

Deutsche Aircraft Group GmbH, Weßling

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2024

A. Grundlagen des Konzerns

Die Deutsche Aircraft Group GmbH (im Folgenden auch kurz „DAG“ oder „Mutterunternehmen“) ist die deutsche Konzern- und Führungsholding des Deutsche-Aircraft-Konzerns und hat ihren Sitz in der Junkersstraße 2, 82234 Weßling (vormals: am Sonderflugplatz in Oberpfaffenhofen) bei München. Neben der DAG zählen die Deutsche Aircraft GmbH, Weßling, (kurz „DA“), die Deutsche Aircraft Leipzig GmbH, Leipzig, (kurz „DAL“) sowie die 328 Aircraft Trade GmbH, Weßling, (kurz „328 GmbH“) zum DAG-Konzern.

Seit Mitte des Jahres 2023 gehört der DAG-Konzern zum international tätigen Konzern der Sierra Holding Company, Sparks, Nevada/USA, („SHC“), zu dem auch die frühere Konzernmutter Sierra Nevada Corporation, Sparks, Nevada/USA, („SNC“) und die Sierra Space Corporation, Louisville, Colorado/USA, („SSC“) gehören. SNC beschäftigt über 5.400 Mitarbeitern an mehr als 40 Standorten und bietet Technologielösungen in den Bereichen Elektronik, Luft- und Raumfahrt, Avionik, Antrieben, Mikrosatelliten und Kommunikationssysteme, Solarenergie und Raumfahrt an.¹ Die SSC ist ein kommerzielles Raumfahrtunternehmen, das sich mit dem Aufbau einer durchgängigen Geschäfts- und Technologieplattform im Weltraum beschäftigt.²

Das **Stammgeschäft** des DAG-Konzerns wird in der DA betrieben und liegt im Bereich der Aufrechterhaltung der Flugtüchtigkeit, der Kundenbetreuung sowie der Umrüstung für die weltweit operierende Flugzeugflotte Dornier 328 („D328“) in den Versionen Jet und Prop. Zum Aufgabenspektrum gehört auch die Versorgung der Flugzeugflotte mit Ersatzteilen. Darüber hinaus ist der Konzern, als zweiter Bereich des Stammgeschäfts, im Wiederaufbau sowie der Umrüstung (u.a. Avionik Upgrade) gebrauchter D328 und verschiedenster anderer Flugzeugtypen tätig. Die Tochtergesellschaft Deutsche Aircraft GmbH ist Halter der Musterzulassung für den Flugzeugtyp D328® (IP), welche neben der Wartung und dem Umbau des Flugzeugmusters auch die Neuproduktion umfasst. Von der ursprünglichen Flotte des Flugzeugtyps D328 sind insgesamt ca. 220 Flugzeuge gefertigt worden. Davon waren zum Ende des Geschäftsjahres 2024 noch geschätzt 114 im Einsatz; hinzu kommen etwa 40 weitere Flugzeuge, die vorübergehend außer Dienst gestellt, aber für den Markt grundsätzlich verfügbar sind.

Anfang 2020 hat der DAG-Konzern auf Ebene der DA damit begonnen, auf Basis der D328®-Plattform ein hochmodernes Regional-Flugzeug, die D328eco™, neu zu entwickeln (**Entwicklungsgeschäft** – „Regional Aircraft Program“ bzw. „eco“), das in einer State-of-the-art-Endmontagelinie (Final Assembly Line, „FAL“) auf dem Gelände des Flughafens Leipzig/Halle gefertigt werden und den Übergang zu dekarbonisiertem Fliegen vorantreiben soll. Um dieses Vorhaben zu ermöglichen, wird nachhaltiger Flugzeugkraftstoff (Sustainable Aviation Fuel) eingesetzt. Mit der Entwicklung des ersten Testflugzeuges wurde bereits begonnen und mit dem Großteil der dafür voraussichtlich benötigten Lieferanten entsprechende Verträge unterzeichnet. Die Inbetriebnahme der Montagelinie in Leipzig, für deren Realisierung im Rahmen eines Leasingprojekts mit der Weerts Group die DAL verantwortlich zeichnet, ist für Ende 2025 geplant, der Beginn der Serien-Fertigung bis Ende 2027. Auf dieser Linie soll zunächst das Testaircraft 2 (TAC 2) produziert werden, welches offiziell die Basis für die EASA-Zertifizierung der D328®-Serienfertigung legen wird.

¹ <https://www.sncorp.com/who-we-are/>.

² <https://www.sierraspace.com/about/>.

B. Steuerung des Konzerns

Unter Fortführung des Stammgeschäfts stehen seit dem Geschäftsjahr 2020 eindeutig die Entwicklungsaktivitäten für das „eco“-Projekt im Vordergrund. Die vom Konzern verwendeten Leistungsindikatoren tragen dem Rechnung. Während die nachfolgend genannten finanziellen Leistungsindikatoren aktuell sämtlich zur Steuerung des Konzerns eingesetzt werden, finden die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren bislang noch nicht zu Steuerungszwecken Verwendung.

1. Finanzielle Leistungsindikatoren

Zur Steuerung, Messung und Überwachung betreffend das **Stammgeschäft** bedient sich der Konzern der finanziellen Leistungsindikatoren

- Umsatzerlöse sowie
- Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern und Abschreibungen (EBITDA).

Für den **Entwicklungsbereich** hingegen werden derzeit als finanzieller Leistungsindikator nur

- die (aktivierten) Entwicklungskosten betrachtet.

2. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Hinzu kommen noch folgende nicht-finanzielle Leistungsindikatoren, die jedoch bis dato nicht zur direkten Steuerung verwendet werden.

2.1. Anzahl der Mitarbeiter

Zum Stichtag 31. Dezember 2024 beschäftigte der Konzern insgesamt 537 Mitarbeiter (Vorjahr: 491 Mitarbeiter), die bis dato ausschließlich in der DA ohne Leiharbeiter beschäftigt sind, was einem Anstieg von 9% entspricht. Dieser Zuwachs ist hauptsächlich auf die Einstellung von Fachkräften im Bereich „Entwicklung“ sowie punktueller Verstärkung im Verwaltungsbereich zurückzuführen.

2.2. Weiterbildung und Schulung

Die Förderung junger Talente liegt dem DAG-Konzern weiterhin am Herzen. Im Jahr 2024 wurde die Berufsausbildung zum Fluggerätmechaniker mit einem neuen Ausbildungsjahrgang fortgesetzt. Dazu konnten 8 Auszubildende eingestellt werden. Hinzu kommen im Ausbildungsjahr 2025 erstmals Fluggeräteelektroniker, die ihre Ausbildung starten. Gemeinsam mit dem Bildungspartner AERO-Bildung fördert der Konzern junge Talente in einem innovativen Berufsfeld. Alle Mitarbeiter haben die Möglichkeit, an vier Schulungen im Bereich der Nachhaltigkeit teilzunehmen: „Klimawandel und Luftverkehr“, „Sustainable Aviation Fuels“, „Nachhaltigkeit“ und „Umweltpolitik für die Luftfahrt“. Diese Schulungen wurden bereits von einem Großteil der Mitarbeiter wahrgenommen.

2.3. Mitarbeiterzufriedenheit und -bindung

Ein zentraler Grundsatz des Konzerns ist die Offenheit. Im Jahr 2023 konnte nach diesem Prinzip eine neue Personalsoftware etabliert werden. Mit der Einführung der Software P&I Loga haben wir unseren Mitarbeitern ein benutzerfreundliches Self-Service-System zur Verfügung gestellt. Diese Plattform ermöglicht es den Mitarbeitern, barrierefrei Personalbelange auszutauschen, und bietet Funktionen wie monatliche Gehaltsabrechnungen, Adressänderungen, Einsicht und Änderung persönlicher Daten, Zeiterfassung sowie Urlaubsanträge und Krankmeldungen. Früher wurden hierfür verschiedene Systeme verwendet, die nun in einer benutzerfreundlichen Software zusammengefasst sind.

Aus der Belegschaft wurde im Geschäftsjahr 2024 eine gewählte Mitarbeitervertretung gebildet, die sich regelmäßig mit der Geschäftsleitung austauscht, um aktuelle Anliegen der Mitarbeiter sowie relevante Entwicklungen im Unternehmen zu erörtern.

C. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Für das Stammgeschäft des Konzerns sind sowohl der deutsche Markt als auch der Weltmarkt relevant. Dies liegt zum einen an der Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft von der weltweiten Konjunktur, zum anderen daran, dass die noch bestehende D328-Flotte weltweit operiert.

Die deutsche Wirtschaft befand sich im Jahr 2024 weiterhin in einer Rezession. Nach einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 0,3 % im Jahr 2023 verzeichnete Deutschland im Jahr 2024 einen weiteren Rückgang um 0,2 %. Konjunkturelle und strukturelle Belastungen standen im Jahr 2024 einer besseren wirtschaftlichen Entwicklung im Wege. Dazu zählen zunehmende Konkurrenz für die deutsche Exportwirtschaft auf wichtigen Absatzmärkten, hohe Energiekosten, ein nach wie vor erhöhtes Zinsniveau, aber auch unsichere wirtschaftliche Aussichten. Bereits 2023 verzeichnete Deutschland mit einem BIP-Rückgang von 0,3 % die schwächste Entwicklung unter den großen Eurozonen-Ländern und anderen G7-Staaten. Mit dem erneuten Rückgang im Jahr 2024 war Deutschland die einzige G7-Wirtschaft in einer Rezession.^{3 4}

Die Weltkonjunktur expandierte zuletzt weiter in sehr moderatem Tempo. Nachdem die Weltwirtschaft im Frühjahr 2024 an Fahrt verloren hatte, legte die globale Wirtschaftsleistung im dritten Quartal nur wenig stärker zu. Während die Wirtschaft in den Vereinigten Staaten unverändert kräftig expandierte, nahm die Produktion in den übrigen fortgeschrittenen Volkswirtschaften kaum zu. Auch in China blieb die Expansion verhalten. Die Stimmung der Unternehmen, die sich nach der Jahreswende merklich aufgehellt hatte, trübte sich im Sommerhalbjahr wieder etwas ein. Auch für das vierte Quartal 2024 deutete der vom IfW Kiel auf der Basis von Stimmungsindikatoren aus 42 Ländern berechnete Indikator für das globale Wirtschaftsklima auf eine nur mäßige Produktionsausweitung hin.⁵

Der Markt für Flugzeuge in der Größenordnung der D328eco™, d.h. im Bereich von bis zu 50 Sitzen, ist durch sehr wenige Wettbewerber bestimmt. Dabei unterscheidet sich die D328eco™ mit ihrer Fähigkeit bzgl. der Flughöhe und -geschwindigkeit, der aufgrund der geringeren zu erwartenden Wartungskosten sowie der Fähigkeit auf unbefestigtem Boden zu starten und zu landen, deutlich von anderen Anbietern. Hinzu kommt, dass die DA als „Type Certificate-Holder“ sowie Nachfolger der damaligen Dornier-Produktionsgesellschaft der einzige für die D328® zertifizierte Wartungsbetrieb ist, der über einen so großen Bestand an originalen Serien- und Ersatzteilen verfügt. Das Nachfragevolumen ist nischenbedingt vergleichsweise gering, die Nachfrageentwicklung nach ganzen Flugzeugen sowie mit den Flugzeugen in Verbindung stehenden Serviceleistungen ist allgemein konjunkturabhängig.

2. Geschäftsverlauf

Im Stammgeschäft verzeichnete der Konzern im Geschäftsjahr 2024 Umsatzerlöse von rd. EUR 27,8 Mio. (Vorjahr: EUR 30,6 Mio.). Davon entfielen auf Umbau/Umrüstung/Wartung von Flugzeugen und den Handel mit Flug-

³ <https://www.euronews.com/business/2024/10/09/germanys-economic-struggles-deepen-a-back-to-back-recession-looks#:~:text=This%20bleak%20outlook%20makes%20Germany,global%20competition%2C%20particularly%20from%20China>

⁴ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/01/PD25_019_811.html

⁵ https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IfW-Publications/fis-import/78097681-d900-4bfe-9428-838e8b4ff77e-KKB_119_2024-Q4_Welt_EN.pdf

zeugen rd. EUR 13,3 Mio. (Vorjahr: EUR 15,9 Mio.) und auf Neu- und Ersatzteilverkauf sowie technischen Kundendienst EUR 11,8 Mio. (Vorjahr: EUR 14,6 Mio.). Im Stammgeschäft verzeichnete die DAG damit im Geschäftsjahr 2024 eine Umsatzminderung von insgesamt EUR 2,8 Mio., die einerseits durch einen Rückgang von EUR 2,6 Mio. im Handel mit neuen und gebrauchten Serien- und Ersatzteilen sowie einen Rückgang von EUR 2,7 Mio. im Bereich Wartung, Umbau und Umrüstung von Flugzeugen und Flugzeughandel verursacht wurde. Andererseits konnte dieser Rückgang teilweise durch einen Anstieg des Umsatzes im Bereich Engineering um EUR 2,6 Mio. kompensiert werden.

Die Umsatzerlöse in Bezug auf das Stammgeschäft von EUR 27,8 Mio. entsprachen nahezu der Prognose von EUR 27,3 Mio.

