
Testatsexemplar

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Kelsterbach

Jahresabschluss zum 30. September 2022
und Lagebericht für das Geschäftsjahr vom
1. Oktober 2021 bis zum 30. September 2022

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS

Inhaltsverzeichnis

Seite

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2022	1
Jahresabschluss.....	1
1. Bilanz zum 30. September 2022	2
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2022	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2022	7
Anlagenspiegel.....	27
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	1

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2022

A. Grundlagen der Gesellschaft

B. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
2. Geschäftsverlauf
3. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
4. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren
5. Erklärung zur Unternehmensführung

C. Nachtragsbericht

D. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

1. Risikomanagement
2. Risikobericht
3. Chancenbericht
4. Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
5. Prognosebericht

A. Grundlagen der Gesellschaft

Die Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung (im Folgenden „CFG“ oder „Condor“) ist eine deutsche Fluggesellschaft mit Sitz in Kelsterbach und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Darmstadt unter HRB 83385 eingetragen.

Gegenstand des Unternehmens ist die Durchführung von gewerblichem Verkehr mit Luftfahrzeugen im In- und Ausland sowie alle mit diesem und der Touristik in Zusammenhang stehenden Geschäfte.

Seit 1955 bietet Condor Kurz- und Mittelstrecken- sowie seit 1966 auch Langstreckenflüge weltweit an. Vor der COVID-19-Pandemie flogen jährlich rund 9,4 Millionen Passagiere mit Condor von acht deutschen Flughäfen zu rund 90 Zielen in Europa, Afrika und Amerika.

Condor betreibt eine Flotte von über 50 Flugzeugen, die von der Tochtergesellschaft Condor Technik GmbH, Kelsterbach, an den Standorten Frankfurt am Main und Düsseldorf gewartet werden.

Alleiniger Gesellschafter der CFG war nach Abschluss des Schutzschirmverfahrens, in dem sich die Condor seit der Insolvenz der Muttergesellschaft Thomas Cook befand, ab 1. Dezember 2020 die SG Luftfahrt GmbH. Mit Vertrag vom 20. Mai 2021 übernahm dann der in London ansässige Vermögensverwalter Attestor Limited Anteile an Condor. Nachdem alle Zusammenschlussbedingungen vorlagen, erfolgte die Umsetzung des Kaufvertrages am 28. Juli 2021 mittelbar über mehrere deutsche und irische Gesellschaften. Die Geschäftsanteile an Condor Flugdienst GmbH werden derzeit direkt gehalten wie folgt:

- 49% der Geschäftsanteile von der SG Luftfahrt GmbH ("SG Luftfahrt");
- 49% der Geschäftsanteile von der CD Ferienflug Hessen GmbH ("AcquiCo") als Teil der von Attestor beratenen Investitionsstruktur über Trinity Investments Designated Activity Company, eine Gesellschaft nach irischem Recht mit Sitz in Dublin ("Trinity DAC"); und
- 2% der Geschäftsanteile ("Treuhandanteile") von der PBS Treuhand GmbH ("PBS") als sogenannte "eigennützige" Treuhänderin, deren Geschäftsanteile wiederum von Dr. Peter Smeets, Frankfurt am Main, gehalten werden.

Trinity DAC hat nach vollständiger Rückführung der Senior Tranche des KfW Darlehens, unter dem Anteilskaufvertrag vom 20. Mai 2021 das Recht, alle derzeit von der SG Luftfahrt an der Condor gehaltenen Anteile zu erwerben bzw. deren Übertragung an einen von der Trinity DAC zu benennenden Dritten zu verlangen.

Die Gesellschaftervereinbarung vom 20. Mai 2022 zwischen der SG Luftfahrt, der AcquiCo, der PBS sowie der Trinity DAC sieht vor, dass in dem paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat vier der 12 Mitglieder von der AcquiCo vorgeschlagen werden.

B. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Seit dem Winter 2019/20 ist die deutsche Wirtschaft, aber auch die globale Reisebranche nun von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, einer Krise nie dagewesenen Ausmaßes seit Bestehen der Condor, betroffen. Hinzu kam im Februar 2022 der Angriffskrieg von Russland auf die Ukraine. Dies hat, neben allem menschlichen Leid, vor allem zu einer Verknappung von fossilen Brennstoffen und dadurch Energie geführt. Alle energieintensiven Branchen, darunter u.a. die Luftfahrt, sind daher massiv durch die steigenden Energiepreise getroffen. So ist die deutsche Wirtschaft nach einer zehnjährigen Wachstumsphase im ersten COVID-Krisenjahr 2020 in eine tiefe Rezession geraten.

Im Kalenderjahr 2021 hat sich das BIP in Deutschland laut Angaben des statistischen Bundesamtes leicht erholt und ist um 2,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Im Vorjahresvergleich war das BIP im 3. Quartal 2022 preisbereinigt 1,1 %, preis- und kalenderbereinigt 1,2 % höher als im 3. Quartal 2021. Im Vergleich zum 4. Quartal 2019, dem Quartal vor Beginn der Corona-Krise, lag das preis-, saison- und kalenderbereinigte BIP im 3. Quartal 2022 erstmals oberhalb des Vorkrisenniveaus (+0,2 %).

Die Arbeitslosenquote sank nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit von 6,2 % im September 2021 auf 5,4 % im September 2022, liegt aber immer noch über dem Wert von November 2019 (4,9%).

Die Pandemie bedingten Einschränkungen hatten weiter massive Auswirkungen auf den Luftverkehr. Nach Informationen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) stiegen die Passagierzahlen an deutschen Flughäfen im Zeitraum Januar bis September 2022 um 149,9% gegenüber dem Vorjahr deutlich an, allerdings fehlen noch 36,1% bis zum Vorkrisenniveau im Zeitraum Januar bis September 2019.

Für die Airline-Industrie identifizierte die International Air Transport Association (IATA) in ihrem Annual Review Report für 2022 (Stand Juni 2022) weiter eine angespannte wirtschaftliche Situation ihrer Mitgliedsairlines in Folge der Pandemie. Obwohl sich der globale Luftverkehr in den Jahren 2021 und 2022 langsam gegenüber 2020 erholte, blieben die abgeflogenen Sitzplatzkilometer mit -37,2 % im April 2022 weiter deutlich unter dem Vorkrisenmonat April 2019. Auch im Jahr 2022 erwartet die IATA hohe Verluste für die globalen Airlines, die mit rund -10 Mrd. USD allerdings deutlich unter

den Rekordverlusten aus dem Jahr 2020 (-137 Mrd. USD) und dem Jahr 2021 (-42 Mrd. USD) prognostiziert werden. Grundsätzlich haben die steigenden Energiepreise (zusammen mit weiterhin angespannten Produktions- und Logistikkosten für eine Vielzahl von Produkten) zu einer massiven Inflation geführt. Aktuell liegt die Erwartung zur Entwicklung der Inflation bei 7,8% für das Jahr 2022.

Auf dem Kerosinmarkt zogen die Preise im Laufe des Geschäftsjahres spürbar an. Während zu Beginn des Geschäftsjahres der Marktpreis noch bei 700 USD/Tonne lag, stieg dieser bis Ende September 2022 auf 1.009 USD/Tonne, mit Spitzen jenseits der 1.400 USD/Tonne. Der durchschnittliche Kerosinmarktpreis (gewichtet mit Condor-Verbrauchsmengen) lag bei 1.072 USD/Tonne nach 579 USD/Tonne im Vorjahresvergleichszeitraum (+85%). Am Devisenmarkt verlor der EUR gegenüber dem USD weiter an Stärke, so dass der Euro-USD Wechselkurs von 1,16 EUR/USD zu Beginn des Geschäftsjahres auf 0,97 EUR/USD am Ende des Geschäftsjahres sank.

Nach dem Ende des Schutzschirmverfahrens und dem Einstieg des Investors Attestor werden seit August 2021 wieder Sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Die angestrebten Sicherungsquoten berücksichtigen dabei die auch derzeit noch herrschenden weltweiten Unsicherheiten aufgrund der Pandemie und politischer Krisen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr ergab sich aus den Sicherungsgeschäften ein saldierter realisierter Gewinn in Höhe von ca. 80,7 Mio. EUR.

2. Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2021/22 lässt sich in seiner Entwicklung in zwei Phasen teilen. Der Winter war durch die COVID19-Pandemie noch erheblich beeinflusst. So blieb Condor zunächst im Winter noch deutlich hinter den Volumina aus dem Vorkrisenjahr 2018/19 zurück. In der Planung war diese zurückhaltende Entwicklung allerdings berücksichtigt.

Im Vergleich mit den im Rahmen des Investorenprozesses aktualisierten Planwerten für das Geschäftsjahr 2021/22 ist das Geschäftsjahr schlechter als prognostiziert abgeschlossen worden (siehe Kapitel „Prognose-Ist-Vergleich“).

Der Sommer 2022 war dann gekennzeichnet durch eine deutliche Rückkehr der Nachfrage. Allerdings geriet die gesamte Branche über alle Wertschöpfungsstufen durch fehlendes Personal und vielfältige prozessuale Probleme in einen Zustand, der durch viele Verspätungen, Flugausfälle und negative Presse gekennzeichnet war.

Dadurch wurden Folgekosten verursacht, wie z.B. Passagier-Kompensationen (EU-261-Regelung) für Verspätungen, Hereinnahme von kurzfristigen Sub-Chartern und wiederholte Anpassungen der Flug- und Dienstpläne.

Hinzu kam die Verteuerung von Energie, insbesondere der fossilen Brennstoffe durch den Krieg in der Ukraine. Während die Condor durch Auswirkungen von Sanktionen kaum direkt betroffen war, so waren die Auswirkungen durch erhöhte Kerosinpreise deutlich spürbar. Lagen die Kosten pro Tonne zu Beginn des Sommers 2021 noch bei unter 600 USD, so stiegen die Kosten im Sommer 2022 periodenweise auf über 1.300 USD im Spotmarkt.

Zur Steuerung des Unternehmens verwendet Condor als bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren vor allem Kennzahlen der Ertragslage (Umsatz, Ergebnis vor Steuern) und der Finanzlage (insbesondere verfügbare Liquidität). Die verfügbare Liquidität umfasst die direkt verfügbaren Barmittel sowie die im Zugriff des Unternehmens befindlichen zusätzlichen Finanzierungsinstrumente. Als nichtfinanzielle Kennzahlen der Produktion dienen die Kennzahlen Blockstunden (BH) sowie die angebotenen Sitzkilometer (available seat kilometre, ASK) und die Anzahl beförderter Passagiere. Als Steuerungsgröße des Bereichs Nachhaltigkeit und Umweltmanagement dient der Kerosinverbrauch pro 100 km und pro Passagier. Auf die entsprechenden Kennzahlen wird in den folgenden Abschnitten Bezug genommen.

Das Geschäftsjahr 2021/22 war das erste vollständig Geschäftsjahr unter dem im Juli 2021 eingestiegenen Investor Attestor.

In seiner Sitzung vom 3. Dezember 2021 beschloss der Aufsichtsrat der Condor über die Verlängerung der Geschäftsführeranstellungsverträge der Geschäftsführer Christian Schmitt und Ralf Teckentrup. Der Geschäftsführer und Chief Financial Officer (CFO) Debus schied zum 28. Februar 2022 aus der Geschäftsführung aus. Herr Björn Walther wurde zum 1. Juni als neuer Geschäftsführer und CFO der Condor bestellt. Im Zeitraum von März bis einschließlich Mai 2022 hatte Herr Frank Hundt, Director Controlling, die Geschäftsführung als CFO interimistisch inne. Die Geschäftsführer sind seit dem 1. Januar 2022 direkt bei der CD Ferienflug Hessen GmbH angestellt. Die Gehälter werden im Rahmen eines „Dienstleistungsvertrag Management“ an die Condor weiterbelastet.

Im April 2022 führte die Condor einen neuen Markenauftritt ein. Die Flugzeuge werden fünf Farben im Streifenlook tragen: Gelb, Rot, Blau, Grün und Beige stehen für die Facetten der Vielfalt der Condor-Gäste, der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Vielzahl an Möglichkeiten, mit Condor die Welt zu entdecken. Die Einführung des neuen Designs läuft sukzessive, wobei nichts in altem Design entsorgt, sondern alles aufgebraucht wird. Rund 80 Prozent der Flotte soll bis 2024 umlackiert sein, weil dort ohnehin Neulackierungen anstehen. Damit wählt Condor den nachhaltigsten Weg für die Umgestaltung des Markenauftritts und der Flotte.

Am 4. Mai 2022 schloss die CFG einen langfristigen Full-Handling Vertrag mit der Fraport AG am Flughafen Frankfurt (Laufzeit vom 1. Oktober 2022 bis zum 30. September 2029).

Über die 16 bereits bestellten A330-900 neo wird die Condor zwei weitere A330-900 neo leasen. Diese bringen die neue Langstreckenflotte im Jahr 2024 von 16 auf 18 Flugzeuge dieses Typs. Die Auslieferung der bereits bestellten 16 A330neo beginnt

im Dezember 2022 mit zwei Auslieferungen. Bis einschließlich April 2023 sollen 3 weitere Flugzeuge folgen, bis Ende des Geschäftsjahres 2022/23 sind insgesamt 11 neue A330neo geplant. Die restlichen folgen dann im Winter 23/24 sowie im Laufe des Jahres 2024. Die beiden weiteren neuen Flugzeuge (Nr. 17 und 18.) sollen im April und im November 2024 geliefert werden.

Am 21. Oktober 2022 schloss die CFG einen Wartungs- und Ersatzteilbevorratungsvertrag für die neue Langstreckenflotte mit der Lufthansa Technik AG ab.

In seiner außerordentlichen Sitzung vom 22. Juli 2022 beschloss der Aufsichtsrat der Condor die Erneuerung der Kurz- und Mittelstreckenflotte. Die Condor wird 41 Airbus A320 und A321 neo erhalten und im Zeitraum von 2024 bis 2029 in ihre Flotte einflotten. 10 Flugzeuge sind direkte Bestellungen bei Airbus, die weiteren 31 Flugzeuge wurden bei 4 verschiedene Leasinggesellschaften bestellt. Für alle Bestellungen wurden Letter of Intent (LOIs) abgeschlossen. Die finalen Verträge befinden sich teilweise noch in der Ausarbeitung.

Auf Grund des Alters der Boeing B757 Flotte plant die Condor aktuell, diese Flotte früher als ursprünglich durch die Leasingdauern fixiert, in den Ruhestand zu versetzen. So sollen nach aktueller Planung die letzten B757 bereits nach dem Sommer 2025 nicht mehr genutzt werden. Ab Sommer 2023 wird bereits nur noch eine reduzierte Anzahl B757 eingesetzt werden - voraussichtlich nur noch acht B757, davon zwei als technische Reserve.

