum dieses Berichts verabschiedeten Rechnungslegungsstandardänderungen, die für Geschäftsjahre anzuwenden sind, die nach dem 1. Januar 2021 beginnen, haben keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Weitere Informationen zu den bis zum Aufstellungszeitpunkt des Geschäftsberichtes beschlossenen Änderungen sind im Konzernanhang des Geschäftsberichts 2020, Erläuterung 3 „Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen“, S. 143 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.

München, den 3. August 2021

Der Vorstand



Carsten Spohr
Chief Executive Officer



Christina Foerster
Chief Customer Officer



Harry Hohmeister
Chief Commercial Officer



Detlef Kayser
Chief Operations Officer



Michael Niggemann
Chief HR & Legal Officer



Remco Steenberg
Chief Financial Officer

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln - bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, Konzern-Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2021, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

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

Eschborn/Frankfurt am Main, 3. August 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Hayn
Wirtschaftsprüfer

Keller
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Venloer Straße 151 – 153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Dennis Weber (Ltg.)
Patrick Winter
Pauline Rau

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 2021/2022

2021

3. Nov. Veröffentlichung 3. Zwischenbericht
Januar – September 2021

2022

3. Mrz. Veröffentlichung Geschäftsbericht 2021

5. Mai Veröffentlichung 1. Zwischenbericht
Januar – März 2022

4. Aug. Veröffentlichung 2. Zwischenbericht
Januar – Juni 2022

3. Nov. Veröffentlichung 3. Zwischenbericht
Januar – September 2022

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 2. Zwischenbericht 2021 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.

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.