Der für das Berichtsjahr geplante Verkauf eines Flugzeugs (erwarteter Umsatz ca. EUR 1,8 Mio.) konnte aufgrund fortdauernder Verzögerungen bei der Erteilung der Betriebszulassung im Abnehmerland nicht realisiert werden. Insgesamt stehen für den chinesischen Kunden vier Flugzeuge weiterhin zum Verkauf, die unter den unfertigen Erzeugnissen ausgewiesen sind.

Das EBITDA des Konzerns ist mit EUR -18,9 Mio. deutlich negativer ausgefallen als im Vorjahr (Vorjahr: EUR -10,6 Mio.). Dies ist hauptsächlich auf den um EUR 4,7 Mio. gestiegenen nicht aktivierbaren Personalaufwand sowie hohe nicht aktivierbare Vorlaufkosten von rd. EUR 5,2 Mio. für die Final Assembly Line am Standort in Leipzig zurückzuführen. Das Stammgeschäft wird jedoch bewusst weiter betrieben, um die Basis für das zukünftige Wartungs- und Servicegeschäft mit der neuen D328eco™ zu bilden. Zum Ausgleich von Verlusten sowie zur Finanzierung der Mietkaution für die FAL in Leipzig hat die SHC 2024 das Eigenkapital der DAG durch Einzahlungen in die Kapitalrücklage über insgesamt EUR 61,2 Mio. gestärkt. Das im Jahr 2020 gestartete Programm zur Entwicklung der D328eco™ wird von der Bundesrepublik Deutschland derzeit mittels eines Darlehens der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) in Höhe von insgesamt EUR 125,2 Mio. unterstützt, welches bereits voll in Anspruch genommen wurde und wovon zwischenzeitlich bereits knapp EUR 7,6 Mio. vertragsgemäß wieder getilgt worden sind, sodass sich ein Darlehensstand zum Bilanzstichtag von EUR 117,6 Mio. ergibt.

Die Bilanzsumme des Konzerns hat sich im Wesentlichen parallel zu den Entwicklungsfortschritten sowie aufgrund der genannten Mietkautionszahlung erhöht, jedoch wurden 2024 im Vergleich zur Prognose von rund EUR 120 Mio. nur EUR 95,3 Mio. (vor Investitionskostenzuschüssen) Entwicklungskosten (Eigen- und Fremdleistungen) aktiviert, da die Synchronisierung des Fortschritts der einzelnen Arbeitspakete einen insgesamt geringeren Entwicklungsfortschritt zeigte. Zudem wurde erst in Q3 2024 der finale Partner für den Bau der Fertigungslinie in Leipzig ausgewählt und unter Vertrag genommen.

Der positive Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit von EUR 139,6 Mio. resultiert aus der weiteren Inanspruchnahme des KfW-Darlehens (netto EUR 14,4 Mio. unter Berücksichtigung der o.g. Tilgung), der Gewährung weiterer IC-Loans durch die SHC bzw. die SNC (netto EUR 76,2 Mio. unter Berücksichtigung einzelner Tilgungen) und den o.g. Eigenkapitalzuführungen (EUR 61,2 Mio.) sowie Zinszahlungen von EUR 12,1 Mio.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Umsatzerlöse mit EUR 27,8 dem prognostizierten Betrag von Mio. EUR 27,3 nahezu entsprachen, das EBITDA mit EUR -18,9 Mio. allerdings wegen der oben genannten gestiegenen nicht aktivierbaren Personalaufwendungen, der nicht aktivierbaren Vorlaufkosten für die FAL von insgesamt EUR 3,6 Mio. sowie der Fremdwährungseffekte unter dem Prognosewert von EUR -13,0 zurückblieben. Die aktivierten Entwicklungskosten erhöhten sich vor Berücksichtigung von Investitionsförderungen (EUR 2,0 Mio.) im Berichtsjahr um EUR 91,2 Mio.; sie liegen wegen Abschreibungen von EUR 4,1 und durch die unter Plan laufenden aktivierten Entwicklungsarbeiten hinter der Prognose von Mio. EUR 120,0.

3. Lage des Konzerns

3.1. Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2024 konnte der Konzern Umsatzerlöse von EUR 27,8 Mio. (Vorjahr: EUR 30,6 Mio.) erzielen.

Den wichtigsten Beitrag zu den Umsatzerlösen lieferte wie im Vorjahr der Geschäftsbereich Wartung/Umbau/Umrüstung von und Handel mit Flugzeugen mit Umsatzerlösen in Höhe von EUR 13,3 Mio. (Vorjahr: EUR 15,9 Mio.). Verkäufe von Serien- und Ersatzteilen erzielten einen Umsatz vor Erlösschmälerungen von EUR 9,7 Mio. (Vorjahr: EUR 12,4 Mio.). Umsätze aus technischem Kundendienst blieben im Berichtsjahr mit EUR 2,1 Mio. weitgehend stabil (Vorjahr: EUR 2,2 Mio.). Engineering steuerte Umsatzerlöse von EUR 2,8 Mio. (Vorjahr: EUR 0,2 Mio.) bei.

Einen wesentlichen Effekt auf die Gesamtleistung hatten aktivierte Eigenleistungen im Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten in Höhe von EUR 48,4 Mio. (Vorjahr: EUR 41,5 Mio.), insbesondere das Projekt D328eco™ betreffend.

Die sonstigen betrieblichen Erträge von EUR 2,9 Mio. (Vorjahr: EUR 2,2 Mio.) beinhalteten außer Kursgewinnen von EUR 0,9 Mio. (Vorjahr: EUR 1,7 Mio.) eine vertraglich vereinbarte einmalige prozentuale Rückerstattung für Vorlaufkosten u.a. in Zusammenhang mit vorfinanzierten Baugenehmigungskosten der FAL in Leipzig in Höhe von EUR 1,0 Mio. (Vorjahr: EUR 0 Mio.) sowie sonstige betriebliche Erträge aus Vergleichsvereinbarungen von rd. EUR 0,5 Mio. (Vorjahr: EUR 0 Mio.).

Die Bestandserhöhung beläuft sich auf EUR 0,7 Mio. nach einer Bestandsminderung von EUR 3,1 Mio. im Vorjahr. Der Materialaufwand belief sich auf EUR 23,1 Mio. (Vorjahr: EUR 26,3 Mio.). Der im Vergleich zu den Umsatzerlösen überproportionale Rückgang ist im Wesentlichen auf den Geschäftsbereich Engineering zurückzuführen, für den kaum Materialaufwand anfällt.

Der Konzern beschäftigte zum 31. Dezember 2024 537 Mitarbeiter (31. Dezember 2023: 491), sämtlich bei der DA beschäftigt. Der Personalaufwand hat sich demzufolge von EUR 41,8 Mio. im Vorjahr auf EUR 49,8 Mio. im Berichtsjahr erhöht. Der Personalaufbau steht im Zusammenhang mit dem D328eco™-Entwicklungsprojekt. Darüber hinaus stieg mit steigender Mitarbeiteranzahl teils auch in Schlüsselpositionen die Mitarbeiterfluktuation.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich im Berichtsjahr auf EUR 25,8 Mio. (Vorjahr: EUR 13,8 Mio.), darin sind Kursverluste in Höhe von EUR 9,5 Mio. (Vorjahr: EUR 1,5 Mio.) enthalten, die aufgrund des volatilen USD/EUR Währungspaares im Jahr 2024 im Wesentlichen negativ aus der Bewertung von unrealisierten Kursverlusten auf bestehende USD-Darlehen gegenüber der SHC zum Bilanzstichtag herrühren. Darüber hinaus enthalten sind zudem die oben erwähnten nicht aktivierbaren Vorlaufkosten der FAL in Leipzig in Höhe von rd. EUR 3,6 Mio.

Das Konzernergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern und Abschreibungen (EBITDA) beträgt EUR -18,9 Mio. (Vorjahr: EUR -10,6 Mio.).

Der Anstieg der Abschreibungen um EUR 1,5 Mio. auf insgesamt EUR 7,9 Mio. gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf eine veränderte Zusammensetzung der Abschreibungskomponenten zurückzuführen. Während im Vorjahr außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 3,4 Mio. auf geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau vorgenommen wurden, fielen im Berichtsjahr außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 4,1 Mio. auf selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände an. Hinzu kommt ein Anstieg der planmäßigen Abschreibungen um EUR 0,4 Mio., der auf die erstmalig ganzjährige Abschreibung eines im Vorjahr aktivierten Systems zur Steuerung des Produktentstehungsprozesses zurückzuführen ist.

Die Zinsaufwendungen erhöhten sich insbesondere infolge des Anstiegs der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um EUR 6,6 Mio. auf EUR 12,1 Mio.

Der Konzernjahresfehlbetrag 2024 beläuft sich auf EUR -38,7 Mio. (Vorjahr: EUR -22,5 Mio.).

3.2. Finanzlage

Der DAG-Konzern gehörte bis Mitte 2023 zum Konzern der Sierra Nevada Corporation („SNC“) und wurde bei Bedarf mit liquiden Mitteln aus diesem Konzern in Form von Eigenkapitalzuführungen oder IC-Darlehen versorgt. Mitte 2023 wurde die DAG Bestandteil des Konzerns der Sierra Holding Company, Sparks, Nevada/USA („SHC“). Im Zuge dessen wurden alle IC-Darlehen zum 25. August 2023 von der SNC auf die SHC übertragen, die seitdem die Liquiditätsversorgung des DAG-Konzerns sicherstellt.

Der Finanzmittelfonds beträgt zum Bilanzstichtag EUR 9,4 Mio. nach EUR 12,6 Mio. im Vorjahr und hat sich damit um EUR 3,2 Mio. vermindert.

Der DAG-Konzern benötigte auch 2024 zusätzliches Kapital zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit, zur Durchführung der Investitionen insbesondere in das eco-Entwicklungsprojekt sowie für vorbereitende Maßnahmen für den Aufbau der Endmontagelinie in Leipzig. Dafür wurden seitens der SHC Einzahlungen in die Kapitalrücklage von DAG von insgesamt EUR 61,2 Mio. geleistet und IC-Loans über insgesamt EUR 76,2 Mio. gewährt. Aus dem 2020 zugesagten Förderdarlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) wurde die letzte Tranche in Höhe von EUR 18,2 Mio. in Anspruch genommen. Somit bestehen zum Abschlussstichtag nach Tilgung von EUR 3,8 Mio. Verbindlichkeiten gegenüber der KfW in Höhe von EUR 117,6 Mio. (Vorjahr: EUR 103,2 Mio.) im Zusammenhang mit der Finanzierung des eco-Entwicklungsprojekts.

Kreditvertraglich sind alle bestehenden IC-Loans (zum 31. Dezember 2024 insgesamt EUR 231,4 Mio.), die sämtlich mit Rangrücktritten versehen sind, aktuell nur bis zum 31. Januar 2026 befristet gewährt, alternativ, falls in der Zwischenzeit ein Dritter als Anteilseigner der Deutschen Aircraft Group GmbH oder deren Muttergesellschaft eintritt, innerhalb von 30 Tagen nach Eintritt. Die gesetzlichen Vertreter gehen aber, insbesondere aufgrund des noch 12 Monate ab der Erteilung des Bestätigungsvermerks zum Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2024 der DAG geltenden „Support Letters“ der SHC zugunsten der DAG und ihrer Konzernunternehmen, unverändert davon aus, dass diese IC-Loans, wie bereits in der Vergangenheit, weiter prolongiert werden und dem Konzern damit wirtschaftlich längerfristig zur Verfügung stehen.

3.3. Vermögenslage

Der Konzern ist Eigentümer und Inhaber aller Rechte an Lizenzen, Konstruktionsunterlagen, Marken, Bau- und Gebrauchsmustern und Patenten (IP), welche im Zusammenhang mit der Entwicklung und der Konstruktion an den Baumustern der Flugzeugtypen D328 Jet und Prop sowie D428 existieren. Dieses IP ist zwischenzeitlich bis auf Erinnerungswerte abgeschrieben. Die DA besitzt darüber hinaus immer noch einen großen Originalbestand an Serien- und Ersatzteilen für die D328-Flugzeuge.

Die Vermögenslage wird weiterhin wesentlich von dem o.g. Entwicklungsprojekt D328eco™ und darüber hinaus auch zunehmend vom Aufbau der FAL in Leipzig bestimmt. Im Berichtsjahr wurden hieraus sowie aus zwei weiteren, kleineren Entwicklungsprojekten resultierende selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von insgesamt EUR 93,3 Mio. (Vorjahr: EUR 82,7 Mio.) aktiviert. Dabei wurden gewährte und nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse aus öffentlichen Fördermitteln von EUR 2,0 Mio. (Vorjahr: EUR 6,4 Mio.) direkt die Herstellungskosten mindernd in Abzug gebracht. Gleichzeitig wurde, wie oben bereits erwähnt, eine außerplanmäßige Abschreibung von EUR 4,1 Mio. auf selbstgeschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens durchgeführt.

Die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau im Bereich der Sachanlagen verzeichneten Zugänge von EUR 4,9 Mio. (Vorjahr: EUR 3,9 Mio.), die im Wesentlichen auf die Beschaffung von Werkzeugen (Tooling) für den neuen Produktionsstandort in Leipzig entfielen.

Zugänge zum Finanzanlagevermögen für langfristige sonstige Ausleihungen in Form einer Mietkaution inkl. auflaufender Zinserträge betrugen EUR 25,1 Mio. (Vorjahr: EUR 0 Mio.).