Die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, hatte am 30. November 2020 das langjährig bestehende Feeder-Agreement, das sog. Special Pro-Rate-Agreement (SPA) mit der Condor, mit Wirkung zum 31. Mai 2021 gekündigt. Das Bundeskartellamt entschied am 29. August 2022, dass die Kündigung des SPA rechtswidrig war und die Lufthansa der Condor eine neue langfristig Vereinbarung anbieten mit vom Kartellamt vorgegebenen Bedingungen müsse. Die Lufthansa hat hiergegen umfangreiche Rechtsmittel beim Oberlandesgericht Düsseldorf eingelegt. Mit einer Entscheidung in der Hauptsache in erster Instanz ist nach der Einschätzung der Rechtsabteilung der Condor und der betreuenden externen Anwälte - im Geschäftsjahr 2022/2023 nicht zu rechnen. Bis der Streit jedenfalls im Eilverfahren geklärt ist, bleibt die gekündigte Vereinbarung in Kraft.

Angesichts der anhaltenden COVID-19 Pandemie nutzte Condor zeitweise im Geschäftsjahr 2021/22 noch das Instrument der Kurzarbeit auf Basis der mit den Gewerkschaften ver.di, Vereinigung Cockpit und Ufo im Juli 2020 geschlossenen Kurzarbeitervereinbarungen. Für den Zeitraum Oktober 2021 bis einschließlich Februar 2022 hat die Condor insgesamt 3,9 Mio. € Kurzarbeitergeld beantragt. Ab März 2022 gab es keine Kurzarbeit mehr.

Wirtschaftliche Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2021/22 konnte aufgrund der insbesondere im Winter noch andauernden Pandemie der Flugbetrieb weiterhin nur in reduzierten Umfang durchgeführt werden. Insgesamt lag das Angebot an Sitzen im Geschäftsjahr nur bei rund 75% der Kapazität von vor der Pandemie.

Im Winter-Zeitraum 1. November 2021 bis Ende April 2022 bot Condor ein Programm mit rund 600.000 Sitzen auf der Langstrecke (Karibik, Dom Rep, Ostküste, Indischer Ozean, Westküste) sowie knapp 1,2 Mio. Sitzen auf der Mittelstrecke (Kanaren, Zypern, Ägypten, Griechenland und Naher Osten) und etwa 200.000 Sitzen auf der Kurzstrecke (Balearen, Iberien, Italien, Balkan) an. Insgesamt entspricht dies etwa 60% des Vorpandemievolumens im gleichen Zeitraum.

Mit Beginn des Frühjahrs zogen die Buchungen ab Mai 2022 wieder deutlich an. Von Mai bis September 2022 bot Condor auf der Kurz- und Mittelstrecke rund 4,4 Mio. Sitze an, dies entspricht knapp 90% des Vorpandemievolumens. Auf der Langstrecke erreichte sie mit ca. 700.000 Sitzen rund 85% des Vorpandemieniveaus.

Zusätzlich operierte Condor in diesem Zeitraum knapp 56 Cargo-Flüge, um weitere Beiträge für die Liquidität zu erzielen.

3. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Prognose-Ist-Vergleich

Für das gesamte Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2021 bis zum 30. September 2022 wurde in der internen Planung eine Blockstundenleistung von 153.480 Blockstunden prognostiziert, die im Ist mit 151.435 BH knapp unterschritten wurde. Im noch stark durch die COVID19-Pandemie beeinträchtigten Winter lag die BH-Produktion 5,3% unter der Planung, was durch eine höhere Sommerproduktion insbesondere auf der Langstrecke nahezu ausgeglichen werden konnte. Das Passagieraufkommen lag mit 6,6 Mio. Passagieren 4,8% unterhalb der prognostizierten 6,9 Mio. Passagiere, die ASK lagen mit 25 Mrd. ASK in etwa auf Plan.

Die prognostizierten Umsatzerlöse für das GJ2021/22 lagen bei 1.196 Mio. EUR bei einem erwarteten Ergebnis vor Steuern in Höhe von -174 Mio. EUR. Tatsächlich belaufen sich die Umsatzerlöse auf 1.430 Mio. EUR und das Ergebnis vor Steuern auf -321 Mio. EUR. Wesentliche Gründe sind die aufgrund des Ukrainekriegs stark gestiegenen Fuel-Marktpreise, die nur teilweise im Yield widerspiegelt und an den Markt weitergegeben werden konnten sowie Sonderabschreibungen auf Flugzeuge und ein deutlich negatives Ergebnis aus der Fremdwährungsumrechnung von USD-Verbindlichkeiten. Insbesondere aufgrund der Fuelpreisentwicklung lag die verfügbare Liquidität deutlich unterhalb des prognostizierten Wertes.

Kennzahlen zur Produktionsentwicklung

Die Blockstundenleistung auf der Kurz- und Mittelstrecke lag mit rund 96.500 Blockstunden deutlich über dem Vorjahresniveau. Auf der Langstrecke erholte sich die Produktion ebenfalls stark und stieg um 264% der Blockstunden im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt stieg die Blockstundenleistung um 164% auf 151.435 Blockstunden im Vergleich zum Vorjahr und lag damit 29% unter dem Vor-Pandemie-Niveau.

Das gesamte Sitzplatzangebot (gemessen in angebotenen Sitzen) stieg um 155 % auf 7,800 Mio. Sitze, während die angebotenen Sitzkilometer (ASK) um 199 % auf 25.041 Mio. ASK stiegen.

Die Anzahl der beförderten Passagiere stieg um 198 % auf 6,608 Millionen.

Ertragslage

Aufgrund der Beendigung des Schutzschirmverfahrens zum 1. Dezember 2020 ergab sich für Condor im Vorjahr ein Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Dezember 2020 bis 30. September 2021. Ein Vergleich des aktuellen, 12 Monate umfassenden, Geschäftsjahres mit dem Rumpfgeschäftsjahr des Vorjahres (nur 10 Monate) ist aus diesem Grund für die Gewinn- und Verlustrechnung nur begrenzt aussagefähig.

Verkehrserlöse

Die Erlöse aus Verkehrsleistungen liegen mit 1.407,4 Mio. EUR um 255,7 % deutlich über dem Niveau des Vergleichszeitraums von 395,7 Mio. EUR. Ursächlich für diesen Anstieg ist die, nach der COVID 19 Pandemie, langsam einkehrende Normalisierung des Urlaubsgeschäfts. Die verkauften Sitze und erzielten Yields lagen nicht nur deutlich über denen des Vorjahres, sondern liegen sogar mit 3% bzw. 10% über den für das Geschäftsjahr geplanten Werten. Diese Entwicklung zeigt sich in sämtlichen Erlöskanälen. Die Erlöse aus dem Veranstaltergeschäft belaufen sich auf 541,7 Mio. EUR und liegen somit um 252% über Vorjahr. Der Anstieg im Einzelplatzgeschäft beträgt 73,1% und es konnten Erlöse in Höhe von 774,7 Mio. EUR erwirtschaftet werden. Die sonstigen betrieblichen Erlöse betragen 91,0 Mio. EUR und liegen somit ebenfalls deutlich über dem Wert des Vorjahres (34,2 Mio. EUR).

Andere Betriebserlöse

Die anderen Betriebserlöse liegen mit 23,1 Mio. EUR ebenfalls deutlich über dem Niveau des Vergleichszeitraums (11,8 Mio. EUR). Der deutlichste Anstieg ist hier bei den Bordverkäufen zu verzeichnen.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge fallen mit 84,4 Mio. EUR um 130,2 Mio. EUR niedriger als die Erträge des Vergleichszeitraums aus und betreffen im Wesentlichen Rückstellungsaufösungen, Schadensregulierungen, Erträge aus von Leasinggebern gegenüber Kreditinstituten gezogenen Letter of Credits sowie Währungsgewinnen. Im Vorjahr waren hier noch Erträge dem Forderungsverzicht der KfW in Höhe von 150 Mio. EUR enthalten. Dieser Verzicht stand im Zusammenhang mit dem Einstieg von Attestor als Investor.

Materialaufwand

Der Materialaufwand liegt mit 1.261,5 Mio. EUR um 237,8 % deutlich über dem Niveau des Vergleichszeitraums (373,5 Mio. EUR). Ursächlich für den Anstieg ist auch hier die Normalisierung in der Urlaubsnachfrage nach der COVID-19-Pandemie. Darüber hinaus beeinflusste der durch den Ukrainekrieg ausgelöste Anstieg der Treibstoffpreise diese Entwicklung maßgeblich. Die Treibstoffpreissteigerungen konnten nicht vollständig an die Kunden weitergegeben werden.

Personalaufwand

Der jahresdurchschnittliche Personalbestand der Condor Flugdienst GmbH liegt mit 2.716 FTE um rund 3,5 % über dem Vorjahresstand von 2.625 FTE.

Im Vorjahresvergleich erhöhten sich die Personalkosten um 112 Mio. EUR auf 230,4 Mio. EUR. Diese Erhöhung resultiert zum einen aus dem Anstieg des Personalbestandes. Zusätzlicher Faktor war auch das Auslaufen der Kurzarbeit im Februar 2022, welche das komplette vergangene Wirtschaftsjahr Bestand hatte.

Abschreibungen

Die Abschreibungen liegen mit 88 Mio. EUR um 49 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres (39 Mio. EUR). Dies liegt unter anderem an dem um 2 Monate längerem Wirtschaftsjahr im Vergleich zum Vorjahr. Darüber hinaus wurden außerplanmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge in Höhe von 45 Mio. EUR vorgenommen. Diese waren notwendig, da alle geleaste Flugzeuge der Boeing 757-300 Flotte deutlich früher stillgelegt werden, als die jeweiligen Leasingverträge noch Restlaufzeiten haben.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 233,9 Mio. EUR um 111,6 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres. Neben dem im Vergleich zum Vorjahr längerem Wirtschaftsjahr resultiert dies vor allem auch aus den deutlich höheren Reisekosten, Währungsumrechnungsdifferenzen und Kreditkartengebühren. Darüber hinaus entstanden deutlich höhere Werbeaufwendungen, die im Zusammenhang mit dem neuen Markenauftritt stehen.

Ergebnis

Das Finanzergebnis stellt sich mit -22,1 Mio. EUR um 10,0 Mio. EUR besser als im Vorjahr (-32,1 Mio. EUR) dar. Die Verbesserung resultiert im Wesentlichen daraus, dass deutlich weniger Zinsen für das KfW Darlehen aufgewendet werden mussten. Ursächlich hierfür ist der Darlehensverzicht der KfW von 150 Mio. EUR. Die Zinsaufwendungen betreffen vor allem Zinsaufwendungen für die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der KfW.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde ein Ergebnis vor Steuern von -321,0 Mio. EUR (Vorjahr: -63,2 Mio. EUR) und auch ein Jahresergebnis in Höhe von ebenfalls -321,0 Mio. EUR (Vergleichszeitraum: -63,2 Mio. EUR) erzielt. Maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis im Geschäftsjahr hatten die außergewöhnlich hohen Kostensteigerungen, vor allem im Treibstoff, die in dieser Form nicht während der gesamten Sommersaison an den Kunden weitergegeben werden konnten sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge.

Maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis im Vorjahr hatten die außergewöhnlichen Erlöse aus dem Forderungsverzicht der KfW in Höhe von 150 Mio. EUR.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um 328,2 Mio. EUR auf 1.340 Mio. EUR erhöht. Durch den laufenden Jahresfehlbetrag von 321,0 Mio. EUR hat sich der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag auf 751,1 Mio. EUR erhöht.

Die immateriellen Vermögensgegenstände haben sich gegenüber dem Vorjahr um 2,0 auf 11,9 vermindert. Das Sachanlagevermögen hat sich um 20,5 Mio. EUR auf 94,1 Mio. EUR vermindert. Ursächlich für diese Verminderung waren die außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von 45 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich vor allem die geleisteten Anzahlungen für die bestellten A330 Neo in Höhe von 8,9 Mio. EUR, sowie die Investitionen für die Einflottung der A330 Neo (19,3 Mio. EUR) aus.

Die Finanzanlagen haben sich mit 6,8 Mio. EUR gegenüber Vorjahr (6,5 Mio. EUR) fast nicht verändert und umfassen im Wesentlichen Wertpapiere des Anlagevermögens, denen entsprechende Pensionsverpflichtungen gegenüberstehen.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 26,1 Mio. EUR auf 471,7 Mio. EUR. Während sich das Vorratsvermögen und die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände mit 24, bzw. 399,2 Mio. EUR um 4,9 bzw. 113,8 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr erhöhten, verminderten sich die flüssigen Mittel deutlich um 92,6 Mio. EUR auf 47,6 Mio. EUR. In den sonstigen Vermögensgegenständen waren vor allem geleistete Anzahlungen für die Bestellung von neuen A 330 NEO, sowie die höheren Guthaben auf Treuhandkonten ursächlich für diese Entwicklung.

Zum Stichtag belaufen sich die liquiden Mittel auf 47,6 Mio. EUR im Vergleich zu im Vorjahr 140,2 Mio. EUR.

Die liquiden Mittel der Condor haben im Zeitraum 01. Oktober 2021 bis 30. September 2022 um insgesamt € 92,6 Mio. abgenommen. Dieser Rückgang lässt sich im Wesentlichen auf die operativen Verluste aufgrund der Entwicklungen des Kerosinpreises sowie des EUR/USD-Kurses in Folge des Russland-Ukraine-Kriegs zurückführen.

Positive Gegenläufer ergeben sich im Working Capital mit dem Hochfahren des Flugbetriebes durch steigende Kundenanzahlungen sowie mit Reiseveranstaltern vereinbarte Vorauszahlungen für Flüge im Winter 22/23. Zudem konnte mit einigen Lieferanten eine Verbesserung der Zahlungsziele erreicht werden.

Das im Vorjahr neu strukturierte KfW-Darlehen setzt sich aus einer Senior Tranche über 175,0 Mio. EUR und einer Junior Tranche über 204,8 Mio. EUR zusammen. Die Tilgung der Senior Tranche erfolgt ab dem 30. Juni 2023. Die bis zum 1. April 2023 anfallenden Zinsen sind gestundet. Die Junior Tranche wird nur bei Eintritt bestimmter Bedingungen getilgt. Diese sind zum 30. September 2022 aber noch nicht eingetreten. Zur Liquiditätsschonung trug ebenfalls die weitergehende Stundung der Zinsen für das KfW-Darlehen bei.

Mit der genehmigten Condor Anteilsübernahme wurden bisher € 150 Mio. EUR von Attestor in die Kapitalrücklage der CFG eingezahlt. Ein weiterer Teilbetrag der zur Verfügung gestellten Finanzierungsmittel in Höhe von € 50 Mio. wurde auf ein Notaranderkonto einbezahlt, welche am 20. Dezember 2022 durch die Condor abgerufen wurden.

Darüber hinaus haben Unternehmen der Attestor-Gruppe weitere 250 Mio. EUR Eigenkapital für die Flottenerneuerung zugesagt. Davon wurden \$ 63 Mio. für eine Finanzierung der Pre-Delivery und Security Deposit Payments im Rahmen der Erneuerung der Langstreckenflotte bereits zur Verfügung gestellt. Diese wurde von Condor im Rahmen der Flottenerneuerung im Geschäftsjahr 2021/22 auch schon

teilweise in Anspruch genommen. Per 30. September stehen daraus noch € 22,5 Mio. zur Verfügung. Nach Abschluss des Geschäftsjahres hat der Condor Aufsichtsrat weiteren Finanzierungsmaßnahmen seitens Unternehmen der Attestor-Gruppe zugestimmt:

- Zusätzlich Finanzierungsmaßnahmen bis zu USD 63 Mio. für A330neo Security Deposits und gestundete Rückzahlung von Pre-Delivery Payments für A330neo
- € 40 Mio. Garantie (LoC), um den nach hinten verschobenen Liquiditätszufluss aus den im Frühjahr 2023 geplanten A330neo Sale&Lease back Transaktionen durch die Verschiebung der Liefertermine der A330neo abzudecken
- Eine Absicherung für weitere Fuel Hedging Geschäfte

Die Condor weist zum Bilanzstichtag ein negatives Eigenkapital von 751,1 Mio. EUR aus (Vorjahr 430,1 Mio. EUR).

