

## **Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**

An die Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung

### **Prüfungsurteile**

Wir haben den Jahresabschluss der Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach - bestehend aus der Bilanz zum 30. November 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Dezember 2019 bis zum 30. November 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung für das Geschäftsjahr vom 1. Dezember 2019 bis zum 30. November 2020 geprüft. Die in Abschnitt B. 5. des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) sowie die in Abschnitt B. 3. des Lageberichts enthaltenen Pro-Forma-Zahlen für den Vorjahreszeitraum haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- ▶ entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 30. November 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Dezember 2019 bis zum 30. November 2020 und
- ▶ vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

## **Grundlage für die Prüfungsurteile**

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

## **Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) sowie die Pro-Forma-Zahlen für den Vorjahreszeitraum.

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

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

- ▶ wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnisse aufweisen oder
- ▶ anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen 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 Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

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

## **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

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

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

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

- ▶ identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher - beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- ▶ gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben;
- ▶ beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ▶ ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- ▶ beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt;
- ▶ beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens;

- ▶ führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Eschborn/Frankfurt am Main, 20. September 2021

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hanft  
Wirtschaftsprüfer

Sommerrock  
Wirtschaftsprüfer

# **Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach**

## **Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020**

### **A. Grundlagen der Gesellschaft**

### **B. Wirtschaftsbericht**

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

### **C. Nachtragsbericht**

### **D. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht**

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

## **A. Grundlagen der Gesellschaft**

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

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

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

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

## **B. Wirtschaftsbericht**

### **1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen**

Das Wirtschaftswachstum in Deutschland hat sich im zurückliegenden Geschäftsjahr weiter abgeschwächt: Nach den Berechnungen des Statistischen Bundesamt lag das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2020 nach ersten Berechnungen um 5,0% niedriger als im Vorjahr. Die deutsche Wirtschaft ist somit nach einer zehnjährigen Wachstumsphase im Corona-Krisenjahr 2020 in eine tiefe Rezession geraten, ähnlich wie zuletzt während der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009. Auch das Konsumklima schwächte sich über das Jahr 2020 deutlich auf -6,8 Punkte im Dezember ab (Dezember 2019: 9,6 Punkte).

Die Arbeitslosenquote stieg nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit leicht von 4,8% im November 2019 auf 5,9% im November 2020 an.

Für die europäische Airline-Industrie identifizierte die International Air Transport Association (IATA) in ihrem Annual Review Report für 2020 (Stand November 2020) eine deutliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation ihrer Mitgliedsairlines: Die Anzahl der Flüge nahm im Jahr 2020 um 22,5 Mio. von 38,9 Mio. auf 16,4 Mio. ab, die angebotenen ASK (available seat kilometers) sanken um 57,6% und die Airlines erlitten einen geschätzten Nettoverlust von insgesamt 118,5 Mrd. USD. Angesichts des Ausmaßes der unvorhergesehenen Verluste in der Luftverkehrsbranche wären viele Fluggesellschaften ohne staatliche Hilfe gescheitert. Tatsächlich gab es nur dort, wo die staatliche Unterstützung minimal war, wie z.B. in Lateinamerika, Zusammenbrüche oder Umstrukturierungen im Rahmen von Insolvenzen. In Nordamerika, Europa und Teilen Asiens erhielten die Fluggesellschaften erhebliche Finanzspritzen von den Regierungen. Die Gesamthilfe für Fluggesellschaften im Jahr 2020 beläuft sich auf etwa 173 Mrd. USD und wurde in verschiedenen Formen geleistet. Mehr als die Hälfte davon sind gestundete Schulden oder Zahlungen, die im Zuge der Erholung der Branche nachgezahlt werden müssen.



Aufgrund der corona-bedingten Reisebeschränkungen brach der Personenflugverkehr in Deutschland und weltweit massiv ein. Die angebotene Kapazität aus dem deutschen touristischen Flugmarkt sank im Sommer 2020 um rund 80%.

Auf dem Kerosinmarkt kam es zu einem signifikanten Preisverfall. Während zu Beginn des Geschäftsjahres der Marktpreis noch bei 633 USD/Tonne lag, sank dieser bis zum November 2020 auf nur noch 365 USD/Tonne. Der durchschnittliche Kerosinmarktpreis (gewichtet mit Condor-Verbrauchsmengen) lag bei 461 USD/Tonne nach 625 USD/Tonne im Vorjahresvergleichszeitraum (-26%). Am Devisenmarkt konnte der EUR gegenüber dem USD wieder an Stärke gewinnen, so dass der Euro-USD Wechselkurs von 1,11 EUR/USD zu Beginn des Geschäftsjahres auf 1,19 EUR/USD am Ende des Geschäftsjahres anstieg.

Als Folge unvorteilhafter Hedging-Geschäfte konnte die Condor nur teilweise von dem starken Preisverfall profitieren. Die gesicherten Kerosinpreise in EUR sanken dennoch um 13% gegenüber dem Vorjahr.

## **2. Geschäftsverlauf**

Am 1. Dezember 2019 wurde das vorläufige Schutzschirmverfahren der CFG plangemäß in das Planverfahren in Eigenverwaltung überführt, weshalb das Geschäftsjahr der Condor Flugdienst GmbH im Vorjahr nur ein 2-monatiges Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Oktober bis zum 30. November 2019 umfasste.