Das Vorratsvermögen hat sich auf EUR 28,1 Mio. (Vorjahr: EUR 26,3 Mio.) erhöht. Darin enthalten sind EUR 1,3 Mio. zusätzlich beschaffte Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, geringere geleistete Anzahlungen auf das Vorratsvermögen von EUR 0,2 Mio. sowie um EUR 0,7 Mio. erhöhte unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen.

Der Großteil der Anzahlungen betrifft Anzahlungen an Hauptlieferanten für die Durchführung von Entwicklungsleistungen sowie Test- und Qualifizierungsmaßnahmen für zwei zum Umlaufvermögen zählende Kundenprojekte bzw. Überholungsleistungen von Ersatzteilen im Rahmen von Kundenverträgen (Vorratsvermögen).

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände verringerten sich geringfügig gegenüber dem Vorjahr von EUR 5,4 Mio. um EUR 0,4 Mio. auf insgesamt EUR 5,0 Mio. Dieser Rückgang resultiert aus einer Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um EUR 0,5 Mio., der sonstigen Vermögensgegenstände um EUR 0,7 Mio. und einer gegenläufigen Zunahme der Forderungen gegen verbundene Unternehmen um EUR 0,8 Mio. Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen hauptsächlich Vorsteuererstattungsansprüche gegen Finanzbehörden von EUR 0,5 Mio. sowie Mietkautionen und Bankhinterlegungen in Höhe von EUR 0,7 Mio.

Die Konzernbilanzsumme beträgt EUR 362,4 Mio. und liegt damit deutlich über dem Wert zum Vorjahresstichtag von EUR 240,3 Mio. Hiervon entfallen auf der Aktivseite EUR 89,2 Mio. auf die o.g. Erhöhung der selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens sowie EUR 25,1 Mio. auf die langfristigen sonstigen Ausleihungen und auf der Passivseite EUR 98,4 Mio. auf die nachstehend erläuterten Erhöhungen der Verbindlichkeiten und EUR 61,2 Mio. auf Einzahlungen in die Kapitalrücklage.

Die sonstigen Rückstellungen stiegen gegenüber dem Vorjahr um EUR 1,1 Mio. auf EUR 6,7 Mio. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren Rückstellungen für ausstehende Rechnungen, die sich um EUR 1,0 Mio. auf EUR 4,3 Mio. erhöhten. Zudem verzeichneten die Personalarückstellungen eine Zunahme um EUR 0,1 Mio. auf nunmehr EUR 2,0 Mio.

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 98,4 Mio. auf insgesamt EUR 328,8 Mio. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, die um EUR 87,9 Mio. zunahmen. Dies ist hauptsächlich auf die Erhöhung von IC-Darlehen um USD 94,5 Mio. (umgerechnet EUR 86,8 Mio.) zurückzuführen. Darüber hinaus stieg das KfW-Darlehen netto um EUR 14,4 Mio. im Vergleich zum Vorjahr. Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen, aus Lieferungen und Leistungen sowie die sonstigen Verbindlichkeiten verminderten sich per saldo um EUR 3,9 Mio.

Aufgrund des Konzernjahresfehlbetrags von EUR -38,7 Mio. erhöhte sich der Konzernbilanzverlust auf EUR -63,1 Mio. Gegenläufig stiegen die Kapitalrücklagen durch Kapitaleinzahlungen von insgesamt EUR 61,2 Mio. Somit beträgt das (positive) Konzerneigenkapital zum Abschlussstichtag EUR 26,6 Mio.

3.4. Gesamtaussage zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Die Vermögens- und Finanzlage des Konzerns ist durch die Entwicklungsaktivitäten für das Projekt D328eco™ geprägt. Gleichzeitig wird die Ertragslage maßgeblich vom Stammgeschäft beeinflusst. Trotz einer nur moderaten Reduzierung des Umsatzes auf EUR 27,8 Mio. hat sich das Konzernjahresergebnis im Vergleich zum Vorjahr deutlich verschlechtert. Die negative Ergebnisentwicklung ist im Wesentlichen auf operative Verluste im Stammgeschäft, außerplanmäßige Abschreibungen auf selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände im Entwicklungsbereich, nicht aktivierbare Vorlaufkosten in Leipzig, einen Anstieg interner Darlehensverbindlichkeiten sowie die daraus resultierenden hohen Zinsaufwendungen gegenüber der Muttergesellschaft zurückzuführen. Hinzu kommen unrealisierte Fremdwährungsverluste aus der Stichtagsbewertung der in US-Dollar denominierten Darlehen infolge ungünstiger Entwicklungen des USD/EUR-Wechselkurses. Die genannten Belastungsfaktoren konnten auch durch eine gestärkte, vorgegebene Kostendisziplin nicht ausgeglichen werden. Darüber hinaus konnte der geplante Umsatz aus dem Verkauf der unter den unfertigen Erzeugnissen ausgewiesenen Flugzeugen an einen chinesischen Kunden auch im dritten Jahr in Folge noch nicht realisiert werden.

D. Risiko-, Chancen- und Prognosebericht

1. Risikobericht

1.1. Vorbemerkungen zur Risikolage des Konzerns

Das Stammgeschäft des Konzerns, d.h. technischer Kundendienst und Verkauf von Serien- und Ersatzteilen im Zusammenhang mit der Versorgung der bestehenden D328-Flotte sowie die Erbringung sonstiger Flugzeug-Ingenieursleistungen (Wartung/Umbau/Umrüstung), war in den vergangenen Jahren regelmäßig defizitär und z.T. auch rückläufig. Aus diesem Grund wurde 2020, ermöglicht durch das bestehende IP, mit der Entwicklung eines hochmodernen Regional-Flugzeugs, der D328eco™, auf Basis der Typenzulassung D328® begonnen („Regional Aircraft Program“ bzw. „eco“). Das Stammgeschäft wird aus strategischen Gründen fortgeführt, um a) die bestehende D328-Flotte weiter versorgen zu können und damit b) die Basis für den nach Abschluss der Entwicklung der D328eco™ erforderlichen Service- und Wartungsbetrieb für die neue Flugzeugflotte zu legen. Die Geschäftsführung ist jedoch der Überzeugung, dass nur das „Regional Aircraft Program“ mit der D328eco™, ggf. begleitet von kleineren zusätzlichen Entwicklungsprojekten, das langfristige Bestehen namentlich der DA und damit auch des Konzerns insgesamt sicherstellen kann.

1.2. Risikomanagementsystem

Im Zusammenhang sowohl mit dem Stamm- als auch mit dem Entwicklungsgeschäft bestehen zahlreiche Risiken, welche im Rahmen des Risikomanagements identifiziert, analysiert und adressiert werden. Der Fokus liegt dabei eindeutig auf den Risiken betreffend das Entwicklungsgeschäft, die – aufgrund der Abhängigkeit der Zukunft der DA und damit des gesamten DAG-Konzerns von dem o.g. eco-Projekt – per se als mittel- bzw. langfristig und u.U. bestandsgefährdend einzustufen sind. Verantwortlich für das Risikomanagement ist dabei die Geschäftsführung als Ganzes.

Für das eco-Projekt sieht der aktuelle Zeitplan den Beginn der Serien-Fertigung bis Ende 2027 vor. Dieser Zeitplan berücksichtigt das 5-jährige Fenster, welches mit einer Frist zur Beantragung des Type Certificate (TC) bei der Europäischen Flugsicherheitsagentur EASA zum 30. Juni 2027 verbunden ist. Die „Design Organisation“ der DA als zuständiger Konzerngesellschaft ist in regelmäßigem Austausch mit der EASA und sieht in einer Verlängerung der Zulassungsfrist derzeit keine technischen und wirtschaftlichen Risiken.

Zur Risikosteuerung setzt der Konzern verschiedene Tools ein, um insbesondere das eco-Projekt zu steuern und die Risiken laufend zu monitoren. Das „Program Management Tool“ (PMT) basiert auf einem Sharepoint, der verschiedene Betrachtungsweisen und -ebenen zusammenführt. Inputverantwortlich sind „Product Delivery Teams“ (PDTs) bei der DA, für die jeweils Aufgaben und Ziele unter den Aspekten Qualität, Zeit und Kosten definiert sind. Plan bzw. Ist werden in wöchentlichen PDT-Meetings analysiert sowie über das PMT und in regelmäßigen Meetings vom Programm-Management bzw. auf Geschäftsführungsebene überwacht. Im sog. „Quality Gate Review“ wird die Erreichung der einzelnen Entwicklungsmeilensteine dokumentiert. Das PMT wird von weiteren Tools ergänzt, wie einem System zur Erstellung und Verwaltung von Konstruktionsplänen sowie einem in SAP eingebetteten Tool für kostenbezogene Plan-Ist-Abweichungsanalysen („Cost-Breakdown-Structure“ (CBS)). Das PMT bietet verschiedene Dashboards an, z.B. für die Vertragsstatusüberwachung mit Entwicklungspartnern und künftigen Zulieferern eingeteilt nach Flugzeugkomponenten oder für die Auswertung eventueller „Red Flags“ in einzelnen PDTs. Im Rahmen des Risikomanagements werden identifizierte Probleme grundsätzlich in drei verschiedene Kategorien (A bis C) eingeteilt, welche die anschließenden Maßnahmen und Verantwortlichkeiten triggern.

Für das Jahr 2025 ist zudem die Einführung eines internen Compliance-Meldesystems vorgesehen, über das Mitarbeiter des Konzerns etwaige Verstöße oder Unregelmäßigkeiten melden können.

1.3. Debitorenrisiken

Das Debitorenrisiko betrifft aktuell nur das Stammgeschäft. Um dem Ausfall von Kundenforderungen zu begegnen, hat die DA daher ein Debitorenmanagement installiert. Für größere Wartungs- und Umrüstaufträge werden ggf. Vorkasse bzw. Abschlagszahlungen eingefordert und geleistet, bei längerer Laufzeit werden Teilzahlungen auf Basis festgelegter Meilensteine vertraglich vereinbart und geleistet. Im Bereich des Serien- und Ersatzteilverkaufs kommt ein Kunden-Kredit-Management zum Einsatz. Hier werden interne Erfahrungen sowie von Wirtschaftsauskunfteien eingeholte Kundeninformationen zu einem Krediturteil verdichtet und in einer Limit-Entscheidung dokumentiert, die im Zusammenspiel zwischen Verkaufs- und Finanzbereich getroffen wird. Zur Vermeidung von Forderungsausfällen betreibt die DA ein aktives Mahnwesen. Im Abstand von 14 Tagen erfolgt ein maschineller Mahnlauf. Überfällige Rechnungen werden beim Kunden angemahnt. Dies erfolgt sowohl durch schriftliche Mahnungen als auch durch persönliche Kontaktaufnahme. Nennenswerte Verluste aus dem Ausfall von Kundenforderungen konnte die DA hierdurch bisher vermeiden. Der Konzern stuft dieses Risiko daher unverändert als (nach Eintrittswahrscheinlichkeit und potentieller Auswirkung) „unwesentlich“ ein.

1.4. Währungsrisiken

Währungsrisiken resultieren primär aus dem Stammgeschäft, da dies Fremdwährungszahlungsüberschüsse verursacht, die die Fremdwährungsauszahlungen im Entwicklungsgeschäft – bislang jedenfalls – tendenziell übertreffen. So werden Ersatzteilverkäufe und Umrüstaufträge vielfach in US-Dollar an Kunden fakturiert. Zahlungseingänge in USD werden im Liquiditätsmanagement für Zahlungsverpflichtungen in USD auf Lieferanten- sowie Entwicklungspartnerseite verwendet. Ziel ist es, Fremdwährungsein- und -auszahlungen in der Waage zu halten. USD-Überhänge werden grundsätzlich in Euro getauscht. Per Saldo ist auch dieses Risiko unverändert als „unwesentlich“ einzustufen. Zum Bilanzstichtag gab es keine Kurssicherungsgeschäfte oder Verträge über derivative Finanzinstrumente.

Darüber hinaus werden Darlehen („IC-Loans“) von der SHC (zuvor SNC) zur Finanzierung der Konzerngesellschaften in USD ausgereicht. Diese sind zum Abschlussstichtag für handelsrechtliche Zwecke zum Stichtagskurs zu bewerten, was in Abhängigkeit von der USD/EUR-Kursentwicklung ggf. auch negative Auswirkungen auf die Ertragslage haben kann, aber nicht zahlungswirksam ist. Die DA hat ihre Supply Chain bis Ende 2023 im Wesentlichen unter Vertrag genommen und die Lieferanten sorgfältig ausgewählt. Diese Beschaffungsverträge sind in etwa paritätisch in Euro (EUR) und US-Dollar (USD) abgeschlossen worden. Da der DAG-Konzern Finanzierungen durch die SHC jedoch i.W. in USD erhält, während die Ausgaben sowohl in EUR als auch in USD anfallen, kann sich ein Währungsrisiko aus dem Überhang an USD-Finanzierungen gegenüber den EUR-Ausgaben ergeben.