Die Rückstellungen erhöhten sich um 164,8 Mio. EUR auf 433,9 Mio. EUR. Die Rückstellungen setzen sich zusammen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (14,0 Mio. EUR, Vorjahr 14,1 Mio. EUR) sowie aus sonstigen Rückstellungen (419,9 Mio. EUR, Vorjahr 255,1 Mio. EUR). Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen folgende laufende Sachverhalte: Wartungsverpflichtungen für Flugzeuge im Operating-Lease Verhältnis 154,9 Mio. EUR (Vorjahr 105,9 Mio. EUR), Rückgabeverpflichtungen für Flugzeuge im Finance-Lease Verhältnis 89,8 Mio. EUR (Vorjahr 51,5 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich um 12,7 Mio. EUR auf 409,6 Mio. EUR. Dies liegt vor allem an der höheren Zinsabgrenzung für den Kredit der KfW.

Die erhaltenen Kundenanzahlungen haben sich von 126,6 Mio. EUR auf 215,7 Mio. EUR erhöht.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich ebenfalls erhöht, und zwar um 1,9 Mio. EUR auf 41,2 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr.

Die sonstigen Verbindlichkeiten belaufen sich auf 237,3 Mio. EUR nach 179,8 Mio. EUR im Vorjahr. Hier enthalten ist ein Darlehen in Höhe von 40 Mio. USD, das der Condor von Unternehmen der Attestor-Gruppe im Geschäftsjahr zur Verfügung gestellt wurde. Dieses wurde zur Begleichung von Anzahlungen für die A330 NEO Flotte genutzt.

Investitionen

Im Berichtsjahr betrugen die Investitionen 34,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR). Diese betreffen vor allem Projekte um die Einflottung der neuen A330 neo Langstreckenflotte (19,8 Mio. EUR) sowie geleistete Anzahlungen für 2 A330 NEO.

Gesamtaussage zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Wie auch in den Vorjahren wurde das Geschäftsjahr durch die COVID 19-Pandemie belastet. Ab dem Frühjahr zeichnete sich zwar eine Normalisierung des Urlaubsgeschäftes ab, die durch den Ukraine-Krieg verursachte negative wirtschaftliche Entwicklung wirkte sich jedoch wesentlich deutlicher auf das Ergebnis aus. Die Gesellschaft ist zum Bilanzstichtag bilanziell überschuldet. Gegenüber dem

Vorjahr erhöhte sich der Betrag aufgrund des laufenden Jahresfehlbetrages auf 751,1 Mio. EUR. Die Zahlungsfähigkeit von Condor ist insbesondere durch die Ziehung des Treuhandkontos sowie weiterer Attestor Finanzierungsmaßnahmen u.a. im Zusammenhang mit dem Flottenaustausch (PDP/SD Finanzierung) über den Winter und mittelfristig gesichert.

4. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zur Darstellung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren des Produktionsbereichs siehe Abschnitt B.3.

Nachhaltigkeit, Umweltmanagement und soziales Engagement

Bei Condor sind Nachhaltigkeit und Umweltschutz essenzielle Anliegen. Aufgrund der im Wettbewerbsvergleich vor der COVID 19-Pandemie sehr hohen Auslastung der Flugzeuge mit Passagieren von ca. 90 %, (während der Pandemie auf 75-85 % reduziert) ergeben sich für Condor niedrige Verbrauchswerte pro Passagier.

Dies führt zu einem sehr niedrigen Kerosinverbrauch von gut 2,8 Litern pro 100 km und Passagier, der damit auf dem Niveau des Vorjahres und dem im Vorjahr prognostizierten Niveau liegt.

Darüber hinaus identifiziert Condor laufend zusätzliche Maßnahmen für Treibstoffeinsparungen und setzt diese konsequent um. So hat Condor Lightweight-Trolleys für die Kabine eingeführt und Anflugrouten optimiert. Mit der Entscheidung vom 28. Juli 2021 für den Airbus A330neo als Nachfolgemuster für die Boeing B767 wird Condor die erste deutsche Airline sein, die einen Passagier mit nur 2,1 Liter pro 100 km befördern kann.

Im Vergleich hierzu liegt laut Angaben des Bundesverbands der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BdL) im Jahr 2019 der Treibstoffverbrauch der deutschen Airlines bei 3,6 Liter pro 100 km und Passagier.

Obwohl der Anteil des gesamten weltweiten Luftverkehrs an der Emission von CO₂ nur 3 % beträgt, sieht sich Condor – gemeinsam mit der gesamten Luftverkehrsbranche – in der Verantwortung, den Ausstoß von Treibhausgasen zu begrenzen. Zusammen mit den Branchenverbänden setzt Condor hierfür auf ein integriertes Gesamtkonzept. Wesentliche Bestandteile sind technischer Fortschritt, Infrastrukturverbesserungen, operative Maßnahmen zur Effizienzsteigerung sowie ergänzende ökonomische Instrumente und Incentivierungen. Mit Maßnahmen wie einer Verbesserung des Flugsicherungsmanagements („Single European Sky“) lassen sich CO₂-Emissionen schnell und effizient reduzieren.

Für Airlines besteht seit dem 1. Januar 2012 die Pflicht, am EU-Emissionshandels-system teilzunehmen. Diese Regelung führt dazu, dass Condor über die frei zugeteilten Emissionsrechte hinaus weitere Rechte am Markt zukaufen muss. Aufgrund anhaltender internationaler Diskussionen ist das Emissionsrechtssystem zunächst bis 2020 im Rahmen des „Reduced Scope“ nur auf innereuropäische Flüge beschränkt gewesen. Condor muss für die Zukunft mit weiteren Ergebnisbelastungen aus Verknappung von Emissionsrechten und weiter steigenden Preisen für Emissionsrechte rechnen.

Im Herbst 2016 hatten sich die ICAO-Mitgliedsstaaten auf ein globales Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr geeinigt. Das Offsetting-System CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) wurde ab 2021 global eingeführt, in den Jahren von 2021 bis 2026 allerdings noch auf freiwilliger Basis. Damit ist der internationale Luftverkehr die weltweit erste Branche, für die ein globales Klimaschutzinstrument gilt. CORSIA soll dem internationalen Flugverkehr ab 2021 ein CO₂-neutrales Wachstum ermöglichen. Dafür werden ab 2021 die wachstumsbedingten CO₂-Emissionen im Luftverkehr zwischen den teilnehmenden Ländern durch speziell aufgesetzte Klimaschutzprojekte, die unter der Aufsicht der UNO stehen, kompensiert. Politisch wird derzeit geprüft, wie CORSIA in deutsches Recht umgesetzt werden kann. Condor hat die Vorbereitung auf dieses System bereits begonnen und wird alle Erfordernisse rechtzeitig umsetzen. Parallel gilt es politisch sicher zu stellen, dass es zu keinen Doppelbelastungen aus CORSIA und dem EU-Emissionshandel kommen wird.

Das Corporate Social Responsibility Programm der Condor "ConTribute" fokussiert auf vier Schwerpunktthemen: Kinder/Jugendliche, kulturelle Integration, nachhaltiges Reisen und Hilfe bei Naturkatastrophen. Bei der Projektauswahl sollen primär Aktivitäten aus den deutschen Kernmärkten der Condor berücksichtigt werden, vor allem aus dem Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus unterstützt Condor Projekte und Initiativen in den Zielgebieten. Die Entscheidung über eine mögliche Unterstützung wird von einem ConTribute-Team getroffen.

Mitarbeiterbelange

Condor richtet ihr Handeln an dem Anspruch aus, für Kunden, Partner und Mitarbeiter „Deutschlands beliebtester Ferienflieger“ zu sein. Im Bewusstsein, verantwortlich für die An- und Abreise für die „schönsten Tage“ unserer Kunden zu sein, unternehmen wir größte Anstrengungen für ein optimales Reiseerlebnis unserer Kunden.

Unsere Unternehmenswerte wurden mit den Mitarbeitern entwickelt und sind durchgängig im Unternehmen kommuniziert. Sie sind Bestandteil der täglichen Prozesse sowie der Mitarbeitergespräche und Leistungsbeurteilungen, so dass Sie selbstverständlich für die Mitarbeiter Orientierungspunkt und Richtlinie für ihr Arbeiten bei Condor sind.

Condor engagiert sich zudem erfolgreich bei der Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter und bildet unter anderem Techniker in ihrem Technikbetrieb aus.

Hervorzuheben ist die Entscheidung zur freiwilligen Gehaltsanpassung trotz geschlossener Tarifverträge. Auf Grund der deutlichen Inflation im laufenden Jahr erhalten die Beschäftigten der Condor Flugdienst GmbH in zwei Stufen zum 1. Januar 2023 und 1. Januar 2024 7-9% mehr Gehalt. Ebenfalls wurden die Spesensätze für das fliegende Personal freiwillig um 22-24% ab Januar 2023 angehoben.

5. Erklärung zur Unternehmensführung

Die Condor Flugdienst GmbH ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach deutschem Recht, die mehr als 2.000 Arbeitnehmer beschäftigt. Entsprechend des Mitbestimmungsgesetzes unterliegt die Condor mit Geschäftsführung und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl

hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt.

Die Geschäftsführung leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Geschäftsführung gehören gegenwärtig keine Frauen an. Das mittelfristige Ziel ist, einen Frauenanteil für die Geschäftsführung zu erreichen, der oberhalb des heutigen Niveaus liegt. Die Geschäftsführung berät sich bei ihren wesentlichen Entscheidungen grundsätzlich mit den oberen Führungskräften des Unternehmens. Zu diesem Zweck sind in den Geschäftsführungssitzungen regelmäßig über die Geschäftsführer hinaus fünf weitere Führungskräfte (Director Communication, Controlling, Human Resources, Legal und Project Manager Strategy & Transformation) anwesend, von denen vier weiblich sind.

Der Aufsichtsrat überwacht die Tätigkeit der Geschäftsführung und ist u.a. für die Bestellung und Abberufung der Geschäftsführung zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz zwölf Mitglieder an, wovon sechs Mitglieder Anteilseigner Vertreter und sechs Mitglieder Arbeitnehmervertreter sind. Die Vertreter der Anteilseigner wurden durch die Gesellschafter Attestor und SG Luftfahrt GmbH bestellt; die Mitglieder der Arbeitnehmerseite wurden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten zum Ende des Geschäftsjahres zwei Frauen an. Das mittelfristige Ziel ist, einen Frauenanteil von über 30 % zu erreichen.

Die Geschäftsführung agiert stets im Sinne einer gleichstellungsfördernden, toleranten und diskriminierungsfreien Kultur im Unternehmen mit gleichen Entwicklungschancen ohne Ansehung der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität.

Für ein ausgewogenes Verhältnis von Frauen und Männern auf allen Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung, insbesondere das Erreichen der freiwillig gesetzten internen Ziele für den Anteil von Frauen und Männern in den jeweiligen Führungsebenen, hat Condor den Frauenanteil für Führungskräfte der Ebene 1 und 2 in den vergangenen 5 Jahren kontinuierlich erhöht: von 23 % im Jahr 2016 auf 30 % im Jahr 2022, sowie für die Führungskräfte der Ebene 2 von 25 % im Jahr 2016 auf 32 % im Jahr 2022. Unser Ziel ist es diese positive Entwicklung weiterzuführen, so dass der Frauenanteil nicht unterhalb des heutigen Niveaus liegt.

C. Nachtragsbericht

Wir verweisen diesbezüglich auf die Ausführungen im Anhang.

D. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

1. Risikomanagement

Condor ist als international tätiges Luftverkehrsunternehmen naturgemäß unternehmerischen und branchenspezifischen Risiken ausgesetzt.

Die bewusste Steuerung von Chancen und Risiken ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Folglich besteht das Risikofrüherkennungs-/Risikomanagement-System aus einer Vielzahl von Bausteinen, die systematisch in die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation des Unternehmens eingebunden sind. Ziel des Risikomanagement ist die systematische, umfassende und effiziente Erfassung von Risiken, um auf dieser Basis bewusste Entscheidungen bezüglich jedes einzelnen Risikos treffen zu können. Hierzu erfasst, kategorisiert, diskutiert, aktualisiert und bewertet die Condor Geschäftsführung vierteljährlich die Unternehmensrisiken der Condor.

Schwerpunkte sind vornehmlich branchenspezifische kommerzielle und operative Risiken, Risiken bei Kostentreibern sowie finanzielle, IT-, politische, rechtliche und Compliance-Risiken. Diese wurden unter Beteiligung des Condor Risk Managements laufend beobachtet und unter der Leitung des Condor CFO mit den verantwortlichen Direktoren, also den sog. „Risk Owners“, analysiert und bewertet. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwacht regelmäßig die Wirksamkeit des Risikomanagements.

2. Risikobericht

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und/oder die Reputation sowie Auswirkungen auf die Stakeholder von Condor haben könnten.

Bei der Bewertung ist zwischen quantitativen Risiken, deren potenzielle Ergebnisauswirkung abgeschätzt werden kann, und qualitativen Risiken, deren Auswirkung auf Grund von Unsicherheiten der Informationslage noch nicht beziffert werden kann, zu unterscheiden. Die quantitativen Risiken werden nach einer strukturierten Bewertungslogik vom Verantwortlichen bewertet. Dabei werden mögliche Gegenmaßnahmen berücksichtigt, die auf die Minimierung der Eintrittswahrscheinlichkeit abzielen. Die Kombination aus abgeschätzten Ergebniseinfluss und Eintrittswahrscheinlichkeit führt zu einem Risikostatus, der in die drei Kategorien „Niedrig“, „Mittel“ und „Hoch“ unterteilt ist. Bewertet wird die potenzielle Auswirkung der jeweiligen Risiken auf die relevante Größe (Ergebnis vor Steuern oder

Liquidität) in der Kategorie „Niedrig“ mit unter 5 Mio. EUR, „Mittel“ mit 5 bis 20 Mio. EUR, und „Hoch“ mit über 20 Mio. EUR.

Außerdem fließen in die Bewertung des Status qualitative Faktoren (mediale Berichterstattung/Aufmerksamkeit, Auswirkungen auf Stakeholder, Abhängigkeit von Monopolanbietern) ein, die für die Reputation von Condor bedeutend werden könnten und die Risiken mit determinieren.

Die Fristigkeit des möglichen Eintritts wird in kurz-, mittel- und langfristig unterteilt (bis 12 Monate, bis 24 Monate, über 24 Monate).