Im Dezember 2019 war Condor als Folge der Insolvenz des Mutterkonzerns Thomas Cook Group gezwungen, 170 Stellen in der Bodenorganisation abzubauen. Dieser Stellenabbau wurde auch durch betriebsbedingte Kündigungen im Rahmen des Schutzschirmverfahrens realisiert.

Das Schutzschirmhauptverfahren der BLT Berlin Lufttransport GmbH (vormals: Condor Berlin GmbH), Schönefeld, (im Folgenden „BLT“) wurde am 1. Januar 2020 durch Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main eröffnet. Nach Verfahrenseröffnung wurde der Geschäftsbetrieb wie bereits im Eröffnungsverfahren fortgeführt. Allerdings führte die Corona-Krise zu einem erheblichen Wertverfall des Vermögens der BLT. Der Markt für Flugzeuge ist aufgrund der Auswirkungen der Pandemie zusammengebrochen. Am 27. Mai 2020 wurde ein Kaufvertrag mit der Condor bezüglich der elf im Eigentum der BLT befindlichen Flugzeuge mit Zustimmung der Sonderinsolvenzverwalterin und der aufschiebenden Bedingung der Zustimmung der Gläubigerversammlung der BLT abgeschlossen. Die Gläubigerversammlung der BLT hat dem neuen Kaufvertrag im Termin vom 14. Juli 2020 zugestimmt. Der Kaufpreis wurde über monatliche Raten von August 2020 bis August 2021 gezahlt. Bis dahin blieben die Flugzeuge im rechtlichen Eigentum der BLT.

Von den Flugzeugen von externen Leasinggebern wurden im Zeitraum September 2019 bis Januar 2020 sechs Flugzeuge (4x A321, 2x B757) nachverhandelt, wobei zwei A321 nach wie vor in der Flotte sind, die beiden B757 die Flotte zum 30. Juni 2020 gemäß nachverhandeltem Vertrag verlassen haben.

Im Zeitraum September 2019 bis Januar 2020 wurden zudem Leasingverträge für sieben weitere Flugzeuge (6 x A321, 1 x A320) von der ehemaligen Thomas Cook Airlines UK übernommen, um die im deutschen Markt im Sommer 2019 eingesetzte Flotte zu sichern. Operiert wurden diese Flugzeuge vorübergehend durch die ehemaligen Schwestergesellschaften Thomas Cook Airlines Balearics SL, Palma, Spanien (TCAB), und Thomas Cook Aviation GmbH, Frankfurt am Main (TCAV), im Sublease. Im Februar 2020 wurden zwei Leasingverträge unterzeichnet, um zwei weitere A320-Flugzeuge für den Sommer 2020 bereitstellen zu können. Diese Flugzeuge wurde Ende Juli 2020 und Anfang August 2020 von den Leasinggebern übernommen.

Zusätzlich zu den oben beschriebenen Leasingverträgen bestanden Ende 2019 zwei weitere Leasingverträge mit der indirekten Tochtergesellschaft LLG Nord GmbH & Co. Delta OHG, Grünwald, (LLG Nord) für zwei A320 Flugzeuge, die direkt im Sublease an SN Brussels Airlines, Brüssel, Belgien, vergeben waren. Im November 2019 wurde die LLG Nord zusammen mit ihrem Gesellschafter Internationale Lufttransport 2 GmbH, Oberursel im Taunus, von der Condor übernommen, um das bestehende Konstrukt und die Leasingeinnahmen von SN Brussels für Condor zu erhalten. Infolge der Corona-Pandemie und der damit verbundenen negativen Auswirkung auf den Wert der LLG Nord-Flugzeuge wurde dann allerdings am 27. Mai 2020 gemäß Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main das Insolvenzverfahren über die Internationale Lufttransport 2 GmbH eröffnet. In der Folge wurde zwischen SN Brussels, LLG Nord und Condor eine Auflösung der bestehenden Verträge verhandelt und per Ende September 2020 aufgelöst.

Am 24. Januar 2020 wurde ein Kaufvertrag über die Condor mit der polnischen PGL-Gruppe abgeschlossen; das Closing dieses Geschäfts war im April 2020 geplant und hätte die Rückzahlung des KfW-Darlehens ermöglicht.

Auf Basis dieses Kaufvertrages erstellte die Eigenverwaltung der Condor einen Insolvenzplan („Erster Plan“), der am 11. Februar 2020 vorgelegt wurde, dem durch die Gläubigerversammlung am 12. März 2020 zugestimmt wurde und der am 9. April 2020 rechtskräftig wurde.

Am 13. April 2020 trat die PGL-Gruppe vom Kaufvertrag über die Condor zurück. Als Grund machte sie Nicht-Erfüllung von Vertragsbedingungen durch die Condor geltend. Condor wies diese Darstellung zurück, da Condor die Closingbedingungen erfüllt hatte und verklagte die PGL Ende Juli 2020 aufgrund des Vertragsrücktritts auf Schadensersatz. Aufgrund des Rücktritts der PGL und der parallel entstehenden substanziellen finanziellen Konsequenzen der Corona-Krise ergab sich bei Condor ein signifikanter zusätzlicher Finanzierungsbedarf, der Ende April 2020 durch ein weiteres KfW-Darlehen in Höhe von 550 Mio. EUR gedeckt werden konnte und das Rettungsdarlehen aus Herbst 2019 abgelöst hat. Zudem konnte aufgrund des Rücktritts der PGL-Gruppe das Schutzschirmverfahren nicht wie geplant im April 2020 verlassen werden. Der zur Umsetzung der Transaktion bereits rechtskräftige Insolvenzplan musste wieder zurückgezogen werden.