Per Saldo ist dieses Risiko nicht mehr als „unwesentlich“, sondern nunmehr als „gering bis mittel“ einzustufen. Hintergrund sind die anhaltenden geopolitischen Unsicherheiten im Jahr 2024 bis zum Aufstellungszeitpunkt 2025, die zu einer historisch außergewöhnlich hohen Volatilität des Währungspaares EUR/USD geführt haben. Gleichzeitig steigen im Zuge der fortschreitenden Entwicklung des eco – Programms die Lieferantenmeilensteinzahlungen tendenziell auch betragsmäßig an. Die Geschäftsführung begegnet diesem Risiko durch ein aktives kurzfristiges und mittelfristiges Cashmanagement, in dessen Rahmen der Bedarf an EUR regelmäßig ermittelt wird. Sofern erforderlich, erfolgt ein zeitnaher, durch die Finanzabteilung gesteuerter Umtausch von USD in EUR. Zum Bilanzstichtag bestanden keine Kurssicherungsgeschäfte oder Verträge über derivative Finanzinstrumente.

1.5. Mitarbeiterrisiken

Der Wettbewerb um hochqualifizierte Fach- und Führungskräfte ist in der Branche sehr intensiv. Der Konzern begegnet diesem Risiko mit einer kompetitiven Vergütung und dem Angebot gezielter Aus- und Weiterbildungsprogramme sowie dem im Jahr 2021 gestarteten Projekt „Employer Branding“, also dem Aufbau einer Arbeitgebermarke. Damit möchte sich die DAG zu einem noch attraktiveren Arbeitgeber entwickeln und noch stärkeres Interesse bei neuen Mitarbeitern wecken und bestehende Fachkräfte langfristig ans Unternehmen binden. Zudem wurde im Jahr 2024 ein variables Vergütungssystem für ausgewählte Mitarbeiter und Führungskräfte eingeführt, um die Unternehmensbindung weiter zu stärken.

Generell stellt die Abwanderung von Mitarbeitern in Schlüsselfunktionen und von Spezialisten in bestimmten Fachgebieten für beide Geschäftsbereiche ein Risiko dar. Die Gewinnung qualifizierter neuer Mitarbeiter ist dagegen, jedenfalls derzeit, primär ein Risiko des Entwicklungsbereichs. Um das Projekt D328eco™ im gesteckten Zeitrahmen erfolgreich realisieren zu können, ist der Aufbau eines entsprechend qualifizierten Mitarbeiterstammes essenziell. Dabei wird für den Konzern derzeit eine Stammebelegschaft von rd. 560 Mitarbeitern angestrebt.

Um dem noch steigenden Personalbedarf von Fachkräften zu begegnen, hat DAG ihre Präsenz auf Bewerbermessen und in den sozialen Netzwerken weitergeführt und zahlreiche Jobmessen besucht. Zudem arbeitet die DAG verstärkt mit Headhuntern zusammen, um spezialisierte Experten aus der Flugzeugindustrie zu gewinnen. Der Konzern stuft das Risiko weiterhin insgesamt als „mittel“ ein.

Allerdings können sich in Zusammenhang mit dem bis Ende 2025 geplanten Aufbau der Final Assembly Line in Leipzig für den dafür zuständigen Partner Weerts Group ähnliche Probleme ergeben. Hierauf kann der Konzern indes keinen direkten Einfluss nehmen.

1.6. Liquiditäts- und Finanzierungsrisiken

Zur Sicherstellung der Liquidität bedient sich der Konzern einer detaillierten Liquiditätsplanung, welche auf einem über alle Unternehmensbereiche verzahnten Prozess der Datenerhebung basiert. Vor dem Hintergrund der jährlichen Unternehmensplanung wird die Liquiditätsplanung wöchentlich aktualisiert und die ein- und ausgehenden Zahlungsströme im Wochenraster über einen Zeitraum von sechs Monaten visualisiert. Dadurch wird angestrebt, eventuelle Liquiditätsprobleme rechtzeitig zu identifizieren und gegebenenfalls geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Aufgrund der spezifischen Gegebenheiten – strukturell defizitäres Stammgeschäft, welches jedoch aus strategischen Gründen fortgeführt wird, sowie Tätigkeitsschwerpunkt eco-Entwicklungsprojekt, welches b.a.w. ebenfalls keine operativen Zahlungsmittelzuflüsse generiert – ist der Konzern zur Liquiditätsversorgung und damit zur Fortführung seiner Geschäftstätigkeit unverändert vollständig auf den US-Mutterkonzern angewiesen. Mit der Einbindung in die SNC-Gruppe und seit Mitte 2023 in die SHC-Gruppe wird der DAG-Konzern mit liquiden Mitteln versorgt, und es sind keine Sicherheiten an Kreditinstitute zu stellen. Gegenüber Kreditinstituten bestehen die Verbindlichkeiten aus dem Darlehen der KfW zur anteiligen Finanzierung des eco-Projektes. Zum Ausgleich laufender Verluste aus dem Stammgeschäft hatte bis Juli 2023 die SNC und seitdem die SHC bisher regelmäßig Einzahlungen in die Kapitalrücklage der DAG geleistet, womit die DAG die Kapitalrücklage der DA entsprechend dotierte, auch um die von der KfW geforderte Mindest-Eigenkapitalausstattung von EUR 0,5 Mio. der DA sicherzustellen. Die Finanzierung des Entwicklungsprojekts erfolgt, abgesehen von der begrenzten Mitfinanzierung durch die KfW, bislang ausschließlich durch die SHC-Gruppe; die SNC hat diesbezüglich unverändert umfangreiche Garantieerklärungen gegenüber der KfW abgegeben und bürgt für die Rückzahlung der KfW-Kredite, die SHC

für die Gesamtfinanzierung. Die Aufrechterhaltung dieser finanziellen Unterstützung hat die SHC (analog zum früheren Vorgehen der SNC) im Rahmen eines „Support Letter“ für einen Zeitraum von 12 Monaten ab der Erteilung des Bestätigungsvermerks zum Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2024 zugesagt. Diese Zusage wird hinfällig für den Fall, dass bei der Gesellschaft oder bei einer ihr vorgeschalteten Holdinggesellschaft ein Investor mit Eigenkapital von mehr als USD 225 Mio. einsteigt. Aktuell ist die Geschäftsführung in Verhandlungen mit potenziellen Investoren, die an einer Eigenkapitalbeteiligung interessiert sind; diese sind aber noch nicht derart konkretisiert, dass davon die Abhängigkeit von der SHC-Gruppe gemindert würde.

Kreditvertraglich sind alle bestehenden IC-Loans (zum 31. Dezember 2024 insgesamt EUR 231,4 Mio.), die sämtlich mit Rangrücktritten versehen sind, bis zum 31. Januar 2026 befristet gewährt; wir gehen jedoch, insbesondere aufgrund des noch 12 Monate ab der Erteilung des Bestätigungsvermerks zum Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2024 der DAG geltenden „Support Letters“ der SHC zugunsten der DAG und ihrer Konzernunternehmen, davon aus, dass diese IC-Loans, wie bereits in der Vergangenheit, weiter prolongiert werden und dem Konzern damit wirtschaftlich längerfristig zur Verfügung stehen.

Letztlich sind die Finanzierung des Konzerns und damit die Durchführung des eco-Projekts unverändert von der SHC-Gruppe abhängig und das Finanzierungsrisiko insgesamt aufgrund der nicht ausreichenden Eigenmittel als „hoch“ und potenziell bestandsgefährdend einzustufen. Die Geschäftsführung sieht aufgrund der qualifizierten Rangrücktritte der SHC in Bezug auf alle ausstehenden Darlehen an den Konzern, der o.g. Garantien sowie des „Support Letter“ seitens SHC aktuell jedoch keine Gefahr, dass sich dieses Risiko innerhalb des laufenden Detailplanungszeitraums bis 12 Monate nach dem Datum der Aufstellung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2024 manifestieren könnte. Mittel- und langfristig ist und bleibt der DAG-Konzern jedoch von der erfolgreichen Umsetzung des laufenden eco-Projekts abhängig.

1.7. Technische Risiken

Das technische Risiko betreffend das Stammgeschäft wird aufgrund des vorhandenen Knowhows und einer erfahrenen Stammbesellschaft weiterhin als „gering“ eingestuft und sollte, falls doch einmal eintretend, lediglich einzelne, kleinere Kundenprojekte betreffen.

In Bezug auf Entwicklungstätigkeiten besteht das allgemeine Risiko, dass sich dabei technische Probleme ergeben, die die erfolgreiche Umsetzung gefährden oder gar unmöglich machen. Insofern können technische Risiken als „hoch“, sogar als bestandsgefährdend, einzustufen sein. Die Geschäftsführung schätzt dieses Risiko in Bezug auf das laufende eco-Projekt als kontrollierbar ein, weil bei diesem Entwicklungsprojekt auf einer bestehenden Flugzeugplattform aufgebaut wird und sich die technischen Risiken somit tendenziell auf bestimmte Flugzeugkomponenten eingrenzen lassen sollten. Dabei unterstützt u.a. der o.g. PMT-Sharepoint die verschiedenen PDTs, die identifizierten Teilrisiken laufend zu kontrollieren, zu mitigieren und zu steuern. Insgesamt wird das technische Projektrisiko daher derzeit als „mittel bis hoch“ eingestuft. Aktuell sind keine „Red Flags“ identifiziert, die das o.g. Ziel der Fertigstellung des eco-Projekts bis Ende 2027 konkret gefährden.

Das Entwicklungsprogramm ist 2024 ca. 28% unter Plan vorangeschritten und liegt im Mai 2025 aktuell ca. 27 % unter Plan. Dennoch konnten neben der Erreichung des Entwicklungs-Meilensteins PDR („Preliminary Design Review“) in 2022 alle Weichen für den in Q4 2024 gestarteten CDR („Critical Design Review“) gestellt werden. Um das Entwicklungsprojekt planmäßig realisieren zu können, muss der Headcount weiter erhöht werden, insbesondere im Bereich der Entwicklung. Der Konzern hat sich hierfür auch in der Projektleitung mit Kompetenzen aus anderen Unternehmen der Luftfahrtindustrie verstärkt und wird dies weiterhin anstreben.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden 136 neue Arbeitsverträge abgeschlossen. Gleichzeitig schieden 90 Mitarbeiter aus dem Konzernunternehmen aus, sodass der Personalstand zum Jahresende insgesamt 13 Mitarbeiter unter Plan lag. Der Zeitplan des Programms wurde zuletzt im April 2024 angepasst und sieht als Datum für die Typenzulassung nun das vierte Quartal 2027 vor, um den Zertifizierungsprozess und die aufwendigen Compliance-Anforderungen zu erfüllen. Es werden in diesem Zuge Verbesserungen wie ein größeres Gepäckabteil und eine komfortablere Kabine vorgenommen. Trotz Herausforderungen im Zertifizierungsprozess macht das Programm Fortschritte bei z.B. den Zertifizierungspanels mit der EASA und dem Beginn des Baus der Endmontagelinie in Leipzig zusammen mit dem Partner Weerts Group, einem Entwickler von Logistik und Immobilieninfrastruktur, mit dem im September 2024 entsprechende Verträge abgeschlossen worden sind und die Grundsteinlegung am 30. April 2025 erfolgte. Aufgrund der proaktiven, offenen und transparenten Kommunikation und der damit verbundenen kontinuierlichen und engen Abstimmung der für Ende 2027 geplanten Typenzulassung mit allen beteiligten Stakeholdern, wie Anteilseignern, Lieferanten, Kunden und Kreditgebern, sieht die Geschäftsführung unverändert keine konkrete Gefährdung der Unternehmensfortführung.

1.8. Supply-Chain-Risiken

Im Stammgeschäft zeigen sich auf der Beschaffungsseite erste Anzeichen sporadisch auftretender Engpässe bei der Zulieferung einzelner zertifizierter, nicht mehr produzierter („Out-of-Production“) Teile. Dies führt zu einem erhöhten Aufwand bei der Qualifizierung neuer Lieferanten oder erfordert in Einzelfällen eine Eigenfertigung dieser Komponenten. Demgegenüber ist der überwiegende Teil des Ersatzteilbestands für die bestehende D328®- Flotte weiterhin langfristig als ausreichend zu bewerten. Der Konzern befindet sich diesbezüglich weiterhin in enger laufender Abstimmung mit den Hauptlieferanten.

Für das Entwicklungsprojekt D328eco™ geht die „Supply Chain“ über den eigentlichen Beschaffungsvorgang weit hinaus. Beim aktuellen Projektstand ist es von wesentlicher Bedeutung, alle zukünftigen Zulieferer bereits in den Entwicklungsprozess intensiv einzubinden. Es besteht daher zum einen das Risiko, dass nicht rechtzeitig ein Partner für jede Flugzeugkomponente gefunden wird und es dadurch zu kritischen zeitlichen Verzögerungen kommt. Darüber hinaus besteht im Anschluss daran das Risiko, dass solche Partner Zeitpläne im Rahmen des Entwicklungsprozesses nicht einhalten oder qualitativ unzureichende Entwicklungsleistungen erbringen. Beide Aspekte müssen vom Konzern als Systementwickler bei der Projektkoordination berücksichtigt, beobachtet und laufend gesteuert werden und fordern erhebliche organisatorische Kapazitäten. Dies bezieht sich bislang auf die Zulieferung von Entwicklungsleistungen und in geringem Umfang auf Teilelieferungen für die Testflugzeuge, aber noch nicht auf die Lieferung der Teile für die spätere Serienfertigung.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Insolvenzen von Start-ups in der „eVTOL“-Branche („electrical Vertical Take-Off and Landing“) forderten im Geschäftsjahr 2024 einzelne Lieferanten von Flugzeugkomponenten für die D328eco™-Serienfertigung Sicherheiten von der US-Muttergesellschaft. Diese dienten als Voraussetzung für den Abschluss umfangreicher und langfristiger Lieferverträge. Die angeforderten Sicherheiten wurden seitens der US-Muttergesellschaft gewährt.