Kommerzielle Risiken

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Status	Fristigkeit
Reiseerschwerisse durch COVID bedingte Beschränkungen belasten Nachfrage	Mittel	Mittel	Mittel	Kurz
Steigende Lebenshaltungskosten belasten Konsumentenverhalten	Mittel	Mittel	Mittel	Kurz
Forderungsverluste gegenüber Reiseveranstaltern und Reisebüros	Niedrig	Sehr gering	Niedrig	Kurz

Risiken bestehen im Absatzbereich hinsichtlich der Nachfrageentwicklung, die im Luftverkehr u.a. stark von politischen und konjunkturellen Entwicklungen beeinflusst wird. Im Zusammenhang mit der COVID-19 Krise hat sich der Flugverkehr wieder stabilisiert, Reisebeschränkungen wurden weitestgehend abgebaut. Mit weiteren globalen Grenzschießungen wird auch bei Verschlechterung der Lage nicht mehr gerechnet, aber auch regionale Maßnahmen können im Herbst und Winter einen negativen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung der Condor haben.

In Folge der gestiegenen Inflation besteht die Möglichkeit, dass Konsumenten ihr Verhalten anpassen und mit reduzierter Nachfrage auf Flugreisen reagieren. Die von Condor erwartete verhaltene Entwicklung wurde in der Flugplanung entsprechend berücksichtigt; es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die tatsächliche Entwicklung noch einmal deutlich schlechter verläuft und substanziellen negativen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung und die Liquiditätssituation der Condor haben wird.

Im Kurz- und Mittelstreckenmarkt stellen mögliche Überkapazitäten zentrale Risiken für die erzielbaren Preise und Auslastungen dar. Im Moment gibt es im Umfeld hoher Energiepreise und nach Analyse der bereits veröffentlichten Flugpläne der Wettbewerber keine Anzeichen, dass sich der bestehende starke Wettbewerb mit Linienairlines und Low-Cost-Carriern weiter verschärft und die Preise sich entsprechend robust entwickeln.

Nachdem es auch im Langstreckenmarkt zu einem Anstieg des Wettbewerbsdrucks durch eine neue Lufthansa-Tochter gekommen ist, wird für den kommenden Sommer nicht mit einem zusätzlichen Druck auf Preise und Margen gerechnet. Insbesondere bei den Nordatlantik-Strecken, auf die nach der COVID-Krise der Fokus gelegt wurde, ist Dank des gestiegenen US-Dollar Kurses ein zunehmender Anteil von lokalen Passagieren zu verzeichnen.

Die Condor ist dank ihres Veranstalter-orientierten Geschäftsmodells in dieser Wettbewerbssituation grundsätzlich gut positioniert; dennoch können Absatzrisiken nicht ausgeschlossen werden. Diesen wird mit einem täglichen Monitoring der Buchungseingänge mit einer möglichst flexiblen Kapazitätsplanung, einem proaktiven Revenue-Management und Innovationen, sowohl beim Bordprodukt als auch bei neuen digitalen Services für Endkunden, so weit wie möglich entgegengewirkt.

Operationelle Risiken

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Status	Fristigkeit
Luftraumsperrung wegen politischer Lage, Epidemien bzw. Naturereignis	Mittel	Gering	Niedrig	Kurz
Personalmangel bei Handling Agenten und Sicherheitspersonal an Flughäfen führt zu Verspätungen	Niedrig	Mittel	Mittel	Kurz
Mangelnde Verfügbarkeit von Technik-Dienstleistungen für Boeing-Bestandsflotte	Mittel	Sehr gering	Niedrig	Mittel
Mangelnde Verfügbarkeit von Komponenten und Ersatzteilen für Boeing-Bestandsflotte	Niedrig	Mittel	Mittel	Mittel
Bereederungsengpässe im Zusammenhang mit Flottenrollover	n.a.	n.a.	Mittel	Mittel

Im Rahmen des operativen Geschäftes (Flugbetrieb, Technik etc.) existieren Risiken für die Flugsicherheit, die weitreichende negative Folgen auf Ruf und Marke und damit auch auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Condor haben können. Soweit diese Risiken durch das Unternehmen kontrolliert werden können, wird ihnen durch die gesetzlich vorgeschriebene Flugbetriebs- und Sicherheitsorganisation der Condor entgegengewirkt. Diese garantiert die Qualität der Technik, der Piloten und ihrer Ausbildung sowie der Prozesse und Abläufe der Bodenorganisation.

Zudem können Terroranschläge oder kriegerische Auseinandersetzungen, regionale Epidemien (wie Ebola in Westafrika), Naturkatastrophen (wie Hurrikane in der Karibik oder der Vulkanausbruch in La Palma) oder politische Krisen in Zielgebieten (wie z.B. Ägypten oder Türkei) erhebliche Auswirkungen auf die Condor haben. Dieses Risiko

ist aufgrund kontinuierlicher Überprüfung des Flugplans und insgesamt schneller Reaktionsfähigkeit als niedrig einzuschätzen.

Das schnelle Hochfahren von Flugkapazitäten sowie ein hoher COVID-Krankenstand führten im Sommer 2022 zu einem Personalmangel bei Dienstleistern für Abfertigung und Sicherheitskontrollen an den Flughäfen und damit verbunden signifikanten operativen Problemen und eine erhöhte Anzahl an Verspätungen. Verschiedene Initiativen wurden seitens der Dienstleister gestartet, damit sich diese Situation im Sommer 2023 nicht in diesem Umfang wiederholt.

Auf Grund des Alters und der bei Condor genutzten Muster der Boeing-Bestandsflotte wird es zunehmend schwieriger, externe Wartungsdienstleister und Komponentenlieferanten für diese Muster zu finden, was zu geringerer Verfügbarkeit der Flugzeuge und höheren Kosten führen kann.

Vor dem Hintergrund des anstehenden Flotten-Rollovers der Langstrecke müssen sowohl Piloten als auch Flugbegleiter eingestellt und trainiert werden, was immer das Risiko eines zeitlichen Verzugs birgt. Die Bestandsmitarbeiter werden teilweise umgeschult, was unter Umständen zu einer Unterdeckung bei der Bereederung einer Teilflotte führen könnte. Allerdings arbeitet das Management an proaktiven Maßnahmen, um mögliche hieraus resultierende Personalengpässe zu vermeiden.

Generell hat die Anzahl verspäteter Flüge weiter einen signifikanten Einfluss auf die Kosten des Unternehmens, da laut Urteil des Europäischen Gerichtshofs für Verspätungen ab drei Stunden Kompensationsleistungen an die Kunden zu erbringen sind. Diese Kompensationszahlungen haben sich seit Jahren zu einem signifikanten Kostentreiber entwickelt. Daher liegt ein Fokus des Risikomanagements auf der Vermeidung derartiger Verspätungen und auf der Einplanung zusätzlicher Reservekapazitäten bei den Bestandsflotten.

Risiken bei Kostentreibern

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Status	Fristigkeit
Steigende Treibstoffpreise und/oder fallender Währungskurs EUR/USD	Hoch	Mittel	Hoch	Kurz
Zinsrisiko bei Leaseraten und Darlehen	Hoch	Mittel	Hoch	Kurz
Steigende Preise für Fuelversorgung (Logistik und Betankung)	Niedrig	Hoch	Hoch	Kurz
Erhöhung von Umweltabgaben, Verschärfung von Nachtflugverboten und sonstigen regulatorischen Vorgaben	Mittel	Hoch	Hoch	Mittel
Steigende Personalkostenentwicklung und Tarifkonflikte	n. a.	Mittel	Mittel	Kurz

Verzögerung bei A330-900 Einflottung	Mittel	Mittel	Mittel	Kurz
Sonderkosten bei Boeing Ausflottung	Mittel	Niedrig	Niedrig	Mittel

Einzelheiten zu Preissicherungsgeschäften, die zur Begrenzung des Risikos ungünstiger Entwicklungen des Treibstoffpreises, der Preise für Emissionszertifikate sowie zur Begrenzung von Wechselkursrisiken aus dem operativen Geschäft abgeschlossen werden, finden sich im Kapitel „Finanzielle Risiken“.

Eine Einschränkung von Energielieferungen an Flughäfen, insbesondere von Kerosin, könnte Auswirkungen auf die Verfügbarkeit haben und Sonderkosten verursachen. Diesem hohen Risiko wird durch Verhandlungen mit Bestandslieferanten und der Suche nach Alternativlösungen begegnet.

Im politischen Bereich zeichnet sich deutschlandweit weiter ein Trend zur strengeren Handhabung der bereits restriktiven Betriebszeiten an den Flughäfen ab. Fluggesellschaften wie Condor, die im Rahmen ihres Geschäftsmodells auf die Nutzung der Tagesrandstunden angewiesen sind, sehen sich mit einer zunehmenden Spreizung der Lärmrentgelte zu diesen Zeiten konfrontiert. Weitere Maßnahmen seitens der Politik sind zum Beispiel Ordnungswidrigkeitsverfahren für Landungen nach 23:00 Uhr. Forderungen nach weiteren Einschränkungen der Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten stellen entsprechend ein erhebliches Risiko dar.

Die Luftverkehrsabgabe und der Emissionsrechtehandel bzw. die mit den Pariser Klimaschutzziele einhergehende politische Verpflichtung, den CO₂-Ausstoss zu reduzieren, werden sich weiter belastend auf die Ergebnisse auswirken. Insbesondere die Vorschläge der EU-Kommission im Rahmen des Green Deals (Fit for 55) und nationale Gesetzgebung führen zu einer Verteuerung und Reduzierung freier CO₂-Zertifikate. Die Einführung einer Quote für nachhaltige Kraftstoffe (2025: 2 %, 2030: 5 %) und möglicherweise einer Kerosinsteuer werden die wirtschaftlichen Ergebnisse zusätzlich belasten. Weitere Maßnahmen mit ähnlichem Potenzial sind beispielsweise die Überarbeitung des Luftsicherheitsgesetzes, die Novellierung des Fluglärmgesetzes, die mögliche Änderung der Slotverordnung in Europa, die Änderung des Versicherungsschutzes im Falle von terroristischen Anschlägen sowie die zunehmende Ausweitung des Nachtflugverbots in Deutschland. Hier wird die eingeleitete Flottenmodernisierung reduzierend auf CO₂- und Lärmemissionen wirken.

Auf deutscher Ebene betreiben die Fluggesellschaften im Rahmen des Bundes deutscher Fluggesellschaften (BdF) und der „Initiative Luftverkehr“ Aufklärung bezüglich dieser Entwicklungen. Übergeordnet für den gesamten Luftverkehr setzt sich auch der im Jahr 2011 gegründete BdL für die Interessen seiner Mitglieder ein. Im europäischen Rahmen bleibt Condor über die International Air Carrier Association (IACA) sowie auch über die International Air Transport Association (IATA) mit anderen europäischen Fluggesellschaften in Kontakt über aktuelle Entwicklungen.

Vor dem Hintergrund des anstehenden Flotten-Rollovers der Langstrecke müssen sowohl Piloten als auch Flugbegleiter eingestellt und trainiert werden, was immer das Risiko eines zeitlichen Verzugs bei Einstellung und Training birgt. Allerdings arbeitet das Management an proaktiven Maßnahmen, mögliche hieraus resultierende Personalengpässe zu vermeiden. Um die Wertschätzung gegenüber den

Mitarbeitenden zu demonstrieren, wurden im Sommer 2022 in einer freiwilligen Verhandlungsrunde die Gehaltstarife ab 2023 der Inflationsentwicklung angepasst.

Darüber hinaus ergeben sich für die Condor Risiken aus möglichen Betriebsstörungen/Streiks einzelner Berufsgruppen. Die Condor Tarifverträge sind in den kommenden Jahren nicht offen, so dass die Friedenspflicht gilt. Allerdings bestehen auch potenzielle Streikrisiken durch externe Mitarbeitergruppen von Dienstleistungsunternehmen, die einen substanziellen Einfluss auf die Condor haben können, zum Beispiel Flugsicherungs-Personal, Abfertigungspersonal oder Lufthansa-Crews, die Zubringerflüge für die Condor-Langstrecke beeinflussen können. Diese Sachverhalte sind momentan als mittlere Risiken einzuschätzen.

Bei der Einflottung der A330-900 kann es zu Verzögerungen kommen, da einige Zulieferer im Bereich der Kabinenausstattung der Flugzeuge von Engpässen in der Lieferkette betroffen sind. Um Risiken aus Material- und Serviceengpässen zu mittigeren, werden wo immer möglich gegensteuernde Maßnahmen ergriffen. Hierzu zählen eine enge Abstimmung mit den Lieferanten und Maßnahmen, die die Widerstandsfähigkeit der Lieferkette und Versorgungssicherheit erhöhen. Um Kapazitätslücken aus verzögerter Auslieferung zu schließen, können kurzfristige Leasingverträge abgeschlossen werden.

Alle Boeing 767 verlassen die Flotte bis 2024. Um eine fristgerechte Ausflottung gemäß Vertrag sicherzustellen, muss die Condor-Organisation die Flugzeuge bzw. die dazugehörige Dokumentation vorbereiten. Hier besteht ein Risiko von Sonderkosten, falls die Dokumentation nicht vollständig ist. Zur Umsetzung wurde eine Projektorganisation aufgesetzt, das Risiko ist niedrig einzuschätzen.

Die Slotvergabe kann die Wettbewerbsfähigkeit und damit auch die finanzielle Situation der Condor stark beeinflussen. Flughafenslots sind Rechte, die jährlich neu für die jeweiligen Saisons von den Flughäfen an die Airlines vergeben werden und damit das Recht garantieren, zu einer bestimmten Uhrzeit an dem Flughafen zu landen oder zu starten. Innerhalb der EU müssen Fluggesellschaften einen zugeteilten Slot zu mindestens 80 % nutzen; ansonsten verliert die Gesellschaft den Slot. Diese Regel wurde von Behörden weltweit aufgrund des COVID-bedingten Einbruchs des Flugverkehrs bis März 2021 ausgesetzt und für die nächsten Perioden abgesenkt. Für den Winter 2022/2023 hat die EU 75%, für den Sommer 2023 wieder 80% als Minimum-Slot-Nutzungsrate festgelegt. Die aktuelle Flugplanung der Condor sieht eine Nutzung der Slots oberhalb dieser Grenzwerte vor, so dass keine koordinierten Slots gefährdet sein sollten.

IT-, sonstige und Compliance-Risiken

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Status	Fristigkeit
Risiko aus Verlust der Verfügbarkeit und Integrität der IT	Mittel	Gering	Niedrig	Mittel
Cyber Attack (Risiko aus Verlust der Vertraulichkeit und Compliance der IT)	Hoch	Gering bis mittel	Hoch	Mittel

Verlust von Schlüsselmitarbeitenden	Niedrig	Mittel	Mittel	Kurz
Geopolitische Situation: Instabilität, politische Krisen und Klimawandel können zu Veränderung Reiseverhalten führen	Mittel	Gering	Niedrig	Kurz
Laufende Gerichtsverfahren	n. a.	Gering bis mittel	Mittel	Mittel
Compliance-Risiken	n. a.	Gering	Mittel	Kurz

Fast alle Geschäftsprozesse der Condor werden durch IT-Systeme unterstützt. Dementsprechend können diese IT-Systeme und IT-Architektur diversen Störungen externer Natur ausgesetzt sein, die sich einer umfassenden Kontrolle entziehen, wie z.B. Terrorattacken, Naturkatastrophen, telekommunikationstechnische oder technologische Ausfälle, menschliches Versagen, Computerviren, Hackerangriffe oder andere Angriffe auf die IT-Sicherheit. Für den Eintritt dieser Ereignisse gibt es zwar ausgearbeitete Business Continuity und Disaster Recovery Pläne, die aber keine vollständige Sicherheit gegen finanzielle Risiken bieten können.