Im März 2020 sprach die Bundesregierung eine Warnung vor „nicht-notwendigen Reisen“ aus. Diese wurde in den Folgewochen weiter konkretisiert und führte in der Konsequenz dazu, dass Condor bis zum Juni 2020 keine Passagierflüge mehr operieren konnte. Stattdessen wurden auf der Langstrecke mit Frachtflügen operiert. Mit einer teilweisen Aufhebung der Reisewarnungen konnte die Condor ab Juni 2020 wieder ein stark eingeschränktes Kurz- und Mittelstreckenprogramm nach Spanien, Italien, Portugal, Griechenland und Zypern operieren, bevor aufgrund einer aufkommenden zweiten Corona-Welle dieses Programm wieder deutlich weiter reduziert wurde. Touristische Langstreckenflüge wurden im Sommer 2020 gar nicht angeboten. Insgesamt operierte die Condor im Juli und August 2020 ca. 30%, insgesamt im Sommer 2020 im Durchschnitt lediglich 20% ihres geplanten Sommer-Flugprogramms.

Angesichts der Corona-Krise vereinbarte Condor im März 2020 Kurzarbeit für Boden, Cockpit- und Kabinenmitarbeiter mit den Gewerkschaften verd.di, Vereinigung Cockpit und Ufo. Die Kurzarbeitsvereinbarung wurde mit allen beteiligten Gewerkschaften im Juli 2020 modifiziert und bis zum Ablauf der gesetzlichen Maximaldauer der Kurzarbeit verlängert. Zudem wurde mit allen Gewerkschaften und den Mitarbeiter-Vertretungen das weitere Vorgehen für den Fall von eventuellen Personalüberbeständen nach Ablauf der Kurzarbeit geregelt.

Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie wurde zunächst kein neuer Investorenprozess eingeleitet, stattdessen wurde Condor seit Verfahrensende von einem Sanierungsgesellschafter, der SG Luftfahrt GmbH, Frankfurt am Main, gehalten und agierte bis auf Weiteres eigenständig am Markt. Im August 2020 wurde dem Amtsgericht Frankfurt am Main ein entsprechend überarbeiteter Insolvenzplan vorgelegt. Diesem Plan wurde am 22. Oktober 2020 von der Gläubigerversammlung zugestimmt und rechtskräftig.

Ende November 2020 wurden alle dafür notwendigen Unterlagen an das Amtsgericht Frankfurt am Main überlassen, dass daraufhin das Schutzschirmverfahren der Condor mit Wirkung zum 30. November 2020 aufgehoben hat.

Die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, hat am 30. November 2020 Condor die Kündigung des langjährig bestehenden Feeder-Agreements, dem sogenannten Special Pro-Rate-Agreement (SPA), mit Wirkung zum 31. Mai 2021 zugestellt. Condor hält diese Kündigung auf Basis von juristischen Experteneinschätzungen für evident kartellrechtswidrig im Sinne des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung. In einer vorläufigen Prüfung bestätigte das Bundeskartellamt diese Auffassung und Lufthansa verlängerte das bisherige Feeder-Agreement bis Mai 2022. Bis zu diesem Zeitpunkt wird auch eine Entscheidung des Bundeskartellamts über die Beschwerde der Condor im Hauptsacheverfahren erwartet.

### Wirtschaftliche Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2019/20 konnte während des Winterhalbjahres der Geschäftsbetrieb stabil fortgeführt werden, ab März 2020 wurde das operative Geschäft der Condor dann maßgeblich durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Während bis Februar 2020 die Anzahl der durchgeführten Flüge nur knapp 9% unter Vorjahr lag, kam es ab März 2020 durch Lockdown und weltweite Reisewarnungen zu einer fast kompletten Einstellung des Flugprogramms. Im März und April 2020 flog Condor vor allem zur Rückholung von Urlaubern in Zusammenarbeit mit dem Auswärtigen Amt und Reiseveranstaltern. Im Zeitraum April bis Juni 2020 wurden eine Vielzahl an Cargo-Flügen durchgeführt, um u.a. Schutzmasken und medizinische Ausrüstung nach Deutschland zu importieren. Ein sehr kleines Rumpfprogramm auf der Kurz- und Mittelstrecke wurde ab Ende Juni zum Beginn der Sommerferien in Deutschland wieder erfolgreich aufgebaut, erfuhr ab Ende August 2020 aber wieder Einschränkungen durch neue Reisewarnungen und den Beginn der 2. Corona-Welle in Deutschland und anderen Ländern, die bis heute andauern. Auch die darauffolgenden Monate Oktober und November 2020 waren massiv durch das Corona-Pandemiegeschehen beeinflusst. Seit November 2020 bietet Condor wieder Flüge nach Kuba an, auch das Frachtgeschäft wird seit November wieder intensiviert. Es wird außerdem ein kleines Rumpfprogramm auf der Mittelstrecke angeboten (Griechenland, Kanaren).