Aktuell werden - unter Berücksichtigung der genannten weiteren Verschiebung der Fertigstellung des eco-Projekts - die so umrissenen Supply-Chain-Risiken für das eco-Projekt insgesamt als „hoch“ eingestuft. „Red Flags“ werden bzw. würden auf hoher bis höchster Managementebene beobachtet und verfolgt, um den Erfolg des Entwicklungsprojekts D328eco™ nicht zu gefährden. Aktuell sind keine „Red Flags“ identifiziert, die das o.g. Ziel der Typenzulassung des eco-Projekts bis Ende 2027 konkret gefährden.

1.9. Absatzrisiken

Das Marktvolumen im Stammgeschäft, d.h. Service und Wartung für die D328, ist aufgrund der Flottengröße beschränkt. Positive Auswirkungen auf die Rentabilität des Konzerns können dagegen Sonderprojekte wie Umrüstung, Umbau oder Wiederaufbau von Flugzeugen oder gesonderte Entwicklungsprojekte haben, die insbesondere von der SNC an die DA als (Unter-)Auftragnehmer und neuerdings auch von der DLR vergeben werden. Hier besteht das generelle Risiko, dass es von Kundenseite zu Stornierungen oder Projektverschiebungen kommt, und es besteht eine nicht unbeträchtliche Abhängigkeit von der SNC-Gruppe. Aufgrund der aktuell klaren Konzentration auf das Entwicklungsgeschäft ist das Absatzrisiko im Stammgeschäft jedoch insgesamt als „niedrig“ einzustufen.

Das Entwicklungsgeschäft hat derzeit noch keine Auswirkungen auf die Umsatzerlöse des Konzerns. Hier besteht mittel- bzw. langfristig ein Risiko, da die Unternehmensplanung in Bezug auf das eco-Projekt aufgrund von verschiedenen Marktstudien von einem Absatz von 1.000 Flugzeugen ausgeht. Aus diesem Grund arbeitet der Konzern bereits intensiv an Vertriebs- und Marketingstrategien zur Gewinnung künftiger Abnehmer der neuen D328eco™. Derzeit hat die DA erfolgreich 3 LOIs über 34 Flugzeuge sowie zusätzlich unverbindliche Interessensbekundungen für 40 weitere Flugzeuge mit unterschiedlichen Kunden abgeschlossen. Aktuell wird das Absatzrisiko für die D328eco™ als „mittel“ eingeschätzt, auch weil derzeit noch nicht abzusehen ist, wie die konkrete Wettbewerbssituation Mitte bis Ende des Jahrzehnts aussehen wird, und welche Finanzierungsmöglichkeiten den Kunden der D328eco™ zukünftig zur Verfügung stehen. Dies hängt nicht zuletzt auch vom Finanzierungsumfeld in der Zukunft ab. Um Finanzierungsrisiken der Kunden der D328eco™ abzumildern, kommt den Finanzierungsstakeholdern wie z.B. Euler Hermes für Exportkreditversicherungen, Banken sowie Flugzeugleasinggesellschaften eine wichtige Bedeutung zu. Euler Hermes spielt eine wichtige Rolle und hat bereits seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, Exporte zu unterstützen. Die Absatzfinanzierung und Mobilisierung von Finanzierungskapazität Dritter (z.B. Banken, Leasing) wird ebenfalls mit Nachdruck verfolgt.

1.10. Preissteigerungsrisiken

Nahezu sämtliche vorstehend angesprochenen Risiken werden auch von den derzeit allgemein festzustellenden Preissteigerungsrisiken berührt. Hierdurch besteht zum einen die Gefahr, dass keine Wiederinbetriebnahme vorübergehend stillgelegter Flugzeuge der D328-Reihe mehr erfolgt oder weitere Flugzeuge stillgelegt werden, da die Betriebskosten zu hoch werden. Zum anderen besteht die Gefahr, dass das Budget für das eco-Projekt nicht eingehalten werden kann. Aktuell schätzen wir den ersten Aspekt als „niedrig“, den zweiten Aspekt allerdings als „mittel“ bis „hoch“ ein. Daher ist das Controlling in Bezug auf die eco-Projekt-Kosten als Kategorie-A-Problem definiert und an entsprechend hoher Stelle im Management aufgehängt worden. Außerdem wird die Geschäftsführung regelmäßig über den Soll-Ist-Zustand speziell informiert.

Es besteht eine generelle Unsicherheit, wie sich die zollpolitische Lage auf die Lieferantenpreisentwicklung (und damit auch auf die Absatzpreise) final auswirken wird. Der Konzern richtete diesbezüglich eine Arbeitsgruppe ein, um etwaige Risiken zu evaluieren und zu managen.

1.11. Regulatorische und politische Risiken

Regulatorische Risiken stellen in Bezug auf das eco-Entwicklungsprojekt quasi ein Nebenrisiko des technischen Risikos dar, da technische Neuentwicklungen in der Flugzeugbranche strikten Zulassungsverfahren durch staatliche Luftaufsichtsbehörden (bspw. in Europa die EASA und in den USA die FAA) unterzogen werden, bevor einem Bauteil oder einem Flugzeug die Typen- und ggf. Flugzulassung erteilt wird. Aufgrund der Tatsache, dass die D328eco™ auf der Typenzulassung D328® aufsetzt, wird dieses Risiko von der Geschäftsführung derzeit insgesamt als weiterhin „niedrig“ eingeschätzt.

Nichtsdestotrotz können politische Entscheidungen, z.B. ein Neufestsetzen von Abgas- oder Lärmgrenzwerten, Zulassungsrisiken erhöhen oder erst neu entstehen lassen. Die Entwicklung dieser Risiken wird von uns laufend beobachtet; bislang sind von uns keine greifbaren Risiken dieser Art für das eco-Projekt identifiziert worden.

1.12. Risikoberichterstattung in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

Die wesentlichen Finanzinstrumente des Konzerns betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen verbundene Unternehmen, Bankguthaben, langfristige sonstige Ausleihungen sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und gegenüber verbundenen Unternehmen. Die Unternehmensleitung ist sich darüber bewusst, dass mit fortlaufenden Entwicklungskosten, die Darlehen gegenüber verbundenen Unternehmen steigen und sich damit die Zins- und Währungsrisiken tendenziell erhöhen. Daher besteht die Bestrebung des Konzerns in Abstimmung mit der SHC die Eigenkapitalstruktur zukünftig zu optimieren.

Hinsichtlich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verweisen wir auf unsere Ausführungen unter 1.3 Debitorenrisiken. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen Ausleihungen betreffen im Wesentlichen die SNC. Die Geschäftsführung schätzt die Ausfall- bzw. Bonitätsrisiken dieser Forderungen derzeit als „niedrig“ ein, da bspw. auch die Deutsche Aircraft Leipzig GmbH von den Garantieerklärungen der SHC abgedeckt wird und die Mietkaution für die FAL in Leipzig auf einem Miettreuhandkonto gesichert ist.

Hinsichtlich der Verbindlichkeiten, insbesondere gegenüber Kreditinstituten und gegenüber verbundenen Unternehmen, verweisen wir auf die Ausführungen unter 1.6 Liquiditäts- und Finanzierungsrisiken.

Aufgrund der spezifischen Ausgangslage des Konzerns erscheint der Abschluss derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs- und Zinsänderungsrisiken derzeit wirtschaftlich nicht sinnvoll. Eine entsprechende Analyse ist jedoch für die nahe Zukunft vorgesehen, um gegebenenfalls gemeinsam mit der US-Muttergesellschaft geeignete Absicherungsmaßnahmen abzuleiten.

Mit Hilfe einer restriktiven und konservativen Risikopolitik verfolgt der Konzern das Ziel, die finanziellen Risiken jeglicher Art zu minimieren, um den Fortbestand weiterhin zu sichern. Hierzu zählt namentlich, wie unter 1.6 dargestellt, die Finanzierung des Stammgeschäfts und insbesondere des eco-Entwicklungsprojekts über die SHC-Gruppe proaktiv sicherzustellen, Liquiditätsrisiken sowie etwaige Risiken aus Zahlungsstromschwankungen a priori zu vermeiden. Ferner bemüht sich der Konzern gemeinsam mit der SHC-Gruppe darum, weitere Investoren für das Projekt D328eco™ zu gewinnen.

1.13. Organisatorische Risiken

Aktuell ist vorgesehen, die Fertigung der D328eco bei der Deutsche Aircraft Leipzig GmbH (DAL) in Leipzig, im Wesentlichen auf der Grundlage zugelieferter Komponenten, u.a. aus Weßling, aber auch aus dem Ausland, durchzuführen. Dadurch besteht das organisatorische Risiko der rechtzeitigen Bereitstellung von Anlagen und Personal sowie mit Beginn der Produktion der Koordination der entsprechenden Komponentenlieferung. Diese Risiken finden seit Beginn der Planung Berücksichtigung und sind im Gesamtplan berücksichtigt, so dass wir dieses derzeit als gering einschätzen.

1.14. Gesamteinschätzung der Risikolage

Insgesamt kommt die Geschäftsführung zu der Einschätzung, dass es unter Berücksichtigung aller oben dargestellten Risiken – sowohl im Stamm- als insbesondere auch im Entwicklungsgeschäft – aktuell keine signifikanten Probleme oder Hinweise auf eine konkret vorliegende Bestandsgefährdung bestehen. Die Geschäftsführung geht weiterhin davon aus, dass das eco-Projekt – trotz weiterer Verschiebung der Typenzulassung auf das vierte Quartal 2027 – im gesteckten Zeitraum erfolgreich realisiert werden kann.

2. Chancenbericht

Durch die Wiederinbetriebnahme vorübergehend stillgelegter Flugzeuge sowie das zunehmende Alter der weltweit noch im Einsatz befindlichen D328-Flotte erwartet die Geschäftsführung, dass der Bedarf an Ersatzteilen sowie an Wartungs- und Servicedienstleistungen – d.h. das Stammgeschäft – konstant bleiben wird.

Die Vertriebsaktivitäten im Engineering wurden forciert, sei es für Forschungsprojekte oder als Unterauftragnehmer für die bekannten OEMs der Branche. Durch die Zugehörigkeit zum SHC-Konzern, der auch die SNC mit umfasst, ergeben sich hier Synergien, indem die DA zusätzlich als Sub-Unternehmer für SNC-Kunden tätig wird.

Die größte Chance sieht die Geschäftsführung unverändert zum Vorjahr im Projekt „Regional Aircraft Program“ bzw. „eco“ in Zusammenarbeit mit der SHC, welches dem Konzern während der letzten Jahre ein neues Profil verliehen hat und auch dessen Fortbestehen langfristig sicherstellen soll. Die Nutzung der bewährten D328®-Plattform, d.h. inkl. der damit verbundenen IP-Rechte, soll es dem Konzern ermöglichen, den Weg zum emissionsfreien Fliegen zu bahnen, lange vor dem Jahr 2050, das die internationalen Vereinbarungen vorgeben.

Im Aufstellungszeitraum des Konzernlageberichts und -abschlusses im Jahr 2025 wurden mit einem weiteren potenziellen Kunden unverbindliche Interessenbekundungen über die Lieferung von bis zu 40 D328eco™ Flugzeugen unterzeichnet. Insgesamt lagen damit zum Bilanzstichtag 74 Erklärungen potenzieller Kunden vor, davon 34 in Form konkreter Letters of Intent (LOIs) mit bereits definierten Eckpunkten sowie 40 weitere in Form unverbindlicher Letters of Interest.

Unverändert zum Vorjahr sieht die Geschäftsführung mit diesem Projekt eine einmalige Chance, die Flugzeugplattform in einer überarbeiteten Version einem breiteren Kundenkreis weltweit zur Verfügung zu stellen und die Erfolgsgeschichte der D328 Prop fortzusetzen. Die D328eco™ bietet aufgrund ihrer Größe den Flottenbetreibern von Flugzeugen mit bis zu 50 Sitzplätzen eine neue Alternative, Nachfrageschwankungen am Markt zu begegnen und Betriebskosten zu reduzieren. Die Neuproduktion stellt für den DAG-Konzern ein historisches Ereignis dar. Zum einen wäre es seit langer Zeit das erste größere Regionalflugzeug, das komplett in Deutschland endgefertigt wird und viele Möglichkeiten bietet, als Systemintegrator für neue moderne Antriebsformen zu dienen. Zum anderen böte eine solche Neuproduktion ein immenses Wachstumspotential für den Konzern, in dessen Zuge mehrere Hundert neue Arbeitsplätze langfristig geschaffen werden können.

Mit der Entscheidung des Bundestages im März 2025, die Schuldenbremse zu lockern und die staatliche Neuverschuldung unter anderem zur Finanzierung militärischer Ausgaben signifikant auszuweiten, ergeben sich potenziell neue Absatzchancen im Multimissionssegment der D328eco™. Dies kann insbesondere Einsatzbereiche wie Feuerlöschmissionen, Grenzüberwachung und medizinische Evakuierungen u.ä. betreffen.