Bei Verlust der Verfügbarkeit können Geschäftsprozesse nicht oder nur noch unzureichend sichergestellt werden (Bsp. Erlösminderungen im Vertrieb). Durch fehlende Datenintegrität kann es zu Fehlern bei der Verarbeitung kommen. So z.B. falsche Preise im Reservierungssystem.

Angesichts deutlich ansteigender Zahlen von Hackerangriffen und einer Vielzahl bekannter Fälle von Datendiebstählen in Unternehmen wird das Thema Datensicherheit als hohes Risiko eingeschätzt und erhält innerbetrieblich eine deutlich größere Relevanz, um Reputationsverluste bei Kunden und gegebenenfalls Bußgelder zu vermeiden.

Zusätzliche Risiken ergeben sich insbesondere auch aus dem Bereich der Datensicherheit der Kreditkartenorganisationen (PCI-DSS Standard). Trotz aller proaktiven Maßnahmen und erfolgreicher Zertifizierung der Condor verbleibt ein Restrisiko für Schädigungen der Condor. Im Schadensfall kann es sich um hohe Risiken handeln.

Angesichts der Dauer verschiedener Krisen, verbunden mit Restrukturierungsmaßnahmen, und der starken Nachfrage im Arbeitsmarkt nach qualifizierten Arbeitskräften besteht ein mittleres Risiko, dass wichtige Wissensträger die Condor durch Eigenkündigung verlassen. Entsprechend werden im Personalbereich Nachfolgeregelungen und die Entwicklung und Förderung von Bestandsmitarbeitenden priorisiert.

Staatliche Fragilität, religiöse und ethnische Spannungen, Krisen durch Ressourcendruck, aus Klimaschutzgründen verändertes Kundenverhalten sowie extreme Wetterereignisse können Anpassungen im Kapazitätsmanagement in den Zielgebieten erforderlich machen. Auf Grund der schnellen Reaktionsfähigkeit der Condor wird dieses Risiko niedrig eingeschätzt.

Condor ist Risiken aus Gerichtsverfahren ausgesetzt, an denen sie aktuell beteiligt ist oder die sich in Zukunft ergeben könnten. So hat Ryanair gegen die verschiedenen Beihilfeentscheidungen, mit denen die Europäische Kommission die

Stabilisierungsmaßnahmen für Condor genehmigt hat, Klage beim Europäischen Gerichtshof erhoben. Sollten die Klagen Erfolg haben, müssten die Darlehen refinanziert werden. Dies ist in den Kaufverträgen zwischen Regierung und Attestor bereits geregelt. Des Weiteren hat die Lufthansa Klage gegen die Entscheidung des Bundeskartellamtes, dass Lufthansa auch weiterhin Zubringerflüge für die Langstreckenflüge von Condor durchführen muss, eingereicht. Condor schätzt die Erfolgsaussichten der Klagen und die Risiken daraus derzeit als niedrig bis mittel ein.

Condor ist als global agierendes Unternehmen verschiedenen rechtlichen Regelungen unterworfen. Um Risiken hieraus zu minimieren, ist ein Compliance-Programm aufgesetzt, das regelmäßig überprüft wird. Im Jahr 2022 wurde eine Sanktionslistenprüfung etabliert, für 2023 wird ein Risikomanagement entsprechend den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) etabliert.

Im Rahmen der kaufmännischen Vorsicht wurden die skizzierten Risiken bei den Planungen für das kommende Geschäftsjahr so weit wie möglich berücksichtigt. Durch ständige Marktbeobachtung, Abschluss von Versicherungen und aktivem Risikomanagement wird versucht, die Auswirkungen dieser Risiken auf das Ergebnis der Condor so weit wie möglich zu minimieren. Die Schadensauswirkung politischer Risiken hängt zudem insbesondere davon ab, ob Wettbewerber in gleichem Maße wie Condor von Änderungen politischer Rahmenbedingungen betroffen sind. In diesem Fall können Risiken auf Grund der schnellen Reaktionsfähigkeit weitgehend mitigiert werden und es ergibt sich eine nur niedrige Schadenswirkung.

Finanzielle Risiken

Im Finanzbereich ist die Condor Zinsänderungs-, Wechselkurs-, Treibstoffpreissrisiken und sonstigen Preissrisiken ausgesetzt. Zur Begrenzung dieser Risiken werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen sind in internen Richtlinien verbindlich festgelegt. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente darf demnach grundsätzlich nicht zu spekulativen Zwecken erfolgen, sondern dient ausschließlich der Absicherung von bestehenden Grundgeschäften oder geplanten Transaktionen.

Durch Variation des Zinssatzes ist der Schuldenbestand der Condor Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Sowohl Risiken hinsichtlich des KfW-Darlehens als auch bezüglich Flugzeug-Leasingverträgen sind bekannt und wurden in der Liquiditätsplanung berücksichtigt.

Wechselkursrisiken ergeben sich für die Condor insbesondere aufgrund von US-Dollar-Auszahlungen aus der Beschaffung von Treib- und Betriebsstoffen für Flugzeuge, aus Investitionen in oder Wartung der Flugzeuge („Checks“) sowie aus den laufenden Leasingraten. Weitere nicht operative Wechselkursrisiken resultieren aus der Stichtagsbewertung von USD-Verbindlichkeiten. Diese betreffen im Wesentlichen das Leasing von Flugzeugen und Rückstellungen für größere technische Wartungen.

Zur Begrenzung des Risikos ungünstiger Entwicklungen des Treibstoffpreises, des Preises für Emissionszertifikate sowie zur Begrenzung von Wechselkursrisiken aus dem operativen Geschäft werden Preissicherungsgeschäfte abgeschlossen. Die

Sicherungspolitik der Condor sieht eine schrittweise Erhöhung der Sicherungsquoten der folgenden 12 Monate vor, sodass zu Beginn des Leistungsmonats in der Regel bis zu 80% des Bedarfs gesichert sind. Als Sicherungsinstrument werden in der Regel feste Termingeschäfte („Swaps“) verwendet. Zum Bilanzstichtag bestehen keine Optionsgeschäfte mehr.

Zum 30. September 2022 bestehen offene Sicherungsgeschäfte im Bereich der Währungs- und Treibstoffsicherungen mit einer maximalen Laufzeit bis September 2023. Die gesicherten Mengen liegen aktuell unterhalb der Zielmengen, da einerseits die benötigten Währungs- und Kerosinmengen aufgrund der anhaltenden Corona-Krise nicht absehbar sind und zum anderen die Banken nur in geringem Umfang Kreditlinien zur Verfügung stellen.

Ausfallrisiken der Condor aus originären und derivativen Finanzinstrumenten entstehen immer dann, wenn Kontrahenten ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen können und beschränken sich auf die Summe aller positiven Marktwerte gegenüber den jeweiligen Geschäftspartnern. Soweit Ausfallrisiken von originären Finanzinstrumenten erkennbar sind, werden diese durch Wertberichtigungen antizipiert. Da derivative Finanzinstrumente nur mit Finanzinstituten mit hoher Bonität abgeschlossen werden und sich das offene Sicherungsvolumen auf diverse Kontrahenten verteilt, ist derzeit kein signifikantes Ausfallrisiko zu erkennen. Im nächsten Geschäftsjahr wird die Condor zur weiteren Minimierung des Ausfallrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten ein Kontrahenten-Monitoring einführen, sodass sich Risikokonzentrationen frühzeitig erkennen lassen.

Zur frühzeitigen Erkennung von Liquiditätsrisiken sind komplexe Finanzplanungsinstrumente im Einsatz. Die 12-Monats-Liquiditätsplanung nach der direkten Methode wird laufend durch Ist-Daten aktualisiert und im Rahmen der unterjährigen Forecasts mehrfach im Jahresverlauf erneuert. Für die jeweils nächsten drei Monate wird wöchentlich ein detaillierter, rollierender Cash-Forecast erstellt, wovon die ersten vier Wochen auf Tagesbasis geplant werden. Abweichungen zwischen Plan und Ist werden jeweils in der Folgeweche im Detail analysiert. Darüber hinaus wird regelmäßig eine Mittelfristplanung nach der indirekten Methode erstellt, die einen Planungszeitraum von bis zu drei Jahren abdeckt.

Die kurzfristige Liquiditätsplanung wird regelmäßig in den Geschäftsführungssitzungen sowie auch in regelmäßigen Telefonaten mit der KfW und dem Mandatar des Bundes besprochen. Auf Basis der aktuellen Liquiditätsplanung sieht die Geschäftsführung im Planungshorizont einen ausreichenden Liquiditätsspielraum für die Condor, der aber auch zukünftig eng beobachtet werden muss.

3. Chancenbericht

Sowohl der Tourismus als auch die Luftfahrt wurden durch die COVID-19-Pandemie schwer getroffen. Für Condor positiv ist allerdings, dass die Markterwartung für touristische Reisen eine schnellere Erholung durch stufenweise Öffnung beliebter Reiseziele und ein grundsätzlich stabiles Reiseinteresse prognostiziert.

Die Rückkehr zu einem Vorkrisen-Niveau wird sich zwar voraussichtlich noch über 2-3 Jahre hinziehen, wird aber unterstützt durch eine erwartbar stabile Nachfrage im

Quellmarkt Deutschland und der insbesondere für den Ferienflugmarkt erwarteten schnelleren Erholung.

Chancen für Condor ergeben sich insbesondere auch durch die weiterhin intensive Zusammenarbeit mit deutschen Veranstalter-Kunden. Dieses Geschäft ist auf Grund der Komplexität durch Low-Cost-Carrier weniger angreifbar. Zudem hat Condor im operativ herausfordernden Sommer 2022 unter Beweis gestellt, dass sie in der Lage ist, das Flugangebot auch in widrigen Umständen wirklich umzusetzen. Condor war die Airline mit der geringsten Quote von stornierten Flügen. Dies wurde von den Veranstalterpartnern deutlich gewertschätzt.

Weiterhin positive Ergebnispotenziale ergeben sich aus den mit den Gewerkschaften während der Pandemie und des Schutzschirmverfahrens verhandelten Kostensenkungsmaßnahmen, die im Rahmen der zunehmenden Produktionsausweitung zu erhöhter Mitarbeiter-Produktivität führen werden. Hinzu kommen die während dieser Phase umgesetzten Kostensenkungsmaßnahmen.

Weiterhin können sich für Condor Chancen ergeben, sollten sich einige der genannten Risiken bei direkten Wettbewerbern stärker als bei Condor selbst auswirken. So ergeben sich trotz anhaltender Pandemie auch regelmäßig neue Absatzchancen, z.B. aktuell durch die Reduktion des Angebots einiger Wettbewerber an überschnittenen Abflughäfen.

Die Einflottung neuer A330neo Langstrecken-Flugzeuge verschafft der Condor eine deutliche verbesserte Wettbewerbsposition angesichts der zunehmenden Bedeutung des Klimaschutzes. Die ersten Flugzeuge werden noch im Kalenderjahr 2022 ausgeliefert. Durch die im Jahr 2022 erfolgte Bestellung neuer Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge wird Condor innerhalb der nächsten 5 Jahre eine fast komplett neue Flotte erhalten. Dadurch sinken insbesondere Kerosinverbrauch und andere operative Kosten. Zudem wird sich der Schadstoffausstoß deutlich reduzieren.

Zudem ergeben sich Chancen durch die klare Entscheidung des Bundeskartellamtes bezüglich des Feeder-Agreements mit der Lufthansa.

4. Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation

Die beschriebenen Risiken könnten zu einer Beeinträchtigung der Ertrags-, Vermögens- oder Finanzlage der Condor führen.

Aus heutiger Sicht bestehen jedoch trotz bilanzieller Überschuldung keine bestandsgefährdenden Risiken. Insbesondere durch die Ziehung des Treuhandkontos sowie weiterer Attestor Finanzierungsmaßnahmen u.a. im Zusammenhang mit dem Flottenaustausch (PDP/SD Finanzierung) wird die Zahlungsfähigkeit über den Winter und mittelfristig gesichert und wird bis August 2023 auf ein gutes Niveau ansteigen (siehe auch Prognosebericht). Angesichts der weiter anhaltenden globalen Entwicklungen (COVID 19-Pandemie noch nicht abgeschlossen, Krieg in der Ukraine, diverse politische Veränderungen in europäischen Staaten, Inflation), deren Dauer, Ausmaß und weitere Entwicklung nur schwer abzuschätzen sind, ist die Prognose des zukünftigen Geschäftsverlaufs deutlich erschwert im Vergleich zu vorangegangenen Perioden. Die potenziellen Abweichungen zwischen prognostizierten und tatsäch-

lichen Ergebnissen können wesentlich größer sein als sie es vor der Pandemie gewesen sind.

Es bestehen daher allerdings Unsicherheiten bezüglich der Planannahmen, die insbesondere auf externe Faktoren wie Fuelpreientwicklung, USD-Währungskursentwicklung und Nachfrageentwicklung zurückzuführen sind. Der Nichteintritt einiger dieser der Planung zugrunde liegender Annahmen kann für die Condor ein deutliches Risiko darstellen.

5. Prognosebericht

Bis heute sind die Auswirkungen der COVID 19-Pandemie, die Folgen des Ukraine-Krieges auf Energiepreise sowie Inflation noch immer deutlich spürbar und wirken sich nachhaltig negativ auf die Tourismus- und Reisebranche aus. Vor dem Hintergrund der beschriebenen geopolitischen und globalen wirtschaftlichen Entwicklungen sind Prognosen weiterhin erschwert. Das Flugvolumen soll über das Geschäftsjahr im Schnitt auf 85-90% des Vorkrisenniveaus im Geschäftsjahr 2018/19 erhöht werden, wobei ein deutlicher Fokus auf die Erzielung von den Kostensteigerungen angemessenen Verkaufspreisen (Yields) und einer hohen Auslastung liegt. Die weitere Erholung wird sich bei anhaltend positiven Marktentwicklungen bis ins Jahr 2024 und möglicherweise darüber hinausstrecken. Der Kerosinverbrauch pro 100 km und Passagier wird aufgrund der Investitionen in die neue Flugzeugflotte deutlich sinken.

Für das Geschäftsjahr 2022/23 erwarten wir bei einem Produktionsvolumen von ca. 192.500 BH (-10% vs. Vorkrisen-Niveau) und 33.000 Mio. ASK rund 8 Mio. beförderte Passagiere. Die geplanten Umsatzerlöse liegen bei ca. 1,9 Mrd. EUR und wir erwarten deutlich verbessertes, positives Ergebnis vor Steuern. Mit einer weiteren Erholung des Marktes und einer Steigerung der Produktion auf gut 204.000 BH und 9 Mio. beförderte Passagiere gehen wir davon aus, ab dem Geschäftsjahr 23/24 das Ergebnis vor Steuern weiter zu steigern. Im Winter 2022 wird noch eine negative operative Liquiditätsentwicklung erwartet. Im Sommer 2023 sowie insgesamt im Geschäftsjahr 22/23 ist eine positive Liquiditätsentwicklung geplant. Auch für das Geschäftsjahr 23/24 wird eine positive Liquiditätsentwicklung prognostiziert. Wir erwarten per Ende September 2023 nach aktueller Planung eine Erhöhung der zur Verfügung stehenden Liquidität im zweistelligen Millionenbereich.