### **3. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage**

Aufgrund der Eröffnung des Schutzschirmverfahrens im Zuge der Insolvenz zum 1. Dezember 2019 ergab sich für Condor im Vorjahr ein Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Oktober 2019 bis 30. November 2019 und für das aktuelle Jahr ein Geschäftsjahr vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020, da das Insolvenzverfahren durch Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 26. November 2020 wieder aufgehoben wurde. Ein Vergleich des aktuellen, 12 Monate umfassenden, Geschäftsjahres mit dem Rumpfgeschäftsjahr des Vorjahres erscheint für die Gewinn- und Verlustrechnung nur sehr begrenzt aussagefähig. Aus diesem Grund beziehen sich alle folgenden Aussagen auf einen Vergleich der Periode von 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020 mit der gleichen Vorjahresperiode (ungeprüfte Pro-Forma-Zahlen).

#### Prognose-Ist-Vergleich

Für das Geschäftsjahr vom 1. Dezember 2019 bis zum 30. November 2020 wurden im Vorjahr gemäß vorläufigen, ungeprüften Zahlen Umsatzerlöse in Höhe von 663,6 Mio. EUR und ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von -320,8 Mio. EUR vor Sondereffekten erwartet. Aufgrund des Verfahrensende zum 30. November 2020 wurde aufgrund der Ausbuchung der Rückstellungen und Verbindlichkeiten durch den Schuldenschnitt ein außergewöhnliches Ergebnis von voraussichtlich ca. 6,7 Mrd. EUR prognostiziert.

Tatsächlich belaufen sich die Umsatzerlöse auf 620,3 Mio. EUR und das Ergebnis vor Steuern (vor Sondereffekten) auf -334,2 Mio. EUR, durch den Schuldenschnitt wurde ein außergewöhnliches Ergebnis von ca. 6,5 Mrd. EUR realisiert.

### Kennzahlen zur Produktionsentwicklung

Die Blockstundenleistung auf der Kurz- und Mittelstrecke ging um 67,0% im Vergleich zum Vorjahr zurück; auf der Langstrecke um 58,4%. Insgesamt fiel die Blockstundenleistung um 63,7% auf 76.280 Blockstunden.

Das gesamte Sitzplatzangebot (gemessen in angebotenen Sitzen) fiel um 70,2% auf 3,076 Mio. Sitze, während die angebotenen Sitzkilometer (ASK) um 67,5% auf 11,648 Mio. ASK sanken. Die Flugzeugproduktivität lag mit 3,8 BH/Flugzeug/Tag um 64% unter Vorjahresniveau.

Die Anzahl der beförderten Passagiere fiel um 73,7% auf 2,447 Millionen.

### Ertragslage

#### *Verkehrserlöse*

Die Erlöse aus Verkehrsleistungen liegen mit 588,9 Mio. EUR um 66,7% unter dem Niveau des Vergleichszeitraums von 1.770,8 Mio. EUR. Ursächlich für diesen deutlichen Rückgang ist die COVID 19-Pandemie und der damit zusammenhängende Nachfragerückgang.

#### *Andere Betriebserlöse*

Die anderen Betriebserlöse liegen mit 31,5 Mio. EUR ebenfalls deutlich unter dem Niveau des Vergleichszeitraums (66,1 Mio. EUR). Auch hier ist der Rückgang auf die COVID 19-Pandemie zurückzuführen.

#### *Sonstige betriebliche Erträge*

Mit Verlassen des Schutzschirmverfahrens zum 30. November 2020 wurden außergewöhnliche Sanierungsgewinne von 6.523,8 Mio. EUR realisiert. Bereinigt um diese Gewinne liegen die sonstigen betrieblichen Erträge mit 65,0 Mio. EUR um 134,9 Mio. EUR unter den Erträgen des Vergleichszeitraums. Dies liegt vor allem an deutlich niedrigeren Erträgen aus Währungsumrechnungen sowie aus Rückstellungsaufösungen.

#### *Materialaufwand*

Der Materialaufwand liegt mit 592,5 Mio. EUR um 56,6% unter dem Niveau des Vergleichszeitraums (1.365,1 Mio. EUR). Ursächlich für den Rückgang ist auch hier die deutlich geringere Anzahl von Flügen aufgrund der Corona-Pandemie.

#### *Personalaufwand*

Der jahresdurchschnittliche Personalbestand der Condor Flugdienst GmbH liegt mit 2.829 FTE um rund 7,2% unter dem Vorjahresstand von 3.048 FTE.

Im Vorjahresvergleich verminderten sich die Personalkosten um 120,8 Mio. EUR auf 172,7 Mio. EUR. Diese Reduzierung resultiert hauptsächlich aus der Kurzarbeit, welche im März 2020 eingeführt wurde, sowie aus einem Gehaltsverzicht seitens der Belegschaft im Rahmen des Insolvenzverfahrens.

### *Abschreibungen*

Die Abschreibungen liegen mit 50,1 Mio. EUR aufgrund der vorgenommenen Investitionen etwas über dem Vergleichszeitraum (48,9 Mio. EUR).

### *Sonstige betriebliche Aufwendungen*

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich deutlich um 4.093,8 Mio. EUR auf 167,7 Mio. EUR vermindert. Im Vergleichszeitraum beinhaltenden diese Aufwendungen aus Konzernhaftungsverhältnissen von 2.943,3 Mio. EUR sowie Wertberichtigungen auf Forderungen von 995,4 Mio. EUR aufgrund der Insolvenz der Thomas Cook-Gruppe. Während im abgelaufenen Geschäftsjahr keine weiteren Aufwendungen aus Konzernhaftung entstanden, betragen die Wertberichtigungen auf Forderungen lediglich nur noch 26,9 Mio. EUR. Die Aufwendungen aus Währungsumrechnung lagen ebenfalls deutlich unter dem Vorjahresniveau.