Im Geschäftsjahr 2024 hat der DAG-Konzern das PLM-System („Product-Life-Cycle-Management“ von Dassault) weiter ausgebaut und integriert, um die Innovationskraft zu steigern und die Zusammenarbeit über alle Geschäftsbereiche hinweg zu verbessern. Durch die Einführung der nächsten Generation Digitaler Prozesse und deren Integration wird die Effizienz innerhalb der Engineering Abteilungen, die Kooperation mit externen Lieferanten und internen Kunden weiter erhöht.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Mitte 2023 eingeführten ERP-Systems S/4 HANA, hauptsächlich des Extended Warehouse Management (EWM) und des PEO (Production Engineering and Operation), sowie etlicher administrativer Prozesse in S/4 HANA optimiert die Abläufe über alle beteiligten Abteilungen hinweg.

3. Prognosebericht

In Bezug auf das D328eco™-Entwicklungsprojekt geht die Geschäftsführung auf Grundlage der aktuellen Konzernplanung davon aus, im Geschäftsjahr 2025 weitere rund EUR 173 Mio. Entwicklungskosten zu investieren, welche durch zusätzliche Finanzmittel seitens der SHC-Gruppe sowie u.U. auch neuer Investoren und zum anderen ggf. eine Ausweitung des KfW-Kreditrahmens finanziert werden sollen. Bis Mai 2025 betrugen die aktivierten Entwicklungskosten rund EUR 38,9 Mio. Die Bilanzsumme wird sich entsprechend erhöhen; eine Auswirkung auf das Konzernjahresergebnis hat das eco-Projekt derzeit lediglich in Form von ersten bereits anfallenden Vertriebs- und Marketingkosten, die nicht aktivierbar sind.

Wir gehen ferner davon aus, dass der nächste Entwicklungsmeilenstein CDR (Critical Design Review) mit Verzögerung im Laufe des Jahres 2025 abgeschlossen wird und der Entry into Service (EIS) weiterhin wie geplant gehalten werden kann. Mit der Montage des ersten Testflugzeugs wurde im 2. Quartal 2024 begonnen. Der offizielle Role-Out wurde öffentlichkeitswirksam am 28. Mai 2025 präsentiert. Der Konzern verfolgt weiterhin ein aktives Personalmanagement mit dem Ziel, das relevante Kompetenzportfolio kontinuierlich zu stärken. Im Bereich der Supply Chain konnten bislang rund 97 % der Lieferanten für die umfangreicheren Arbeitspakete ausgewählt werden. Für die Montagelinie der DAL, die Ende 2025 am Standort Leipzig schlüsselfertig übernommen und ab Ende 2026 für die Serienfertigung der D328eco™ in Betrieb genommen werden soll, wurde im September 2024 ein langfristiger Mietvertrag mit einem renommierten Projektentwickler (Weerts Group) abgeschlossen.

Für das Stammgeschäft ist wie im Vorjahr eine Prognose für das Geschäftsjahr 2025 schwierig, etwa hinsichtlich des Zeitpunkts der Erteilung der Betriebszulassung im Abnehmerland für die für einen chinesischen Kunden vorgesehenen Flugzeuge. Hinzu kommt die speziell im Euroraum immer noch schwer zu prognostizierende Inflationsentwicklung, nicht zuletzt angefacht durch die drohenden Zölle aus den USA gegen die Eurozone, welche ebenfalls negativen Einfluss auf die Material- und Dienstleistungspreise haben könnten und schwer vorhersagbar sind. Bis Mai 2025 sind die Gesamtumsätze aus dem Stammgeschäft auf EUR 4,3 Mio. (Vergleichszeitraum des Vorjahres: EUR 11,1 Mio.) infolge der Verschiebung von mehreren Kundenaufträgen deutlich gesunken. Dadurch hat sich auch das EBITDA gegenüber dem EBITDA des Vorjahresvergleichszeitraums verschlechtert (EUR -8,2 Mio. gegenüber EUR -4,0 Mio. im Vergleichszeitraum des Vorjahres) und verbleibt weiterhin negativ. Hinsichtlich der Sonderprojekte hat der Konzern dagegen mehrere vielversprechende Projekte in der Pipeline v.a. im Bereich MRO („Maintenance/Repair/Overhaul“) und Flugzeugverkauf. Aufgrund der genannten Vertriebsaktivitäten und positiven Kundenindikationen in aktuellen Gesprächen, geht die Geschäftsführung derzeit für das Geschäftsjahr 2025 von Umsatzerlösen in Höhe von rund EUR 43,4 Mio. und einem leicht verbesserten, jedoch nach wie vor negativen EBITDA von EUR -12,7 Mio. aus.

Weßling, den 30. Juni 2025

Andrew David Jackson
(Geschäftsführer)

Nico Neumann
(Geschäftsführer)

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024

Aktiva					Passiva				
			31.12.2024	Vorjahr			31.12.2024	Vorjahr	
		EUR	EUR	EUR			EUR	EUR	
A. Anlagevermögen					A. Eigenkapital				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					I. Gezeichnetes Kapital		25.100,00	25.100,00	
1.	Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte – in der Entwicklung	262.175.206,31		172.987.284,51	II. Kapitalrücklage		89.681.779,49	28.498.692,09	
2.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	8.090.048,42		4.595.067,48	III. Konzernbilanzverlust		-63.083.548,64	-24.414.200,98	
3.	Geleistete Anzahlungen	6.102.633,93		4.842.960,85			26.623.330,85	4.109.591,11	
4.	Geschäfts- oder Firmenwert	3.066.465,28		3.449.773,44	B. Rückstellungen				
			279.434.353,94	185.875.086,28	Sonstige Rückstellungen		6.663.972,01	5.552.306,02	
II. Sachanlagen					C. Verbindlichkeiten				
1.	Technische Anlagen und Maschinen	379.577,19		391.970,21	1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	117.604.700,00	103.206.300,00	
2.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.550.110,38		4.290.047,25	2.	Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	11.279.817,20	9.742.307,56	
3.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.291.048,06		4.886.281,38	3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.545.708,71	15.813.086,28	
			14.220.735,63	9.568.298,84	4.	Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	188.663.565,32	100.764.573,76	
III. Finanzanlagen					5.	Sonstige Verbindlichkeiten	700.566,26	840.006,26	
Sonstige Ausleihungen			25.085.416,67	0,00	davon aus Steuern: TEUR 700 (Vorjahr: TEUR 692.930,97)				
			318.740.506,24	195.443.385,12			328.794.357,49	230.366.273,86	
B. Umlaufvermögen					D. Rechnungsabgrenzungsposten		335.823,27	257.494,10	
I. Vorräte									
1.	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Ersatzteile	15.098.134,33		13.789.006,34					
2.	Unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen	7.212.604,20		6.518.843,12					
3.	Geleistete Anzahlungen	5.803.991,87		6.003.378,78					
			28.114.730,40	26.311.228,24					
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände									
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.159.232,10		1.667.404,07					
2.	Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.772.848,13		1.004.177,19					
3.	Sonstige Vermögensgegenstände	2.081.330,98		2.732.280,09					
			5.013.411,21	5.403.861,35					
III. Liquide Mittel									
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten			9.412.039,31	12.598.156,93					
			42.540.180,92	44.313.246,52					
C. Rechnungsabgrenzungsposten			1.136.796,46	529.033,45					
			362.417.483,62	240.285.665,09			362.417.483,62	240.285.665,09	

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

	EUR	2024 EUR	Vorjahr EUR
1. Umsatzerlöse	27.837.389,89		30.640.057,01
2. Erhöhung (Vorjahr: Verminderung) des Bestands an unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	693.761,08		-3.131.621,58
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	48.381.292,03		41.532.057,97
4. Sonstige betriebliche Erträge	2.905.283,93		2.208.705,59
		79.817.726,93	71.249.198,99
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-8.583.990,35		-9.538.300,58
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-14.520.267,79		-16.783.353,99
		-23.104.258,14	-26.321.654,57
6. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-42.535.851,56		-35.851.842,66
b) Soziale Abgaben	-7.219.042,01		-5.908.350,06
		-49.754.893,57	-41.760.192,72
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-7.853.000,90	-6.376.811,17
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-25.834.008,98	-13.784.077,11
		-26.728.434,66	-16.993.536,58
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	313.850,98		86.102,33
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-12.147.741,72		-5.558.113,76
davon an verbundene Unternehmen: EUR 9.043.670,10 (Vorjahr: EUR 3.099.121,99)			
		-11.833.890,74	-5.472.011,43
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-59.031,86	-16.288,53
12. Ergebnis nach Steuern		-38.621.357,26	-22.481.836,54
13. Sonstige Steuern		-47.990,40	-29.275,11
14. Konzernjahresfehlbetrag		-38.669.347,66	-22.511.111,65

Deutsche Aircraft Group GmbH, Weßling
 Konzerneigenkapitalspiegel zum 31.12.2024

	Eigenkapital des Mutterunternehmens				Konzerneigenkapital
		Rücklagen			
	I. Gezeichnetes Kapital EUR	II. Kapitalrücklage EUR	III. Konzernbilanzverlust EUR	Saldo EUR	Summe EUR
Stand am 01.01.2023	25.100,00	4.344.996,41	-1.903.089,33	2.467.007,08	2.467.007,08
Einstellung in / Entnahmen aus Rücklagen		24.153.695,68		24.153.695,68	24.153.695,68
Konzernjahresüberschuss-/fehlbetrag			-22.511.111,65	-22.511.111,65	-22.511.111,65
Stand am 31.12.2023	25.100,00	28.498.692,09	-24.414.200,98	4.109.591,11	4.109.591,11
Einstellung in / Entnahmen aus Rücklagen		61.183.087,40		61.183.087,40	61.183.087,40
Konzernjahresüberschuss-/fehlbetrag			-38.669.347,66	-38.669.347,66	-38.669.347,66
Stand am 31.12.2024	25.100,00	89.681.779,49	-63.083.548,64	26.623.330,85	26.623.330,85

Deutsche Aircraft Group GmbH, Weßling
Konzernkapitalflussrechnung
für das Geschäftsjahr 2024

		2024	Vorjahr
		EUR	EUR
1.	Periodenergebnis (Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag einschließlich Ergebnisanteile anderer Gesellschafter)	-38.669.348	-22.511.112
2.	+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	7.853.001	6.376.811
3.	+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	1.111.666	2.522.833
4.	-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-1.557.261	-5.410.399
5.	+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	7.849.325	16.042.681
6.	-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	-152.309
7.	+/- Zinsaufwendungen/Zinserträge	11.833.891	5.472.011
8.	= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit (Summen aus 1 bis 7)	-11.578.726	2.340.517
9.	- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-100.492.400	-89.358.137
10.	+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	0	1.056.304
11.	- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-5.957.530	-5.999.254
12.	- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-25.085.417	0
13.	+ Erhaltene Zinsen	313.851	86.102
14.	= Cashflow aus der Investitionstätigkeit (Summe aus Zeilen 9 bis 12)	-131.221.496	-94.214.985
15.	+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von Gesellschaftern des Mutterunternehmens	61.183.087	24.153.696
16.	+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	105.004.405	87.874.359
17.	- Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten	-14.425.647	-16.305.986
18.	- Gezahlte Zinsen	-12.147.742	-5.558.114
19.	= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit (Zeilen 14 bis 17)	139.614.104	90.163.955
20.	= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds (Summe aus Zeilen 8, 13 und 18)	-3.186.118	-1.710.513
21.	+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	12.598.157	14.308.669
22.	= Finanzmittelfonds am Ende der Periode (Summe aus Zeilen 19 und 20)	9.412.039	12.598.157

Deutsche Aircraft Group GmbH, Weßling

Konzernanhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

1. Angewandte Vorschriften

Der Konzernabschluss der Deutsche Aircraft Group GmbH (Amtsgericht München: HRB 247823) für das Geschäftsjahr 2024 wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt. Die Gliederung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung folgt dem Gesamtkostenverfahren (§ 275 Abs. 2 HGB).

2. Going Concern

Der Konzern der Deutsche Aircraft Group GmbH (DAG) ist zur Finanzierung seiner Geschäftstätigkeit bis auf Weiteres davon abhängig, dass die dazu erforderlichen Finanzmittel durch das Mutterunternehmen Sierra Holding Company, Sparks, Nevada/USA, („SHC“) oder andere mit diesem verbundene Unternehmen zur Verfügung gestellt werden. Dies erfolgt regelmäßig durch sog. „IC-Darlehen“ sowie Einzahlungen in die Kapitalrücklage der DAG zur Dotierung bei der jeweiligen Tochtergesellschaft.

Zum 31. Dezember 2024 sind verzinsliche IC-Darlehen über (umgerechnet) TEUR 176.475 (Vorjahr: TEUR 82.578) bilanziert, die alle eine Laufzeit bis zum 31. Januar 2026 haben, alternativ, falls in der Zwischenzeit ein Dritter als Anteilseigner der Deutschen Aircraft Group GmbH oder deren Muttergesellschaft eintritt, innerhalb von 30 Tagen nach Eintritt. Wie im Nachtragsbericht ausgeführt, sind nach dem Bilanzstichtag weitere IC-Darlehen über (umgerechnet) insgesamt TEUR 71.362) gewährt worden, die vertraglich ebenfalls diese Laufzeitbestimmungen besitzen. Die betroffenen gesetzlichen Vertreter gehen sämtlich davon aus, dass diese Darlehen, wie bereits in der Vergangenheit geschehen, weiter prolongiert werden und damit der Gesellschaft bzw. dem Konzern wirtschaftlich längerfristig zur Verfügung stehen.