Kelsterbach, den 26. Januar 2023

Die Geschäftsführung

Ralf Teckentrup

Christian Schmitt

Björn Walther

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Condor Flugdienst GmbH beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die auf Basis aller zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen wurden. Sollten die den Prognosen zu Grunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken - wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden - eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2022**

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Kelsterbach

Bilanz zum 30. September 2022

Aktiva

	Stand am 30.09.2022		Stand am 30.09.2021	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		11.916		13.897
II. Sachanlagen				
1. Mietereinbauten	97		46	
2. Flugzeuge mit Zubehör und Reserve- triebwerke	61.070		106.281	
3. Einbauten in fremde Flugzeuge	2.641		7.072	
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.643		665	
5. Geleistete Anzahlungen	28.690	94.141	531	114.593
III. Finanzanlagen		6.804		6.506
		112.861		134.997
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte		24.918		20.051
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	30.376		33.626	
2. Forderungen gegen verbundene Unter- nehmen	0		1.537	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	368.848	399.224	250.226	285.390
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		47.577		140.209
		471.720		445.649
C. Rechnungsabgrenzungsposten		4.301		1.017
D. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		751.082		430.099
		1.339.963		1.011.762

[illegible]

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2022

	01.10.2021-30.09.2022	01.12.2020-30.09.2021
	TEUR	TEUR
Erlöse aus Verkehrsleistungen	1.407.358	395.730
Andere Betriebserlöse	23.099	11.750
Umsatzerlöse	1.430.457	407.480
Sonstige betriebliche Erträge	84.430	214.633
Gesamte Erträge	1.514.887	622.113
Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	580.337	128.372
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	681.190	245.138
Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	188.653	79.085
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung (davon für Altersversorgung: TEUR 10.644, Vorjahr: TEUR 12.281)	41.710	39.268
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	87.954	39.030
Sonstige betriebliche Aufwendungen	233.942	122.320
Gesamte Aufwendungen	1.813.786	653.213
Finanzergebnis	-22.082	-32.138
Ergebnis vor Steuern	-320.980	-63.239
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3	0
Ergebnis nach Steuern	-320.983	-63.239
Jahresfehlbetrag	-320.983	-63.239
Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-600.261	-677.227
Ertrag aus Kapitalherabsetzung	0	71.581
Entnahme aus Kapitalrücklage	0	63.400
Entnahme aus Gewinnrücklage	0	5.224
Bilanzverlust	-921.244	-600.261

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

Anhang für das Geschäftsjahr

vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2022

(1) Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Condor Flugdienst GmbH (im Folgenden kurz "Condor" oder "CFG") ist nach den Vorschriften des HGB und den ergänzenden Vorschriften des GmbHG erstellt.

Die Condor ist zum Bilanzstichtag 30. September 2022 eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB.

Die Condor ist im Handelsregister des Amtsgerichtes Darmstadt unter der Firma Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Sitz in Kelsterbach unter HRB Nr. 83385 eingetragen.

Aufgrund des Einstiegs von Attestor als Investor stellt sich die Gesellschafterstruktur der CFG ab dem 28. Juli 2021 wie folgt dar:

<u>Gesellschafter</u>	<u>Anteil</u>
SG Luftfahrt GmbH	49%
CD Ferienflug Hessen GmbH	49%
PBS Treuhand GmbH	2%

Das Geschäftsjahr umfasst den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September. Aufgrund der Beendigung des Schutzschirmverfahrens durch Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 26. November 2020 ergab sich für das Vorjahr ein Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Dezember 2020 bis 30. September 2021. Die Vergleichbarkeit der Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Vorjahr ist daher nur eingeschränkt möglich.

Zur klareren Darstellung sind in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung einzelne Posten zusammengefasst; im Anhang bzw. Anlagespiegel werden diese gesondert aufgeführt. Um die Aussagefähigkeit des Abschlusses zu erhöhen, wurde die Gliederung bei den Sachanlagen und Umsatzerlösen über das gesetzliche Schema hinaus im Anhang ergänzt.

Im Interesse einer besseren Klarheit und Übersichtlichkeit werden die nach den gesetzlichen Vorschriften bei den Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung anzubringenden Vermerke ebenso wie die Vermerke, die wahlweise in der Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung anzubringen sind, teilweise im Anhang aufgeführt.

Auf die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gesamtkostenverfahren angewandt. Die sonstigen Steuern werden in Abweichung zu dem gesetzlichen Gliederungsschema, soweit es nicht die Luftverkehrssteuer betrifft, unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst, da es sich wirtschaftlich um Betriebskosten handelt.

Die Bewertung wird trotz der bestehenden bilanziellen Überschuldung auf Grund der sichergestellten mittelfristigen Finanzierungsmaßnahmen und Garantien durch den Investor Attestor und die gewährten KfW-Darlehen weiterhin unter der Annahme der Fortführung der Unternehmenstätigkeit (§ 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB) vorgenommen.

(2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind unverändert zum Vorjahr angewandt:

Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter **immaterieller Vermögensgegenstände** des Anlagevermögens wird ausgeübt. Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten grundsätzlich auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie anteilige Abschreibungen. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Geleistete Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

Die entgeltlich erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände werden mit den Anschaffungskosten angesetzt. Selbst erstellte sowie entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden - ausgenommen die geleisteten Anzahlungen - abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Nutzungsdauer für selbst erstellte sowie für entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände beträgt maximal fünf Jahre. In Höhe der aktivierten Buchwerte der selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens besteht eine Ausschüttungsgesperre.

Das **Sachanlagevermögen** wird zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige und erforderlichenfalls außerplanmäßige Abschreibungen, angesetzt. Mietereinbauten werden linear über die Dauer des Mietvertrages abgeschrieben. Die Abschreibungsdauern liegen zwischen 4 und 10 Jahren. Neu erworbene Flugzeuge und Reservetriebwerke werden linear über 18 Jahre auf einen prognostizierten Marktwert nach 18 Jahren abgeschrieben. Gebraucht erworbene Flugzeuge und Reservetriebwerke werden grundsätzlich linear ohne Berücksichtigung eines Restwertes entsprechend der unterstellten Restnutzungsdauer abgeschrieben. Insgesamt werden 22 Flugzeuge, die sich nicht im rechtlichen Eigentum der Gesellschaft befinden, bis zum Ende der vertraglichen Leasingdauer abgeschrieben. Fluggastsitze werden linear über sechs Jahre ohne Restwert abgeschrieben. Die Einbauten in fremde Flugzeuge werden grundsätzlich linear über die Laufzeit der Leasingverträge abgeschrieben. Die Abschreibungsdauern liegen zwischen 1 und 12 Jahren. Die Abschreibung auf andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung erfolgt ebenfalls linear und erfolgt über einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren. Die Anschaffungskosten der in Fremdwährung beschafften Anlagegüter - im Wesentlichen in US-Dollar - werden durch Umrechnung mit den zu den Zahlungszeitpunkten gültigen Umrechnungskursen oder durch Umrechnung mit Sicherungskursen ermittelt. Geleistete Anzahlungen werden mit dem Nennbetrag angesetzt, die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens werden im Übrigen zeitanteilig vorgenommen.

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten unter 800,00 EUR netto werden direkt abgeschrieben und als Abgang erfasst.

Innerhalb der Finanzanlagen sind die **Anteile an verbundenen Unternehmen** sowie **Beteiligungen** zu Anschaffungskosten bzw. bei dauerhafter Wertminderung niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt. **Ausleihungen** werden zum Nominalwert (Anschaffungskosten) oder bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung dem niedrigeren beizulegenden Wert aktiviert.

Die **Wertpapiere des Anlagevermögens** sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls - bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung - unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert (Marktpreise) ausgewiesen.

Die **Vorräte** werden grundsätzlich zu durchschnittlichen (gewogenen) Anschaffungskosten angesetzt. Die Kerosinvorräte werden zu durchschnittlichen (gewogenen)

Anschaffungskosten bewertet, eine Abwertung auf den niedrigeren beizulegenden Wert war nicht notwendig. Für Bestandsrisiken bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen infolge Lagerdauer und geminderter Verwendbarkeit werden ausreichende Abwertungen vorgenommen. Darüber hinaus wurde ein Gängigkeitsabschlag für Verbrauchsmaterial vorgenommen, welches seit längerem nicht mehr bewegt wurde.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nominalbetrag bzw. mit dem am Bilanzstichtag niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Bei Forderungen, deren Einbringlichkeit mit erkennbaren Risiken behaftet ist, werden angemessene Wertabschläge vorgenommen; uneinbringliche Forderungen werden vollständig abgeschrieben.

Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sind zum Nennbetrag angesetzt.

Der Ansatz der **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** erfolgt in Höhe der bis zum Bilanzstichtag erfolgten Ausgaben, soweit sie auf künftige Perioden entfallen.

Die **Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen** werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter unveränderter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck bewertet. Für die Abzinsung wurde unverändert pauschal der durchschnittliche Marktzinssatz aus vergangenen zehn Geschäftsjahren bei einer restlichen Laufzeit von 15 Jahren von 1,77 % (Vorjahr: 1,97 %) gemäß der Rückstellungsabzinsungsverordnung vom 18. November 2009 verwendet. Erwartete Gehaltssteigerungen sowie Rentensteigerungen wurden unverändert zum Vorjahr mit 2,75 % bzw. von 1,00 % bis 2,75 % p.a. berücksichtigt. Die Verpflichtungen aus Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden mit den Vermögensgegenständen, die ausschließlich der Erfüllung der Altersversorgungs- bzw. ähnlichen Verpflichtungen dienen und dem Zugriff fremder Dritter entzogen sind (sog. Deckungsvermögen), verrechnet. Die Bewertung des zweckgebundenen, verpfändeten und insolvenzgesicherten Deckungsvermögens erfolgt zum beizulegenden Zeitwert.

Die **Sonstige Rückstellungen** wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen angesetzt.

Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit werden nach Maßgabe des Blockmodells gebildet. Es wurde ein 7-Jahresdurchschnittszinssatz der Deutschen Bundesbank für eine Restlaufzeit von zwei Jahren von 0,42 % (Vorjahr: 0,36 %) p.a. für bereits abgeschlossene Altersteilzeitvereinbarungen sowie für eine Restlaufzeit von ebenfalls zwei Jahren von 0,42 % (Vorjahr: 0,36 %) p.a. für potenzielle Altersteilzeitvereinbarungen bei einem Gehaltstrend von unverändert 2,75 % p.a. zugrunde gelegt. Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurden für zum Bilanzstichtag bereits abgeschlossene und zukünftige potenzielle Altersteilzeitvereinbarungen gebildet. Sie enthalten Aufstockungsbeträge mit Abfindungscharakter, die sofort in voller Höhe berücksichtigt wurden, und bis zum Bilanzstichtag aufgelaufene Erfüllungsverpflichtungen der Gesellschaft.

Die **Rückstellungen für Jubiläumsaufwendungen** wurden unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 1,40 % (Vorjahr: 1,39 %) bewertet, der auf Basis der von der Deutschen Bundesbank zum 30. September 2022 ermittelten und veröffentlichten Zinsinformationen für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) entnommen wurde. Es wurde unverändert zum Vorjahr ein Gehaltstrend von 2,75 % p.a. unterstellt.

Für zukünftige Aufwendungen aus der Erfüllung vertraglicher **Rückbau-/Renovierungsverpflichtungen** aus Miet- und Leasingverhältnissen wurden entsprechende Rückstellungen in Höhe des jeweiligen Erfüllungsbetrags, d.h. unter Berücksichtigung der voraussichtlich im Erfüllungszeitpunkt geltenden Kostenverhältnisse, gebildet. Dabei werden die Ausgaben, die nach Ablauf des dem Abschlussstichtag folgenden Geschäftsjahres anfallen, mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst. Darüber hinaus gibt es Verpflichtungen für künftige Wartungsereignisse an geleasten Flugzeugen. Die Zuführungen zu diesen Rückstellungen erfolgen pro rata temporis des jeweiligen Miet- oder Leasingverhältnisses unter Berücksichtigung eines laufzeitenkongruenten Zinssatzes.

Für die **Verpflichtung aus dem EU-Emissionshandel** (European Union Emissions Trading System, EU-ETS) bis zum 30. April 2023 ist eine Anzahl von Emissionsberechtigungen abzugeben, die den verursachten Emissionen entspricht. Hierzu wurde eine Rückstellung für ungewisse Verbindlichkeiten gebildet. Die anteilige Verpflichtung zum 30. September 2022 wurde auf Basis des Durchschnittspreises aus den bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossenen Sicherungsgeschäften berechnet. In diesen Geschäften wurde sowohl der Kaufpreis als auch Lieferzeitpunkt April 2023 vertraglich fixiert.

Verbindlichkeiten sind zu ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt. Langfristige Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen wurden mit den Barwerten der Mindestleasingzahlungen angesetzt.

Grundsätzlich sind **latente Steuern** für zeitliche Unterschiede zwischen handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen sowie auf steuerliche Verlustvorträge zu ermitteln. Aktive und passive latente Steuern auf bestehende Bewertungsunterschiede sowie vorhandene Verlustvorträge werden separat ermittelt und aufgrund des bestehenden Wahlrechts saldiert. Ein sich ergebender aktivischer Überhang der latenten Steuern wird aufgrund des bestehenden Wahlrechts nicht aktiviert. Latente Steuern beruhen im Wesentlichen auf temporären Differenzen bei immateriellen Vermögensgegenständen, Pensionsrückstellungen sowie sonstigen Rückstellungen. Die Bewertung der latenten Steuern erfolgt mit dem unternehmensinternen Mischsteuersatz von 24 %.

Geschäftsvorfälle in **fremder Währung** werden mit den jeweiligen monatlichen Umrechnungskursen verbucht. Ausnahme bilden hier insbesondere die Geschäftsvorfälle in USD; diese werden mit dem jeweiligen Stichtags- bzw. Sicherungskurs umgerechnet. Bilanzposten werden zum Stichtag wie folgt bewertet:

Kurzfristige Fremdwährungsforderungen (Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger) sowie liquide Mittel oder andere kurzfristige Vermögensgegenstände in Fremdwährungen werden zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. **Langfristige Fremdwährungsforderungen** (Restlaufzeit von über einem Jahr) werden zum Devisenkassamittelkurs bei Entstehung der Forderung oder zum niedrigeren Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Kurzfristige Fremdwährungsverbindlichkeiten (Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger) werden zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. **Langfristige Fremdwährungsverbindlichkeiten** - soweit nicht in eine Bewertungseinheit nach § 254 HGB einbezogen – werden zum Devisenkassageldkurs bei Entstehung der Verbindlichkeit oder zum höheren Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag bewertet (Imparitätsprinzip).

Die im Anhang gemachten Angaben zur Währungsumrechnung enthalten sowohl realisierte als auch nicht realisierte Währungskursdifferenzen.