### *Ergebnis*

Das Finanzergebnis stellt sich mit -36,6 Mio. EUR um 2.925,2 Mio. EUR besser als im Vorjahr (-2.961,8 Mio. EUR) dar. Dies liegt vor allem daran, dass hier im Vorjahr noch Aufwendungen aus Verlustübernahmen in Höhe von 2.965,5 Mio. EUR enthalten waren und die entsprechenden Ergebnisabführungsverträge mittlerweile gekündigt sind. Das Finanzergebnis wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmalig ganzjährig durch Zinsaufwendungen für den Kredit der KfW in Höhe von rund 36 Mio. EUR belastet.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde ein Ergebnis vor Steuern von 6.189,5 Mio. EUR (Vorjahr: -65,4 Mio. EUR) und mangels Ertragsteuerbelastung auch ein Jahresergebnis in Höhe von ebenfalls -6.189,5 Mio. EUR (Vorjahr: -65,4 Mio. EUR) erzielt. Maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis im Geschäftsjahr hatten die außergewöhnlichen Sanierungserlöse in Höhe von 6.523,8 Mio. EUR.

### *Vermögens- und Finanzlage*

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um 6.267,5 Mio. EUR auf 991,2 Mio. EUR vermindert. Durch den Jahresüberschuss in Höhe von 6,189,5 Mio. EUR hat sich der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag deutlich auf 537,0 Mio. EUR vermindert.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen haben sich um 32,8 Mio. EUR auf 156,5 Mio. EUR vermindert. Dies resultiert im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 50,1 Mio. EUR und Abgängen in Höhe von 1,8 Mio. EUR, die die Investitionen von 19,0 Mio. EUR überkompensiert haben.

Die Finanzanlagen liegen mit 6,6 Mio. EUR leicht über dem Vorjahr (6,0 Mio. EUR) und umfassen im Wesentlichen Wertpapiere des Anlagevermögens.

Das Umlaufvermögen verminderte sich deutlich um 42,3 Mio. EUR auf 290,6 Mio. EUR. Hauptgrund hierfür sind die deutlich verminderten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (16,8 Mio. EUR, Vorjahr: 101,9 Mio. EUR), korrespondierend zum Umsatzrückgang. Gegenläufig wirkt sich die Erhöhung der Sonstigen Vermögensgegenstände (214,2 Mio. EUR, Vorjahr: 174,9 Mio. EUR) aus, was vor allem durch die deutlich höheren Guthaben auf Treuhandkonten aufgrund des Insolvenzverfahrens bei zeitgleich niedrigeren geleisteten Anzahlungen an Lieferanten begründet ist.

Zum Stichtag belaufen sich die liquiden Mittel auf 35,3 Mio. EUR im Vergleich zu im Vorjahr 33,4 Mio. EUR.

Die Condor weist zum Bilanzstichtag noch immer ein negatives Eigenkapital von 537,0 Mio. EUR aus (Vorjahr 6.726,6 Mio. EUR).

Die Rückstellungen verminderten sich um 3.342,4 Mio. EUR auf 252,0 Mio. EUR. Das ist vor allem auf das Verlassen des Schutzschirmverfahrens zurückzuführen, was zu massiven Ausbuchungen bzw. Auflösungen von Insolvenzforderungen durch den vereinbarten Schuldenschnitt führte. Die Rückstellungen setzen sich zusammen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (15,2 Mio. EUR, Vorjahr 350,4 Mio. EUR) sowie aus sonstigen Rückstellungen (236,8 Mio. EUR, Vorjahr 3.244,0 Mio. EUR), worunter im Vorjahr eine Rückstellung aus Konzernhaftungsverhältnissen in Höhe von 2.940,4 Mio. EUR enthalten war.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich um 373,5 Mio. EUR auf 451,5 Mio. EUR. Ursächlich hierfür sind vor allem die Auszahlungen eines staatlichen Hilfskredites zum Bilanzstichtag.

Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen haben sich korrespondierend zum Umsatzrückgang um 141,5 Mio. EUR auf 71,1 Mio. EUR reduziert.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich ebenfalls korrespondierend zum Umsatzrückgang um 61,9 Mio. EUR auf 27,0 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr vermindert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen belaufen sich auf 6,4 Mio. EUR nach 2.990,8 Mio. EUR im Vorjahr. Auch hier konnten die im Vorjahr passivierten Haftungsverhältnisse im Rahmen des Insolvenzverfahrens erfolgswirksam ausgebucht werden.

Die sonstigen Verbindlichkeiten belaufen sich auf 175,3 Mio. EUR nach 294,0 Mio. EUR im Vorjahr.

### Investitionen

Im Berichtsjahr betragen die Investitionen 19,7 Mio. EUR (Vorjahr: 2,3 Mio. EUR).

### Gesamtaussage zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Das Bilanzbild des Geschäftsjahres ist vor allem durch das Verlassen des Schutzschirmverfahrens zum 30. November 2020 geprägt. Darüber hinaus wurde es stark durch die COVID 19-Pandemie und des daraus resultierenden Herunterfahrens des Flugbetriebs beeinflusst. Die Gesellschaft ist zum Bilanzstichtag noch immer bilanziell überschuldet, wenngleich der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag auf 537,0 Mio. EUR signifikant reduziert werden konnte.