Auf Grundlage dessen sowie unter Berücksichtigung der im Kalenderjahr 2025 bereits erfolgten Einzahlungen in die Kapitalrücklage der DAG von insgesamt TUSD 16.100 (umgerechnet TEUR 14.756) und des von der SHC der DAG sowie deren Tochterunternehmen Deutsche Aircraft GmbH („DA“) sowie Deutsche Aircraft Leipzig GmbH („DAL“) gewährten Support Letters, der die Finanzierung des von dieser betriebenen Entwicklungsprojekts D328eco™ sicherstellen soll, erachten die gesetzlichen Vertreter der Deutsche Aircraft Group GmbH die Finanzierung der Geschäftstätigkeit des DAG-Konzerns als nach den Umständen zumindest für 12 Monate ab dem Zeitpunkt der Erteilung des Bestätigungsvermerks zu diesem Konzernabschluss gesichert und haben daher diesen Konzernabschluss unter Zugrundelegung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufgestellt.

3. Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis besteht aus der Deutsche Aircraft Group GmbH, Weßling, sowie den drei Unternehmen, auf die die DAG einen beherrschenden Einfluss ausüben kann, da sie direkt bzw. indirekt sämtliche Anteile hält. Es handelt sich im Einzelnen um folgende vollkonsolidierte Unternehmen:

Firma und Sitz des Unternehmens	Anteil am Kapital (31.12.2024) %	Eigenkapital (31.12.2024) TEUR	Ergebnis (GJ 2024) TEUR
Deutsche Aircraft GmbH, Weßling	100,0	2.163	-35.636
Deutsche Aircraft Leipzig GmbH, Weßling	100,0	23.875	-2.474
328 Aircraft Trade GmbH, Weßling	100,0	19	-4

4. Stichtag des Konzernabschlusses

Der Konzernabschluss wurde zum 31. Dezember 2024 aufgestellt. Zu diesem Stichtag enden die Geschäftsjahre des Mutterunternehmens sowie aller anderen in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen.

5. Konsolidierungsmethoden

Die Erstkonsolidierung erfolgte zum 1. Januar 2023 nach der Neubewertungsmethode. Der Ansatz des neubewerteten Eigenkapitals erfolgt gemäß § 301 Abs. 1 HGB mit dem Betrag, der den Zeitwert der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung entspricht. Ein nach der Verrechnung der Anteile an dem verbundenen Unternehmen mit dem Eigenkapital verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen. Im Rahmen der Neubewertungsmethode wurden stille Reserven sowie stille Lasten aufgedeckt, die sich wie folgt aufteilen:

- Geschäfts- oder Firmenwert: TEUR 3.833
- Stille Reserven im Vorratsvermögen: TEUR 4.130
- Stille Lasten im Vorratsvermögen: TEUR 6.358

Die stillen Reserven und stillen Lasten im Vorratsvermögen wurden noch im Geschäftsjahr 2023 vollständig verbraucht.

Konzerninterne Forderungen und Schulden wurden ebenso wie konzerninterne Aufwendungen und Erträge gegeneinander verrechnet. Zwischenergebnisse fielen im Berichtsjahr nicht an.

Die Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind grundsätzlich nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt.

6. Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung

Der bilanzierte Geschäfts- oder Firmenwert betrifft den aktiven Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Deutsche Aircraft GmbH, Weßling, zum 1. Januar 2023 in Höhe von TEUR 3.833. Dieser wird – da keine objektivierenden anderweitigen Erkenntnisse vorliegen – planmäßig über 10 Jahre abgeschrieben. Zum 31. Dezember 2024 ergibt sich damit ein Buchwert in Höhe von TEUR 3.066 (Vorjahr: TEUR 3.450).

7. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben sich gegenüber dem Vorjahres-Konzernabschluss nicht geändert.

Immaterielle Vermögensgegenstände

Vom Wahlrecht zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens gem. § 248 Abs. 2 HGB wird Gebrauch gemacht. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten (Pflichtbestandteile, bestehend aus den Material- sowie Fertigungskosten (jeweils Einzel und Gemeinkosten), den Sonderkosten der Fertigung, dem zuordenbaren Werteverzehr des Anlagevermögens sowie dem auf den Zeitraum der Herstellung entfallenden Zinsaufwand) zzgl. Anschaffungskosten der hierzu bezogenen Fremdleistungen. Da sich alle selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände derzeit noch in der Entwicklung befinden, erfolgt noch keine planmäßige Abschreibung. Außerplanmäßige Abschreibungen wurden aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderung (§ 253 Abs. 3 Satz 5 HGB) im Einzelfall vorgenommen.

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden mit den Anschaffungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt (Software über drei bis fünf Jahre, Patente und Rechte über drei Jahre).

Gewährte und nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse aus öffentlichen Fördermitteln werden Anschaffungs- oder Herstellungskosten mindernd direkt bei den betroffenen Vermögensgegenständen in Abzug gebracht. Infolgedessen wird über die Nutzungsdauer des angeschafften Wirtschaftsguts eine geringere Abschreibung verrechnet als im Fall ohne Gewährung des Zuschusses, sobald die Abschreibung erfolgt. Die Entwicklung der Posten im Berichtsjahr ist im Anlagengitter (Anlage zu diesem Anhang) dargestellt. Im Posten „Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte – in der Entwicklung“ wurden erhaltene Investitionsförderungen in Höhe von insgesamt TEUR 8.449 (Vorjahr: TEUR 6.437) dergestalt in Abzug gebracht.

Sachanlagevermögen

Die Gegenstände des Sachanlagevermögens werden mit den Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen angesetzt. Die Nutzungsdauern betragen zwischen zwei und sechzehn Jahren. Bei voraussichtlich dauernder Wertminderung erfolgt gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB eine außerplanmäßige Abschreibung. Geringwertige Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit einem Anschaffungspreis zwischen 251 EUR netto und 1.000 EUR netto werden im Jahr des Zugangs inventarisiert und sofort abgeschrieben. Im Anlagengitter wird deren Abgang im Zugangsjahr unterstellt. Bis 250 EUR liegende Anschaffungen wurden direkt im Aufwand erfasst.

Finanzanlagen

Am 1. Oktober 2024 gab der Konzern eine Partnerschaft mit der Weerts Group, einem Entwickler von Logistik- und Immobilieninfrastruktur, zur Errichtung der neuen Endmontagelinie (Final Assembly Line, FAL) für das Modell D328eco™ am Flughafen Leipzig/Halle bekannt. Die Inbetriebnahme der FAL ist für das vierte Quartal 2025 vorgesehen. In diesem Zusammenhang wurde im Geschäftsjahr 2024 eine langfristig angelegte Kautionsleistung von TEUR 25.000 erbracht, welche unter dem Posten sonstige Ausleihungen ausgewiesen wird und zu Anschaffungskosten bilanziert ist. Der Vermieter führt hierfür zugunsten des Konzerns ein separates verzinsliches Mietkautionskonto. Bis zum Bilanzstichtag fielen bereits Zinserträge i.H.v. TEUR 85 an, welche diesem Treuhandkonto gutgeschrieben wurden. Die sonstigen Ausleihungen erhöhten sich entsprechend auf TEUR 25.085 (Vorjahr TEUR 0).

Vorratsvermögen

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Ersatzteile werden zu durchschnittlichen Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten (zu deren Ermittlung wird auf die nachfolgenden Erläuterungen zu den unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen verwiesen) oder – sofern erforderlich – entsprechend dem strengen Niederstwertprinzip zum niedrigeren beizulegenden Wert am Bilanzstichtag bewertet. Wertminderungsrisiken aus langer Lagerdauer bzw. Überbeständen wird durch angemessene, an den aktuellen Verbräuchen gemessene Wert- bzw. Reichweitenabschläge Rechnung getragen.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Ersatzteile können hinsichtlich ihrer geschätzten Umschlagsdauer wie folgt gegliedert werden:

Geschätzte Reichweite	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 TEUR
bis 1 Jahr	1.728	2.617
über 1 bis 5 Jahre	5.416	4.690
über 5 Jahre	7.954	6.482
Summe	15.098	13.789

Unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen sind – unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips – zu Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten beinhalten neben Material- und Fertigungseinzelkosten auch angemessene Teile der Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie auf den Zeitraum der Herstellung entfallenden Zinsaufwand.

Geleistete Anzahlungen auf Vorräte werden zum Zahlungsbetrag angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zum Nominalwert, ggf. unter Abzug gebotener Wertberichtigungen, bilanziert. Allen risikobehafteten Posten ist durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen.

Liquide Mittel

Liquide Mittel sind mit ihrem Nenn- bzw. Nominalwert angesetzt. Fremdwährungsbestände werden zum Devisenkassamittelkurs des Bilanzstichtages bewertet.

Rechnungsabgrenzungsposten

Als Rechnungsabgrenzungsposten sind Ausgaben (aktiv) bzw. Einnahmen (passiv) vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwendungen bzw. Erträge für eine bestimmte Zeit nach diesem Stichtag darstellen.

Rückstellungen

Rückstellungen wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags gebildet und decken alle am Bilanzstichtag erkennbaren Risiken (inkl. drohender Verluste aus schwebenden Geschäften) und ungewissen Verpflichtungen ab. Unverändert zum Vorjahr bestehen keine langfristigen Rückstellungen.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden zu ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Währungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden grundsätzlich mit dem amtlichen Umrechnungskurs zum Transaktionszeitpunkt erfasst.

Kurzfristige (Restlaufzeit von maximal einem Jahr) auf fremde Währung lautende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten werden zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Bei einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden dabei zusätzlich das Anschaffungskosten- und das Realisationsprinzip beachtet.

Latente Steuern

Auf temporäre Differenzen zwischen handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen werden latente Steuern gemäß § 274 HGB gerechnet. Die Bewertung erfolgt zum voraussichtlichen Steuersatz im Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen; dieser beträgt aktuell 27,375 % (Körperschaftsteuer zzgl. Solidaritätszuschlag sowie Gewerbesteuer). Aktive und passive latente Steuern werden miteinander verrechnet. Aktive latente Steuern auf Verlustvorträge werden insoweit berücksichtigt, als diesen passive latente Steuern gegenüberstehen. Ein sich ggf. ergebender aktiver Überhang wird gem. § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht angesetzt. Passive latente Steuern entfallen im Wesentlichen auf die selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens; aktive latente Steuern basieren auf den steuerlichen Verlustvorträgen. Latente Steuern aus Konsolidierungsmaßnahmen (§ 306 HGB) entstanden nicht.

8. Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der Posten im Berichtsjahr ist im Anlagengitter als Anlage zu diesem Anhang dargestellt. Im Posten „Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte – in der Entwicklung“ wurden im Geschäftsjahr Fremdkapitalzinsen in Höhe von TEUR 3.102 (Vorjahr: TEUR 2.462) aktiviert.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind unverändert zum Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig.

Die sonstigen Vermögensgegenstände von TEUR 2.081 (Vorjahr: TEUR 2.732) betreffen im Wesentlichen Umsatzsteuerforderungen gegenüber dem Finanzamt in Höhe von TEUR 520 (Vorjahr: TEUR 1.376) sowie Mietkautionen in Höhe von TEUR 358 (Vorjahr: TEUR 324), nicht frei verfügbare liquide Mittel aus Anzahlungen im Zusammenhang mit einer Kaufoption für D328-Gebrauchtflugzeuge in Höhe von TEUR 338 (Vorjahr: TEUR 338) und Vorsteuererstattungsansprüche aus EU- und Nicht-EU-Ländern von TEUR 209 (Vorjahr: TEUR 171).

Konzerneigenkapital

Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals im Geschäftsjahr 2024 ist im Konzerneigenkapitalspiegel dargestellt.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen:

	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 TEUR
Ausstehende Rechnungen	4.015	3.452*
Personal und soziale Leistungen	1.974	1.844
Sonstige	675	256
Gesamt	6.664	5.552

Verbindlichkeiten

	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	117.605	103.206
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	11.280	9.742
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.545	15.813*
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	188.663	100.765
<i>davon verzinsliche IC-Darlehen</i>	<i>176.475</i>	<i>82.578</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	701	840
Gesamt	328.794	230.366*

*Im Berichtsjahr wurde der Vorjahreswert der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen um 2,1 Mio. € gemindert und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechend erhöht, da die der Berechnung der Rückstellung entsprechenden Rechnungen zum Zeitpunkt der Erstellung des Vorjahresabschlusses bereits vorlagen.

Das Programm zur Entwicklung eines hochmodernen Regionalflugzeugs auf Basis der bestehenden D328®-Plattform wurde im Jahr 2020 gestartet und wird von der deutschen Bundesregierung mittels eines KfW-Darlehens mitfinanziert. Der Kreditvertrag, der Ende Januar 2020 unterzeichnet wurde, umfasst einen maximalen Kreditrahmen von Mio. EUR 125. Im 4. Quartal 2024 wurde die letzte Tranche des KfW-Darlehens von TEUR 18.192 ausbezahlt. Damit ist der maximale Kreditrahmen ausgeschöpft. In Übereinstimmung mit dem Tilgungsplan des Darlehens begann der Tilgungslauf für 8/33 der Darlehenssumme ab dem Geschäftsjahr 2023 (unbedingt rückzahlbare jährliche Raten). Die restlichen Darlehensmittel von 25/33 der Darlehenssumme sind entsprechend der Anzahl der ausgelieferten D328eco™ Flugzeuge zurückzuzahlen. Die Tilgung beginnt entsprechend nach der Auslieferung des ersten D328eco™ Flugzeugs und setzt sich anteilmäßig für maximal 310 Auslieferungen fort.