Für **Fremdwährungssicherungsgeschäfte** (Devisentermingeschäfte sowie Devisenswaps) und **Treibstoffpreissicherungsgeschäfte** (Termingeschäfte und Bandbreitenoptionen) gilt folgendes: Für Sicherungsgeschäfte in Form von Termingeschäften werden am Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen gebildet, sofern deren Marktwert negativ ist. Gleiches gilt für Optionsgeschäfte, sofern eine Stillhalterverpflichtung vorliegt und der negative Marktwert die vereinnahmte Prämie übersteigt. Gezahlte Prämien für den Erwerb von Kaufoptionen werden mit dem Marktwert am Bilanzstichtag verglichen und – sofern der Marktwert niedriger ist – bis auf null abgeschrieben.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus **Miet-, Leasing- und anderen Schuldverhältnissen** werden mit dem Nominalwert angegeben.

Erläuterungen zur Bilanz

(3) Entwicklung des Anlagevermögens

Die Aufgliederung Entwicklung der in der Bilanz zusammengefassten Posten des Anlagevermögens wird unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im beigefügten Anlagenspiegel, der Bestandteil des Anhangs ist, dargestellt.

Die durch die Verkürzung von Nutzungsdauern von Flugzeugen bedingte Wertminderung wurde durch außerplanmäßige Abschreibungen von € 45,0 Mio. berücksichtigt.

Im Posten „Flugzeuge mit Zubehör und Reservetriebwerke“ sind Flugzeuge enthalten, die sich nicht im juristischen Eigentum der Gesellschaft befinden. Daneben nutzt die Gesellschaft mehrere Flugzeuge aufgrund von Charterverträgen.

(4) Finanzanlagen

Die im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen Anteile beinhalten Anteile an verbundenen Unternehmen sowie Beteiligungsunternehmen in Höhe von unverändert 775 TEUR und umfassen die folgenden Unternehmen gemäß § 285 Nr. 11 HGB:

Gesellschaft (per 30. September 2022)	Anteil v.H.	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
Condor Technik GmbH, Kelsterbach (CTG)	100	-125	2.614
JFS GmbH, Schönefeld (JFS)	100	15	-2
BLT Berlin Lufttransport GmbH i.L., Schönefeld*	15	-3.007.621	-107.169

*Eigenkapital & Ergebnis zum 31.12.2021 bzw. vom 1 Januar bis 31. Dezember 2021

Zwischen der CFG und der Condor Technik GmbH, Kelsterbach, wurde am 16. August 2021 ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geschlossen. Der Vertrag wurde mit Eintragung in das Handelsregister am 1. September 2021 wirksam und gilt ab dem 1. Oktober 2021. Da die CTG zum 1. Oktober 2021 einen Verlustvortrag von T€ 3.489 auswies, war der Jahresüberschuss von TEUR 2.614 zunächst zum Ausgleich der vorgetragenen Verluste zu verwenden.

Auf die Anteile an der Gesellschaft BLT Berlin Lufttransport GmbH i.L. wurden zum 30. September 2019 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 2.045 TEUR vorgenommen.

Daneben enthalten die Finanzanlagen auch Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 6.029 TEUR (Vorjahr 5.714 TEUR). Diese dienen der Finanzierung von Pensionsverpflichtungen.

(5) Vorräte

	30.09.2022 TEUR	30.09.2021 TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	22.379	18.045
Bezogene Waren	2.539	2.006
	24.918	20.051

(6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	30.09.2022	30.09.2021
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	30.376	33.626
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	0	1.537
davon gegen Gesellschafter	(0)	(0)
Sonstige Vermögensgegenstände	368.848	250.227
	399.224	285.390

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultierte im Vorjahr aus dem den Cash-Pool-Verrechnungen.

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 90.579 TEUR eine Laufzeit von über einem Jahr (VJ 34.153 TEUR), die darüberhinausgehenden Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind wie im Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig. Bei den langfristigen sonstigen Vermögensgegenständen handelt es sich um geleistete Kauttionen bzw. Hinterlegungen aus Flugzeugleasingverträgen, sowie um Hinterlegungen bei Kreditkarteninstituten.

Die wesentlichen sonstigen Vermögensgegenstände bestehen aus geleisteten Anzahlungen an Lieferanten (33.367 TEUR, Vorjahr 30.043 TEUR), Kautionsforderungen (51.518 TEUR, Vorjahr 28.901 TEUR) sowie Guthaben auf Treuhandkonten (116.663 TEUR, Vorjahr 132.100 TEUR).

Die Guthaben auf Treuhandkonten betreffen bei Kreditkartenzahlungen über Zahlungsdienstleister vereinnahmte Vorauszahlungen der Kunden, die zunächst auf ein Treuhandkonto oder ein zugunsten der Zahlungsdienstleister verpfändetes Bankkonto der CFG transferiert werden. Diese werden nach Erbringung der jeweiligen Flugdienstleistungen entnommen.

(7) Gezeichnetes Kapital

Zum Bilanzstichtag beträgt das gezeichnete Kapital 20.200.000,00 EUR und ist voll eingezahlt.

Die Gesellschafterstruktur der CFG stellt sich unverändert wie folgt dar:

<u>Gesellschafter</u>	<u>Anteil</u>
SG Luftfahrt GmbH	49%
CD Ferienflug Hessen GmbH	49%
PBS Treuhand GmbH	2%

(8) Rücklagen

Die Kapitalrücklage beträgt, wie im Vorjahr, 150 Mio. Euro.

In Höhe der Buchwerte der selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (8.341 TEUR), des Differenzbetrags aus dem Zeitwert des Deckungsvermögens und dessen Anschaffungskosten von 381 TEUR sowie der Beträge nach § 253 Abs. 6 HGB (157 TEUR) besteht eine Ausschüttungssperre.

(9) Rückstellungen

	30.09.2022	30.09.2021
	TEUR	TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14.047	14.093
Sonstige Rückstellungen	419.853	255.050
	433.900	269.143

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen folgende laufende Sachverhalte: Wartungsverpflichtungen für Flugzeuge im Operating-Lease Verhältnis 154.907 TEUR (Vorjahr 105.946 TEUR), Rückgabeverpflichtungen für Flugzeuge im Finance-Lease Verhältnis 89.828 TEUR (Vorjahr 51.541 TEUR), Personalkosten 20.320 TEUR (Vorjahr 14.899 TEUR), Rabatte und Provisionen 15.616 TEUR (Vorjahr 7.275 TEUR), Technikkosten 33.134 TEUR (Vorjahr 3.426 TEUR), Start- und Landegebühren 3.670 TEUR (Vorjahr 1.772 TEUR), Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Emissionshandel der EU 28.007 TEUR (Vorjahr 13.069 TEUR), Kompensationszahlungen aus Verspätungen von 15.128 TEUR (Vorjahr 5.281 TEUR), Borddienstkosten 2.666 TEUR (Vorjahr 1.613 TEUR), Abfertigungskosten 6.779 TEUR (Vorjahr 3.670 TEUR) und Eurocontrol-Gebühren 18.534 TEUR (Vorjahr 15.534 TEUR).

Pensionsverpflichtungen und Altersteilzeitverpflichtungen (letztere ausgewiesen unter den sonstigen Rückstellungen) bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 22.963 TEUR bzw. 3.574 TEUR (Vorjahr 20.558 TEUR bzw. 3.179 TEUR). Diese wurden mit Deckungsvermögen von 8.916 TEUR bzw. 959 TEUR (Vorjahr 6.464 TEUR bzw. 643 TEUR) gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB verrechnet. Als Deckungsvermögen wurden unter anderem folgende zweckexklusiven, verpfändeten und insolvenzgeschützten Vereinbarungen klassifiziert: verpfändete Rückdeckungsversicherung und verpfändetes Wertpapierdepot. Die Bewertung des Deckungsvermögens erfolgte zum beizulegenden Zeitwert.

	Verrechnete Vermögensgegenstände TEUR (Deckungsvermögen)	
	Wertpapiere des Anlagevermögens	Sonstige Vermögensgegen- stände (Rückdeckungsver- sicherungen)
Historische Anschaffungskosten	8.060	1.433
Beizulegender Zeitwert	8.441	1.433
Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0
	Verrechnete Altersteilzeitver- pflichtungen TEUR	Verrechnete Pensionsverpflichtungen TEUR
Erfüllungsbetrag	3.574	9.588
Aufwendungen in Form von Zinszuführungen zu den Rückstellungen	6	51

Der beizulegende Zeitwert der verrechneten Wertpapiere wurde anhand von Marktpreisen auf einem aktiven Markt bestimmt, der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherungen entspricht den von der Versicherung mitgeteilten Aktivwerten.

Gemäß § 253 Abs. 2 HGB wurden die Pensionsrückstellungen mit einem 10-Jahresdurchschnittszinssatz gerechnet. Unter Beibehaltung des früheren 7-Jahreszinssatzes wäre der handelsrechtliche Erfüllungsbetrag um 157 TEUR (Vorjahr 622 TEUR) höher ausgefallen.

(10) Verbindlichkeiten

	Restlauf- zeit bis zu 1 Jahr TEUR	Restlauf- zeit über 1 Jahr TEUR	Davon Restlauf- zeit über 5 Jahre TEUR	Insgesamt 30.09.2022 TEUR	Insgesamt 30.09.2021 TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	57.066	352.574	0	409.640	396.904
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	215.737	0	0	215.737	126.596
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	41.189	0	0	41.189	39.298
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.159	0	0	2.159	7
Sonstige Verbindlichkeiten	164.748	73.540	7.588	237.288	179.814
	80.899	426.114	7.588	906.013	742.619

Im Vorjahr hatten 72.692 TEUR sonstige Verbindlichkeiten sowie 396.621 TEUR Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten eine Restlaufzeit von einem bis fünf Jahren sowie 15.933 TEUR sonstige Verbindlichkeiten eine Restlaufzeit von über fünf Jahren. Die übrigen Verbindlichkeiten hatten eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die erhaltenen Anzahlungen betreffen u.a. bei Annullierungen von Flügen den Fluggästen gewährte Gutscheine für die gezahlten Flugtickets, die für spätere Flüge genutzt werden können.

Die Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen resultiert aus Cash-Pool-Verrechnungen.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten betreffen mit € 41,0 Mio. ein Darlehen eines Unternehmens der Attestor-Gruppe.

Die sonstigen Verbindlichkeiten sind in Höhe von 99.480 TEUR (Vorjahr 112.054 TEUR) durch das juristische Eigentum des Leasinggebers an gemieteten Flugzeugen gesichert.

Für Darlehen in Höhe von 378.074 TEUR wurden sämtliche bestehenden und auch künftigen Forderungen (z.B. gegen Kunden oder aus Veräußerungen von Vermögensgegenständen) sowie Erstattungsansprüche (z.B. aus Steuern oder gewährten Kickbacks) als Sicherheiten abgetreten. Darüber hinaus wurden alle im Besitz befindlichen Vermögensgegenstände übereignet.

Erläuterung zur Gewinn- und Verlustrechnung

Im Vorjahr ergab sich aufgrund der Beendigung des Schutzschirmverfahrens durch Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 26. November 2020 ein Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Dezember 2020 bis 30. September 2021. Die Vergleichbarkeit der Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Vorjahr ist daher nur eingeschränkt möglich.

(11) Umsatzerlöse

	01.10.21- 30.09.22	01.12.20 - 30.09.21
	TEUR	TEUR
Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen		
Veranstaltergeschäft	541.664	153.887
Einzelplatzverkauf (CFI)	774.670	207.631
Sonstiges	91.024	34.212
	1.407.358	395.730

	01.10.21- 30.09.22	01.12.20 - 30.09.21
	TEUR	TEUR
Verkehrserlöse nach Zielgebieten		
Spanien	427.152	120.512
Türkei	2.416	0
Ägypten	109.225	22.127
Griechenland	225.468	113.941
Übriges Europa	75.308	22.877
Nordamerika	250.187	16.568
Süd- und Mittelamerika	249.914	75.260
Afrika	34.311	0
Asien / Pazifik	33.377	24.444
	1.407.358	395.730

	01.10.21- 30.09.22	01.12.20 - 30.09.21
	TEUR	TEUR
Andere Betriebserlöse		
Bordverkauf	18.457	5.702
Übrige Betriebserlöse	4.642	6.048
	23.099	11.750

(12) Sonstige betriebliche Erträge

	01.10.21- 30.09.22 TEUR	01.12.20 - 30.09.21 TEUR
Kursplussdifferenzen (Erträge aus der Währungsumrechnung)	28.260	4.320
Auflösung von Rückstellungen	13.517	16.014
Erträge aus Forderungsverzicht KfW	0	150.000
Übrige betriebliche Erträge	42.653	43.299
	84.430	214.633

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind neben den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen noch weitere periodenfremde Erträge in Höhe von 32.481 TEUR enthalten und betreffen Erträge aus bereits abgeschriebenen Forderungen sowie Erträge aus von Leasinggebern gegenüber Kreditinstituten gezogenen Letter of Credits, welche im Zusammenhang mit bestehenden Leasingverträgen bestehen.

(13) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	01.10.21- 30.09.22 TEUR	01.12.20 - 30.09.21 TEUR
Personalneben- und Reisekosten	36.108	14.372
Kursminusdifferenzen und Stichtagskursbewertung (Aufwendungen aus der Währungsumrechnung)	66.319	18.637
Werbeaufwendungen	13.688	2.378
Provisionen	11.791	4.528
EDV-Aufwendungen	27.351	19.018
Wertberichtigung auf Forderungen	13.770	10.568
Kreditkartengebühren	10.414	2.470
Schulungskosten	6.753	2.144
Mietaufwendungen	2.233	2.002
Versicherungsaufwendungen	8.089	6.698
Nachrichtenübermittlungskosten	5.408	2.955
Beratungsaufwendungen & Anwalts- und Gerichtskosten	8.220	11.120
Übrige Aufwendungen	23.798	25.430
	233.942	122.320

Wesentliche Periodenfremde Aufwendungen sind nicht angefallen.

(14) Finanzergebnis

	01.10.21- 30.09.22 TEUR	01.12.20 - 30.09.21 TEUR
Zinsergebnis		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	331	212
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-22.413	-32.350
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(-1.518)	(-1.299)
davon an Attestor-Gruppe	(-775)	(-0)
	<u>-22.082</u>	<u>-32.138</u>

(15) Außergewöhnliche Aufwendungen und Erträge

Im Jahresabschluss sind keine außergewöhnlichen Erträge und Aufwendungen erfasst. Im Vorjahr wurden hier noch Erträge in Höhe von 156.343 TEUR (Schuldenerlass KfW, Vereinnahmung Verpflichtungen CTG & JFS) aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Sonstige Angaben**(16) Sonstige finanzielle Verpflichtungen und nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte**

	30.09.2022 TEUR	30.09.2021 TEUR
Verpflichtungen aus Flugzeugleasingverträgen (davon verbundene Unternehmen)	2.449.912 (0)	216.868 (0)
Mietverpflichtungen	14.455	9.146

Bei den Verpflichtungen aus Flugzeugleasingverträgen handelt es sich im Wesentlichen um von Dritten gemietete Flugzeuge (operate lease), die der Kapazitätserweiterung dienen und Liquiditätsvorteile im Vergleich zu einem Kauf bieten. Des Weiteren trägt hier der Leasinggeber das Wertminderungsrisiko. Nachteile könnten sich bei geringer Auslastung der Flugzeuge ergeben. Der deutliche Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert aus der anstehenden Erneuerung der Langstreckenflotte, bei welcher die bestehende Boeing B767 Flotte durch Airbus A330 NEO ersetzt werden. In diesem Zusammenhang wurden langfristige Leasingverträge über 16 A330 NEO abgeschlossen. Darüber hinaus wurden im abgelaufenen

Geschäftsjahr für Schulungszwecke auf dieses Muster 4 A330 CEO angemietet. Diese Verträge laufen bis in das Jahr 2024.