## 4. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

### Nachhaltigkeit, Umweltmanagement und soziales Engagement

Condor fühlt sich zu nachhaltigem Wirtschaften und Umweltmanagement verpflichtet. Aufgrund der im Wettbewerbsvergleich vor Corona sehr hohen Auslastung von ca. 90% ergeben sich für Condor vergleichsweise niedrige Verbrauchswerte pro Passagier. Insbesondere die hohe Auslastung führt zu einem im Wettbewerbsvergleich sehr niedrigen Kerosinverbrauch von etwas mehr als 2,6 Litern pro 100 km und Passagier. Darüber hinaus werden bei Condor laufend zusätzliche Maßnahmen für Treibstoffeinsparungen identifiziert und umgesetzt, z.B. durch die Einführung von Lightweight-Trolleys oder durch die Optimierung von Anflugrouten.

Obwohl der Anteil des gesamten weltweiten Luftverkehrs an der Emission von CO<sub>2</sub> nur 3% beträgt, sieht sich Condor – gemeinsam mit der gesamten Luftverkehrsbranche – in der Verantwortung, den Ausstoß von Treibhausgasen zu begrenzen. Zusammen mit den Branchenverbänden setzt Condor auf ein integriertes Gesamtkonzept. Wesentliche Bestandteile sind technischer Fortschritt, Infrastrukturverbesserungen, operative Maßnahmen zur Effizienzsteigerung sowie ergänzende ökonomische Instrumente und Incentivierungen. Mit Maßnahmen wie beispielsweise einer Verbesserung des Flugsicherungsmanagements („Single European Sky“) lassen sich CO<sub>2</sub>-Emissionen schnell und effizient reduzieren.

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

Im Herbst 2016 hatten sich die ICAO-Mitgliedsstaaten auf ein globales Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr geeinigt. Das Offsetting-System CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) wird ab 2021 global – aber zunächst in den Jahren von 2021-2026 noch auf freiwilliger Basis - eingeführt. Damit ist der internationale Luftverkehr die weltweit erste Branche, für die ein globales Klimaschutzinstrument gilt. CORSIA soll dem internationalen Flugverkehr ab 2021 ein CO<sub>2</sub>-neutrales Wachstum ermöglichen. Dafür werden ab 2021 die wachstumsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr zwischen den teilnehmenden Ländern durch speziell aufgesetzte Klimaschutzprojekte, die unter der Aufsicht der UNO stehen, kompensiert. Politisch wird derzeit geprüft, wie CORSIA in deutsches Recht umgesetzt werden kann. Condor hat die Vorbereitung auf dieses System bereits gestartet und wird alle Erfordernisse rechtzeitig umgesetzt haben; parallel gilt es politisch sicher zu stellen, dass es zu keinen Doppelbelastungen aus CORSIA und dem EU-Emissionshandel kommen wird.

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



### Mitarbeiterbelange

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

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

Condor engagiert sich zudem im Bereich der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter und bildet Techniker in ihrem Technikbetrieb aus.

### **5. Erklärung zur Unternehmensführung**

Die Condor Flugdienst GmbH ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach deutschem Recht, die mehr als 2.000 Arbeitnehmer beschäftigt. Entsprechend des Mitbestimmungsgesetzes unterliegt die Condor mit Geschäftsführung und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt.

Die Geschäftsführung leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Geschäftsführung gehören gegenwärtig keine Frauen an. Das mittelfristige Ziel ist, einen Frauenanteil zu erreichen, der oberhalb des heutigen Niveaus liegt.

Der Aufsichtsrat überwacht die Tätigkeit der Geschäftsführung und ist u.a. für die Bestellung und Abberufung der Geschäftsführung zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 12 Mitglieder an, wovon 6 Mitglieder Anteilseignervertreter und 6 Mitglieder Arbeitnehmervertreter sind. Die Vertreter der Anteilseigner wurden durch die alleinige Gesellschafterin Erdsiek Vermögensverwaltungs GmbH bestellt; die Mitglieder der Arbeitnehmerseite wurden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten zum Ende des Geschäftsjahres 2 Frauen an. Das mittelfristige Ziel ist, einen Frauenanteil von über 30% zu erreichen.

Mittelfristig soll auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung ein Frauenanteil erreicht werden, der nicht unterhalb des heutigen Niveaus liegt.

### **C. Nachtragsbericht**

Wir verweisen diesbezüglich auf die Ausführungen im Anhang.

## D. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

### 1. Risikomanagement

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

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

Schwerpunkte sind vornehmlich operative Risiken, Absatz- und Kapazitätsrisiken sowie finanzielle, politische, rechtliche und Treasury-Risiken. Diese wurden unter Beteiligung des Condor Risk Management laufend beobachtet und unter der Leitung des Condor CFO mit den verantwortlichen „Risk Owners“ analysiert und bewertet. Im Aufsichtsrat wurden zudem unter Beteiligung der Condor-Geschäftsführung die wesentlichen Risiken zusammengefasst und bewertet.

### 2. Risikobericht

#### Absatz- und Kapazitätsrisiken

Risiken bestehen im Absatzbereich hinsichtlich der *Nachfrageentwicklung*, die im Luftverkehr u.a. stark von politischen und konjunkturellen Entwicklungen beeinflusst wird. Insbesondere der weitere Verlauf der Corona-Krise wird einen wesentlichen Einfluss auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung und die Liquidität der Condor haben. Die erwartete Entwicklung wurde in dem vorliegenden Sanierungsplan konservativ berücksichtigt; es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die tatsächliche Entwicklung noch einmal deutlich schlechter verläuft und substanziellen negativen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung und die Liquiditätssituation der Condor haben wird. Dies gilt insbesondere auch für die Langstrecken-Operation, für die spätestens für bis Ende 2021 die Rückkehr zu einem normalisierten Flugplan erwartet wird, wenn auch auf niedrigerem Niveau als in früheren Sommersaisons.