Bis zum Bilanzstichtag wurden Mittel in Höhe von insgesamt Mio. EUR 125 (Vorjahr: Mio. EUR 107) abgerufen. Davon wurden in den Jahren 2023 und 2024 bisher gemäß dem 8/33-Tilgungsplan vertragsgemäß TEUR 7.587 getilgt. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 beträgt die valutierende Darlehenssumme damit TEUR 117.605. Innerhalb eines Jahres sind TEUR 3.794 (Vorjahr: TEUR 3.794) zur Rückzahlung fällig. In mehr als einem und bis zu fünf Jahren sind es insgesamt TEUR 23.435 (Vorjahr: TEUR 5.182). Der verbleibende Betrag von TEUR 90.376 (Vorjahr: TEUR 94.230) hat eine Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren.

Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen betreffen laufende Aufträge und haben, wie im Vorjahr, sämtlich eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthaltenen Verbindlichkeiten aus verzinslichen (IC-)Darlehen in Höhe von TEUR 176.475 haben sämtlich eine vertragliche Restlaufzeit bis zum 31. Januar 2026; alternativ, falls in der Zwischenzeit ein Dritter als Anteilseigner der Deutschen Aircraft Group GmbH oder deren Muttergesellschaft eintritt, innerhalb von 30 Tagen nach Eintritt (Vorjahr: TEUR 82.578 Restlaufzeit bis zum 31. Januar 2025). Sie sind ferner mit Rangrücktritten versehen. Die gesetzlichen Vertreter gehen aber unverändert davon aus, dass diese Darlehen, wie bereits in der Vergangenheit geschehen, weiter prolongiert werden und dem Konzern damit wirtschaftlich längerfristig zur Verfügung stehen. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 12.188 (Vorjahr: TEUR 18.187) resultieren im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 4.948 und aus geleisteten Anzahlungen in Höhe von TEUR 6.018 und haben, wie im Vorjahr, formal eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die gegenüber Dritten bestehenden Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die sonstigen Verbindlichkeiten sind, wie im Vorjahr, ebenfalls allesamt kurzfristig (Restlaufzeit bis zu einem Jahr). Zur Anpassung des Vorjahresbetrags verweisen wir auf die obenstehende Erläuterung zu den sonstigen Rückstellungen.

Mit Pfandrechten oder ähnlichen Rechten gesicherte Verbindlichkeiten bestehen unverändert nicht; ansonsten bestehen branchenübliche Eigentumsvorbehalte.

Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es besteht ein Bestellobligo in Höhe von TEUR 47.858 und TUSD 32.458, d.h. umgerechnet insgesamt TEUR 79.100 (Vorjahr: TEUR 51.269).

Aus den bestehenden Leasing- und Mietverträgen, Grundlaufzeiten längstens bis zum 31. Dezember 2046 (Vorjahr: bis zum 31. Dezember 2027), resultieren insgesamt folgende finanzielle Verpflichtungen:

	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 TEUR
Gebäude	164.763	13.215
IT, Kfz u.a.	315	261
Gesamt	165.078	13.476

Miet- und Leasingverträge werden aus Praktikabilitätsgründen abgeschlossen und dienen insbesondere einer Streckung der notwendigen Ausgaben sowie einer Verringerung der längerfristigen Kapitalbindung und des Investitionsrisikos. Umgekehrt sind sie grds. teurer als eine vergleichbare Eigenanschaffung; dies wird jedoch bewusst in Kauf genommen.

9. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse (vor Erlösschmälerungen) gliedern sich nach Tätigkeitsbereichen und geographisch bestimmten Märkten wie folgt auf:

Tätigkeitsbereiche	2024 TEUR	2023 TEUR
Neu- und Ersatzteilverkauf	9.749	12.354
Technischer Kundendienst	2.076	2.243
Wartung/Umbau/Umrüstung von Flugzeugen und Handel mit Flugzeugen	13.298	15.975
Engineering	2.781	195
Summe	27.904	30.767

Geographisch bestimmte Märkte	2024 TEUR	2023 TEUR
Deutschland	13.440	14.210
Andere EU-Länder	1.289	1.290
USA	10.616	12.285
Sonstige	2.560	2.982
Summe	27.904	30.767

Andere aktivierte Eigenleistungen

Die anderen aktivierten Eigenleistungen resultieren nahezu ausschließlich aus der Aktivierung der Entwicklungskosten für das D328eco™-Programm bei der Deutsche Aircraft GmbH als selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens.

Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge resultieren aus:

	2024 TEUR	2023 TEUR
Weiterbelastung von Kosten an Konzernunternehmen	234	181
Währungskursgewinne	923	1.732
Auflösung von Rückstellungen (periodenfremde Erträge)	143	41
Wertaufholungen	0	96
Sonstige periodenfremde Erträge	62	56
Sonstige	1.543	103
Gesamt	2.905	2.209

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	2024 TEUR	2023 TEUR
Währungskursverluste	9.465	1.503
Rechts- und Beratungskosten	1.235	1.620
Verwaltung und Vertrieb	2.841	2.478
Miete und Leasing	3.737	3.443
IT-Kosten	2.372	1.328
Versicherungen	800	801
Instandhaltung	357	421
Wertberichtigungen und andere periodenfremde Aufwendungen	132	53
Sonstige	4.895	2.137
Gesamt	25.834	13.784

Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten gem. § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von TEUR 4.527 (Vorjahr: TEUR 429). Davon entfallen TEUR 4.099 auf Entwicklungsleistungen, die aufgrund eines Lieferantenwechsels nicht weiterverwendet werden und damit im Anlagengitter als Abgang erfasst wurden.

Im Vorjahr enthielt diese Position außerplanmäßige Abschreibungen auf Anlagen im Bau in Höhe von TEUR 3.406, die ursprünglich als Planungskosten für die Produktion in Leipzig aktiviert waren. Mit der im Herbst 2023 getroffenen Entscheidung, die Immobilie nicht selbst zu errichten, waren diese Planungskosten abzuschreiben.

10. Sonstige Angaben

Forschungs- und Entwicklungskosten

Entwicklungskosten wurden in Höhe von TEUR 93.286 (Vorjahr: TEUR 82.662) – nach Absetzung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Fördermitteln in Höhe von TEUR 2.012 (Vorjahr: TEUR 6.437) – als selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und in Höhe von TEUR 428 (Vorjahr: TEUR 185) als Sachanlagevermögen im Bau aktiviert. Forschungskosten sind, wie im Vorjahr, nicht angefallen.

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer

Die Zahl der während des Geschäftsjahres durchschnittlich beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer betrug 514 (Vorjahr: 438).

Aufteilung in Gruppen:	2024
Operativ: Engineering und Operations	354
Administration, Sales und Procurement	160
Gesamt	514

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag wurden von der US-Gesellschafterin SHC weitere (IC-)Darlehen in Höhe von insgesamt TUSD 78.000 (TEUR 71.362) gewährt. Diese sind mit Rangrücktritten versehen und haben vertraglich eine Laufzeit bis zum 31. Januar 2026; alternativ, falls in der Zwischenzeit ein Dritter als Anteilseigner der Deutschen Aircraft Group GmbH oder deren Muttergesellschaft eintritt, innerhalb von 30 Tagen nach Eintritt. Die gesetzlichen Vertreter gehen aber davon aus, dass diese Darlehen, wie bereits in der Vergangenheit mit den übrigen IC-Darlehen geschehen, weiter prolongiert werden und der Gesellschaft bzw. dem Konzern damit wirtschaftlich längerfristig zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus erfolgten Einzahlungen in die Kapitalrücklage in Höhe von TUSD 16.100, d.h. TEUR 14.756.

Honorare des Konzernabschlussprüfers

	2024
Abschlussprüfungsleistungen	TEUR 230
Summe	TEUR 230

Geschäftsführung

Der Geschäftsführung gehören an:

- Andrew David Jackson, CEO, Marple Cheshire/Großbritannien
- Nico Neumann, COO, seit dem 01.01.2025 Co-CEO, Olching/Deutschland

Die Angabe der Gesamtbezüge ist aufgrund § 286 Abs. 4 HGB unterblieben.

Konzernzugehörigkeit

Die Deutsche Aircraft Group GmbH ist seit dem 8. September 2022 eine 100%-Tochter der Deutsche Aircraft Holdings Limited, Grand Cayman, Cayman Islands. Diese Gesellschaft ist wiederum eine 100%-Tochter der Sierra Holding Company, Sparks, Nevada/USA. Die Deutsche Aircraft Group GmbH nebst ihren Tochtergesellschaften wird in den Konzernabschluss der Sierra Holding Company einbezogen (größter und kleinster Konsolidierungskreis). Dieser Konzernabschluss wird jedoch nicht veröffentlicht und wirkt daher auch nicht befreiend im Sinne des § 292 HGB.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Der im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Deutsche Aircraft Group GmbH zum 31. Dezember 2024 ausgewiesene Bilanzverlust von EUR 2.475.084,97, der sich aus dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr von EUR 2.302.983,94 und dem Jahresfehlbetrag für 2024 von EUR 172.101,03 ergibt, soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

11. Kapitalflussrechnung

Die Konzern-Kapitalflussrechnung ist nach DRS 21 (Deutsche Rechnungslegungs Standards) gegliedert.

Die im Geschäftsjahr ausgewiesenen Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen betreffen im Wesentlichen die Entwicklungsleistungen für das D328eco™ Programm.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beinhaltet die für die Finanzierung des Konzerns geleisteten Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von Gesellschaftern des Mutterunternehmens sowie Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten von der SHC sowie der KfW.

Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen für langfristige sonstige Ausleihungen in Form eines Miettreuhandkonto der Weerts Group zur Errichtung der Endmontagelinie FAL in Leipzig wurden zu 100% durch Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von Gesellschaftern finanziert.

Der in der Konzern-Kapitalflussrechnung angegebene Finanzmittelfonds entspricht dem Bilanzposten „Liquide Mittel – Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten“.

Weßling, den 30. Juni 2025

Andrew David Jackson
(Geschäftsführer)

Nico Neumann
(Geschäftsführer)

Entwicklung des Anlagevermögens

		Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwerte			
		1.1.2024	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Invest.Förderung	31.12.2024	1.1.2024	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	31.12.2024	31.12.2024	Vorjahr
		EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände														
1.	Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte - in der Entwicklung	173.415.966,02	96.229.391,91	4.527.221,51	-930.917,91	-2.012.012,20	262.175.206,31	428.681,51	4.098.540,00	4.527.221,51	0,00	0,00	262.175.206,31	172.987.284,51
2.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.950.593,51	541.269,86	61.354,00	4.474.077,62	0,00	9.904.586,99	355.526,03	1.459.012,54	0,00	0,00	1.814.538,57	8.090.048,42	4.595.067,48
3.	Geleistete Anzahlungen	4.842.960,85	5.733.750,70	0,00	-4.474.077,62	0,00	6.102.633,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.102.633,93	4.842.960,85
4.	Geschäfts- oder Firmenwert	3.833.081,60	0,00	0,00	0,00	0,00	3.833.081,60	383.308,16	383.308,16		0,00	766.616,32	3.066.465,28	3.449.773,44
		187.042.601,98	102.504.412,47	4.588.575,51	-930.917,91	-2.012.012,20	282.015.508,83	1.167.515,70	5.940.860,70	4.527.221,51	0,00	2.581.154,89	279.434.353,94	185.875.086,28
II. Sachanlagen														
1.	Technische Anlagen und Maschinen	609.814,11	190.453,92	0,00	0,00	0,00	800.268,03	217.843,90	202.846,94	0,00	0,00	420.690,84	379.577,19	391.970,21
2.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.417.568,05	882.100,89	15.498,00	1.080.165,28	0,00	7.364.336,22	1.127.520,80	1.709.293,26	22.588,22	0,00	2.814.225,84	4.550.110,38	4.290.047,25
3.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.292.375,19	4.884.975,23	3.737.054,99	-149.247,37	0,00	9.291.048,06	3.406.093,81	0,00	3.406.093,81	0,00	0,00	9.291.048,06	4.886.281,38
		14.319.757,35	5.957.530,04	3.752.552,99	930.917,91	0,00	17.455.652,31	4.751.458,51	1.912.140,20	3.428.682,03	0,00	3.234.916,68	14.220.735,63	9.568.298,84
III. Finanzanlagen														
Sonstige Ausleihungen		0,00	25.085.416,67	0,00	0,00	0,00	25.085.416,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.085.416,67	0,00
		201.362.359,33	133.547.359,18	8.341.128,50	0,00	-2.012.012,20	324.556.577,81	5.918.974,21	7.853.000,90	7.955.903,54	0,00	5.816.071,57	318.740.506,24	195.443.385,12

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Deutsche Aircraft Group GmbH, Weßling

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Aircraft Group GmbH, Weßling, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Deutsche Aircraft Group GmbH, Weßling, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss 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 des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen 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 Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns 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 Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte im 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 Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften 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 Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts 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 falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 des Konzerns 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 Konzernabschluss und im Konzernlagebericht 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 der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

München, den 30. Juni 2025

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Thomas Reitmayr
Wirtschaftsprüfer

Robert Aumann
Wirtschaftsprüfer