Die Geschäftstätigkeit wird ausschließlich in gemieteten Räumen ausgeübt. Im Juli 2020 wurde ein neues Bürogebäude bezogen. Die vertragliche Mietzeit beträgt fünf Jahre. Die Vorteile dieses Gebäudeleasings überwiegen die vermeintlichen Risiken hieraus. Als einziges Risiko wird eine eventuelle Nichtnutzung während gleichzeitiger Mietverpflichtungen gesehen. Hierfür bestehen jedoch keinerlei Anzeichen. Größter Vorteil ist der Ausschluss jeglicher Wertänderungsrisiken des Grundstückes.

Die Verpflichtungen aus Bestellobligo zum 30. September 2022 betragen 192,2 Mio. EUR (Vorjahr: 6,1 Mio. EUR). Diese umfassen überwiegend Flugzeugbestellungen für die neue A330 NEO Flotte und Aufwendungen für Triebwerksüberholungen, sowie Materialbestellungen für die neue A330 NEO Flotte. Für in Anspruch genommene Technikleistungen (einschließlich Großreparaturen), die in Abhängigkeit von Flugstunden auch künftig in ähnlicher Höhe zu erwarten sind, wurden im Geschäftsjahr 203,2 Mio. EUR (Vorjahr: 94,1 Mio. EUR) aufgewandt. Hiervon bestehen 54,4 Mio. EUR gegenüber verbundenen Unternehmen (Vorjahr: 30,9 Mio. EUR).

(17) Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Marktunübliche Geschäfte mit und zwischen nahen stehenden Unternehmen, und marktunübliche Geschäfte mit und zwischen nahe stehenden Personen wurden nicht getätigt.

(18) Haftungsverhältnisse

Zum Bilanzstichtag bestanden keine Haftungsverhältnisse.

(19) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	01.10.21- 30.09.22	01.12.20- 30.09.21
Bodenpersonal (FTE)	604	556
Bordpersonal (FTE)	2.112	2.068
	<u>2.716</u>	<u>2.625</u>
Bodenpersonal (Köpfe)	678	618
Bordpersonal (Köpfe)	3.046	2.983
	<u>3.724</u>	<u>3.601</u>

(20) Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten

Die operativen Geschäftstätigkeiten führen zu finanziellen Risikopositionen, bei denen sich Änderungen der Preise von Fremdwährungen, Zinssätzen, Flugzeuggabstoffen und anderen Indizes auf die finanziellen Ergebnisse des Unternehmens auswirken können. Diese Risiken werden fortlaufend identifiziert und analysiert.

Wechselkursrisiken ergeben sich für die Condor insbesondere aufgrund von US-Dollar-Auszahlungen aus der Beschaffung von Treib- und Betriebsstoffen für Flugzeuge, aus Investitionen in Flugzeuge oder Maintenance-Events sowie aus Leasingraten. Darüber hinaus besteht ein signifikantes Preisrisiko im Rahmen der Beschaffung von Flugzeuggabstoffen sowie der Abgabe von Emissionszertifikaten.

Zur Absicherung bestehender Preisrisiken werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Bei der Bilanzierung der derivativen Finanzinstrumente werden „Macro-Bewertungseinheiten“ nach §254 HGB gebildet und nach der Einfrierungsmethode bilanziell abgebildet. Unrealisierte Verluste werden dabei in dem Umfang und für den Zeitraum, in dem sich die gegenläufigen Wertänderungen bzw. Zahlungsströme von Grund- und Sicherungsgeschäft ausgleichen, nicht bilanziell berücksichtigt. Grundgeschäfte innerhalb der Bewertungseinheit sind antizipierte und hochwahrscheinliche Zahlungsströme, die sich aus dem Bedarf an Treibstoff und Emissionszertifikaten sowie dem US-Dollar-Bedarf ergeben.

Über einen Zeitraum von 12 Monaten werden maximal 80% der erwarteten Risikoposition für Treibstoff und USD über derivative Finanzinstrumente abgesichert, wobei die Sicherungsquote schrittweise im Zeitverlauf aufgebaut wird. Dies stellt sicher, dass alle abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte zu Risikominderungszwecken eingesetzt werden. Eine vorzeitige Veräußerung der Sicherungsgeschäfte ist nicht beabsichtigt, sie werden bis zum Eintritt der antizipierten Grundgeschäfte gehalten. Die Effektivität der eingesetzten Sicherungsinstrumente wird in regelmäßigen Abständen überprüft, die wertbestimmenden Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäften stimmen überein. Die Bewertung der Derivate erfolgt anhand allgemein anerkannter Bewertungsmethoden.

Zum Bilanzstichtag 30.09.2022 bestehen folgende derivative Finanzpositionen, die vollständig in Bewertungseinheiten bilanziell abgebildet werden (Angaben in Mio. €):

	Nominalvolumen	Marktwerte	Drohverlust-rückstellung
Währungsderivate (Termingeschäfte)	172,6	19,9	0
Treibstoffderivate (Termingeschäfte)	195,1	-30,1	0
Emissionen (Termingeschäfte)	20,0	-0,4	0

Darüberhinausgehende derivative Finanzinstrumente bestehen zum Stichtag nicht. Zum 30.09.2021 bestanden folgende Finanzpositionen (Angaben in Mio. Euro):

	Nominalvolumen	Marktwert	Drohverlust-rückstellung
Währungsderivate (Termingeschäfte)	27,0	0,4	0
Treibstoffderivate (Termingeschäfte und Optionen)	21,7	5,2	0
Emissionen (Termingeschäfte)	16,1	0,1	0

(21) Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung setzten sich wie folgt zusammen:

Aufsichtsrat

Vorsitzender:
Friedrich Stephan Andreae
Head of Private Investments Attestor
(Bezüge 0 €)

Stellvertretender Vorsitzender:
Stefan Herth
Flugkapitän, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 31.420 €)

Jaan Albrecht
Berater (ab 3.12.2021)
(Bezüge 12.194 €)

Dominik Baerenzung
Flugkapitän, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 15.800 €)

Stefanie Berk (bis 24.03.2022)
Vorständin Deutsche Bahn Fernverkehr AG
(Bezüge 8.735 €)

Torben Geisler
Investment Analyst Attestor (bis
31.01.2022)
(Bezüge 0 €)

Geschäftsführung

Vorsitzender:
Ralf Teckentrup
Marketing, Vertrieb & Personal

Christian Schmitt
Operations

Björn Walther (seit 01.06.2022)
Finanzen & IT

Jean Christoph Debus (bis
28.02.2022)
Finanzen & IT

Frank Hundt (01.03. – 31.05.2022)
Finanzen & IT

Christopher Felix Johannes Guth
Head of Public Investments Attestor (bis
2.12.2021)
(Bezüge 0 €)

Sadiq Gillani
Manager Attestor (ab 1.02.2022)
(Bezüge 14.584 €)

Rainer Kroepke
Direktor Produkt & Kundenservice, Condor
Flugdienst GmbH
Vertreter der leitenden Angestellten
(Bezüge 15.880 €)

Rüdiger Merz
Flugbegleiter, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 19.760 €)

Christoph Miemietz
Gewerkschaftssekretär
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 15.820 €)

Dr. Carl Stefan Neumann
Director Emeritus & Senior Advisor,
McKinsey & Company Inc
(Bezüge 27.013 €)

Monika Wiederhold (ab 24.03.2022)
EVP Global Ecosystem Initiatives, Amadeus
IT Group SA
(Bezüge 8.540 €)

Norman Wiese
Flugbegleiter, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 15.800 €)

Prof. Dr. Yvonne Ziegler
Professorin Frankfurt University of Applied
Sciences
(Bezüge 19.740 €)

Die Gesellschaft hat für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2022 für die Mitglieder des Aufsichtsrates Vergütungen in Höhe von 205 TEUR und für Mitglieder der Geschäftsführung 1.863 TEUR aufgewendet. Seit dem 1. Januar 2022 werden die bestellten Geschäftsführer, mit Ausnahme von Herrn Hundt, von der Gesellschafterin CD Ferienflug Hessen GmbH gestellt. Die von dieser in Rechnung gestellten Weiterbelastungen der Managementleistungen werden in die Angabe der Vergütungen einbezogen. Die Bezüge der Geschäftsführer schließen die Beförderungvergünstigungen ein, die sich unter Berücksichtigung entsprechender IATA-Bestimmungen ergeben. Die Gesamtbezüge entfallen auf:

	Grund- vergütung	Sonstige Vergü- tungen	Gesamt- vergütung
	TEUR	TEUR	TEUR
Ralf Teckentrup	687	30	717
Jean Christoph Debus	360	14	374
Frank Hundt	53	34	87
Björn Walther	128	154	282
Christian Schmitt	373	32	405
			1.863

Im Berichtsjahr wurden der Geschäftsführung bzw. dem Aufsichtsrat weder Kredite noch Vorschüsse gewährt.

Die Pensionszahlungen für Geschäftsführer betrugen 100 TEUR. Zum Bilanzstichtag beträgt die Pensionsrückstellung für ehemalige Geschäftsführer 456 TEUR (Vorjahr 360 TEUR).

(22) Konzern

Der Jahresabschluss der Gesellschaft wird in keinen Konzernabschluss einbezogen.

Die Gesellschaft nimmt den Befreiungstatbestand des § 290 Abs. 5 i.V.m. § 296 Abs. 2 HGB in Anspruch und verzichtet auf Aufstellung eines Konzernabschlusses aufgrund der untergeordneten Bedeutung der Condor Technik GmbH und nahezu vollständiger Leistungserbringung der Condor Technik GmbH für die CFG. Das Tochterunternehmen JFS GmbH ist derzeit ruhend.

(23) Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt 360 TEUR und entfällt in Höhe von 341 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen, davon T€ 46 für

Vorjahre, sowie in Höhe von 9 TEUR auf Steuerberatungsleistungen. Darüber hinaus wurden 10 TEUR für sonstige Leistungen aufgewendet.

(24) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresfehlbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

(25) Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres hat der Condor Aufsichtsrat weiteren Finanzierungsmaßnahmen seitens Unternehmen der Attestor-Gruppe zugestimmt:

- Zusätzlich Finanzierungsmaßnahmen bis zu USD 63 Mio. für A330neo Security Deposits und gestundete Rückzahlung von Pre-Delivery Payments für A330neo
- € 40 Mio. Garantie (LoC), um den nach hinten verschobenen Liquiditätszufluss aus den im Frühjahr 2023 geplanten A330neo Sale&Lease back Transaktionen durch die Verschiebung der Liefertermine der A330neo abzudecken
- Eine Absicherung für weitere Fuel Hedging Geschäfte

Bezüglich der geplanten Lieferungen für die A330neo hat uns Airbus im November / Dezember über aktualisierte Zeitpunkte zur Übernahme der Flugzeuge unterrichtet. Den potenziellen Einfluss sowie der von weiteren Verzögerungen ist in einer aktualisierten Finanzplanung berücksichtigt. Airbus hat die beiden ersten Maschinen am 19. Dezember bzw. 29. Dezember 2022 an die Condor übergeben.

Die Condor wird 41 Airbus A320 und A321 neo erhalten und im Zeitraum von 2024 bis 2029 in ihre Flotte einflotten. Bezüglich der Flottenbestellung für die A320 / A321 Flugzeuge sind mittlerweile drei der vier Lease Agreements mit Lessoren abgeschlossen worden. Lediglich eines über 4 Flugzeuge ist noch in Abstimmung. Ebenso ist das „Purchase Agreement“ mit Airbus abgeschlossen worden.

Daneben sind nach dem Bilanzstichtag keine weiteren Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, die wesentliche finanzielle Auswirkungen haben.

Kelsterbach, den 26. Januar 2023

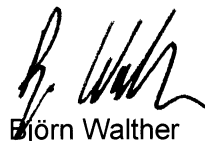
Die Geschäftsführung



Ralf Teckentrup



Christian Schmitt



Björn Walther

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel

	Anschaffungswerte				Stand am 30.09.2022 TEUR
	Stand am 01.10.2021 TEUR	Zugänge TEUR	Abgänge TEUR	Umbuchung TEUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	23.702	0	0	0	23.702
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	9.443	1.070	0	250	10.763
3. geleistete Anzahlungen und immaterielle Vermögensgegenstände in Erstellung	456	766	0	-250	972
Summe	33.601	1.836	0	0	35.437
II. Sachanlagen					
1. Mietereinbauten	134	87	0	0	221
2. Flugzeuge mit Zubehör und Reservetriebwerke	994.330	35.089	78.641	0	950.777
3. Einbauten in fremde Flugzeuge	65.198	1.894	19.158	396	48.330
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.684	1.461	219	0	3.926
5. geleistete Anzahlungen	531	28.690	135	-396	28.690
Summe	1.062.876	67.221	98.153	0	1.031.944
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	775	0	0	0	775
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	904.706	0	15	0	904.691
3. Beteiligungen	2.045	0	0	0	2.045
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	7.181	315	0	0	7.496
5. sonstige Ausleihungen	1	0	1	0	0
Summe	914.708	315	16	0	915.007
Gesamtsumme	2.011.185	69.372	98.169	0	1.982.388

Stand am 01.10.2021 TEUR	Abschreibungen			Stand am 30.09.2022 TEUR	Buchwerte	
	Zugänge TEUR	Abgänge TEUR	Zuschreibungen TEUR		Stand am 30.09.2022 TEUR	Stand am 01.10.2021 TEUR
13.055	2.669	0	0	15.724	7.978	10.646
6.648	1.149	0	0	7.797	2.966	2.795
0	0	0	0	0	972	456
19.703	3.818	0	0	23.520	11.916	13.897
88	35	0	0	124	97	46
888.049	76.924	75.265	0	889.708	61.070	106.281
58.126	6.695	19.132	0	45.689	2.641	7.072
2.019	482	218	0	2.283	1.643	665
0	0	0	0	0	28.690	531
948.282	84.136	94.615	0	937.803	94.141	114.594
0	0	0	0	0	775	775
904.691	0	0	0	904.691	0	15
2.045	0	0	0	2.045	0	0
1.467	0	0	0	1.467	6.029	5.714
0	0	0	0	0	0	1
908.203	0	0	0	908.203	6.804	6.506
1.876.187	87.954	94.615	0	1.869.526	112.861	134.997

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach, – bestehend aus der Bilanz zum 30. September 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2021 bis zum 30. September 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2021 bis zum 30. September 2022 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 30. September 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2021 bis zum 30. September 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschrif-

ten entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und

Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.


Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 26. Januar 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Guido Tamm
Wirtschaftsprüfer



ppa. Christoph Meyer
Wirtschaftsprüfer





20000005497850