Zudem können Terroranschläge (wie in den letzten Jahren in Tunesien, Ägypten, Türkei oder an europäischen Flughäfen), regionale Epidemien (wie Ebola in Westafrika), Naturkatastrophen (wie Hurrikans in der Karibik) oder politische Krisen in Zielgebieten wie z.B. Ägypten oder Türkei erhebliche Auswirkungen auf die Condor haben.

Im Kurz- und Mittelstreckenmarkt stellen weiter bestehende *Überkapazitäten* zentrale Risiken für die erzielbaren Preise und Auslastungen dar. Es wird erwartet, dass Linienairlines und Low-Cost-Carrier sich angesichts eines Rückgangs der Geschäftsreisenden verstärkt auf touristische Flüge fokussieren werden und damit signifikanten zusätzlichen Preis- und Auslastungsdruck erzeugen werden.

Auch für den Langstreckenmarkt ist im Zuge der Corona-Krise mit einem Anstieg des Wettbewerbsdrucks zu rechnen. Insbesondere die im Jahr 2020 für 2021 annoncierte neue touristische Langstreckenplattform der Lufthansa („Ocean“) wird mangels erwarteter Business-Nachfrage in hohem Maße Flüge „wing-to-wing“ mit Condor operieren und könnte damit Druck auf Preise und Margen auslösen.

Insbesondere für den Langstreckenmarkt ist auch die Möglichkeit der Lufthansa-Zubringernutzung von erheblicher Bedeutung.

Die Condor ist dank ihres Veranstalterorientierten Geschäftsmodells in dieser Wettbewerbssituation grundsätzlich gut positioniert; dennoch können Risiken nicht ausgeschlossen werden. Diesen wird mit einem täglichen Monitoring, mit einer möglichst flexiblen Kapazitätsplanung und einem proaktiven Revenue-Management so weit wie möglich entgegengewirkt.

Auch die *Slotvergabe* kann die Wettbewerbsfähigkeit und damit auch die finanzielle Situation der Condor stark beeinflussen. Flughafenslots sind Rechte, die jährlich neu für die jeweiligen Saisons von den Flughäfen an die Airlines vergeben werden und damit das Recht garantieren, zu einer bestimmten Uhrzeit an dem Flughafen zu landen oder zu starten. Innerhalb der EU müssen Fluggesellschaften einen zugeteilten Slot zu mindestens 80% nutzen; ansonsten verliert die Gesellschaft den Slot. Eine Änderung der Slotzuteilung oder das unzureichende Nutzen zugeteilter Slots kann erhebliche negative Auswirkungen nach sich ziehen. Bisher haben sich weder durch das Schutzschirmverfahren noch durch die Coronakrise negative Auswirkungen für die Condor ergeben; die weiteren coronabedingten Entwicklungen müssen jedoch weiterhin genau beobachtet werden.

### Operative Risiken

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

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

Im Zuge der Ablösung der Condor aus dem Lufthansa-Konzern haben Konzernpiloten das Recht, das Unternehmen bei Vorliegen gewisser Voraussetzungen kurzfristig zu verlassen und einen Arbeitsplatz bei Lufthansa aufzunehmen. Diese Piloten werden durch Piloten außerhalb des Konzern-Tarifvertrags ersetzt. Die *Personalplanung* wird angesichts dieses kurzfristigen Bereederungsrisikos so vorausschauend wie möglich gesteuert. Trotzdem können sich – z.B. im Fall einer deutlich über oder unter den Planungen liegenden Schulungsaktivität der Lufthansa – kurzfristige Bereederungsengpässe oder Überbestände einstellen, die unter Umständen kostenträchtige Gegenmaßnahmen (z.B. Subcharter-Lösungen) erfordern können.

Angesichts eines aufgrund der Corona-Krise signifikant geringeren Flugprogramms wird aktuell nicht mit Engpässen gerechnet. Aufgrund der Situation der Lufthansa wird jedoch mit einem deutlich verlangsamten Abgang von Piloten zur Lufthansa gerechnet, der mit hoher Wahrscheinlichkeit in den nächsten Jahren zu Überbeständen bei der Condor führen kann. Den daraus entstehenden Kostenwirkungen kann, durch die mit der Vereinigung Cockpit im Juli 2020 vereinbarten Maßnahmen entgegengewirkt werden. Zudem können aufgrund der gesetzlichen Regelungen zum Kurzarbeitergeld Kostenrisiken abgemildert werden und die Personalkosten ohne Entlassungen von Mitarbeitern reduziert werden.

Darüber hinaus ergeben sich für die Condor Risiken aus möglichen *Betriebsstörungen/Streiks* einzelner Berufsgruppen. Dabei handelt es sich nicht nur um potenzielle Streiks von Condor-Mitarbeitern, sondern insbesondere auch um Streiks von Berufsgruppen in externen Unternehmen, die einen substanziellen Einfluss auf die Condor haben können, zum Beispiel ATC-Personal, Abfertigungspersonal oder Lufthansa-Piloten, die Zubringerflüge für die Condor-Langstrecke beeinflussen können.

Ferner können *IT-Systeme und IT-Architektur* diversen Störungen externer Natur ausgesetzt sein, die sich einer umfassenden Kontrolle entziehen, wie z.B. Terrorattacken, Naturkatastrophen, telekommunikationstechnische oder technologische Ausfälle, menschliches Versagen, Computerviren, Hackerangriffe oder andere Angriffe auf die IT-Sicherheit. Für den Eintritt dieser Ereignisse gibt es zwar ausgearbeitete Business Continuity und Disaster Recovery Pläne, die aber keine 100%-ige Sicherheit gegen finanzielle Risiken bieten können.

Angesichts deutlich ansteigender Zahlen von Hackerangriffen und einer Vielzahl bekannter Fälle von Datendiebstählen in Unternehmen erhält das Thema *Datensicherheit* eine deutlich größere Relevanz. Insbesondere die General Data Protection Regulation des Europäischen Parlaments definiert substanziell gestiegene Anforderungen an Unternehmen zur Sicherstellung der Datensicherheit sowie empfindliche Strafen für Zuwiderhandlungen. Diese EU-Regulation ist bei Condor zum Mai 2018 implementiert worden; für die Überwachung und Koordination der GDPR-bezogenen Vorgaben wurden ein dedizierter Data Protection Officer sowie ein IT Data Manager eingestellt.

Zusätzliche Risiken ergeben sich insbesondere auch aus dem Bereich PCI-Compliance. Trotz aller proaktiven Maßnahmen und erfolgreicher Zertifizierung der Condor verbleibt ein Restrisiko für Schädigungen der Condor.

### Finanzielle Risiken

Im Finanzbereich ist die Condor Zinsänderungs-, Wechselkurs- und Treibstoffpreiskosten ausgesetzt. Zur Begrenzung dieser Risiken werden auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt, wobei von diesen im Sommer 2020 und Winter 2020/2021 angesichts der Pandemie kein Gebrauch gemacht wurden. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen sind in internen Richtlinien verbindlich festgelegt. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente darf demnach grundsätzlich nicht zu spekulativen Zwecken erfolgen, sondern dient ausschließlich der Absicherung von bestehenden Grundgeschäften oder geplanten Transaktionen.

Durch *Variation des Zinssatzes* sind die Ausleihungen der Condor sowie der Schuldenbestand der Condor theoretisch Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Obwohl die Zinssätze für die KfW-Darlehen mit einem fixen Zinssatz abgeschlossen worden sind, können sich Risiken zum Beispiel aus Flugzeug-Leasingverträgen ergeben.

*Wechselkursrisiken* ergeben sich für die Condor insbesondere aufgrund von US-Dollar-Auszahlungen aus der Beschaffung von Treib- und Betriebsstoffen für Flugzeuge, aus Investitionen in Flugzeuge oder Maintenance-Events („Checks“) sowie aus Leasingraten. Zur Begrenzung der Wechselkursrisiken sichert die Condor Teile des USD-Bedarfs des operativen Geschäftes unterjährig über Hedging-Geschäfte. Weitere Wechselkursrisiken resultieren aus der Stichtagsbewertung von USD-Verbindlichkeiten. Diese betreffen im Wesentlichen Aircraft-Leases und Maintenanerückstellungen.

Zur Begrenzung des *Risikos ungünstiger Entwicklungen des Treibstoffpreises* werden normalerweise Preissicherungsgeschäfte abgeschlossen. Die Sicherungspolitik der Condor sieht vor, den Treibstoffbedarf des laufenden Flugplans zu mindestens 90 Prozent zu sichern. Für bis zu vier folgende Flugplanperioden sind gemäß dem Sicherungsfahrplan niedrigere Mindestsicherungsgrade zu erreichen. Als Sicherungsinstrument wurden in der Regel feste Termingeschäfte („Swaps“) oder Optionen und „Collar-Sicherungen“ für Kerosin oder Gasoil verwendet; in geringerem Umfang kamen auch Rohölderivate sowie Derivate zur Sicherung der Preisdifferenzen zwischen den verschiedenen Warengruppen („Cracks“) zum Einsatz.

Die Condor hat für den Zeitraum ab 1. Dezember 2020 keine offenen Sicherungsgeschäfte, da einerseits die benötigten Kerosinmengen aufgrund der anhaltenden Corona-Krise nicht absehbar sind und zum anderen die Banken keine Kredit-/Hedgelines zur Verfügung stellen. Der Abschluss von Geschäften ist lediglich mit der Hinterlegung von Sicherheiten möglich. Gegebenenfalls wird die Hedging-Policy an die neuen Gegebenheiten anzupassen sein.

*Ausfallrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten* entstehen immer dann, wenn Kontrahenten ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen können, und beschränken sich auf die Summe aller positiven Marktwerte gegenüber den jeweiligen Geschäftspartnern. Soweit Ausfallrisiken erkennbar sind, werden diese durch Wertberichtigungen antizipiert. Zur Minimierung des Ausfallrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten wird die Condor zukünftig ein Kontrahenten-Monitoring zur Vermeidung von sogenannten „Klumpenrisiken“ einführen.

Zur frühzeitigen Erkennung eventueller zukünftiger *Liquiditätsrisiken* sind komplexe Finanzplanungsinstrumente im Einsatz. Diese Systeme zeigen mit einem Planungshorizont von in der Regel bis zu drei Jahren die zu erwartende Liquiditätsentwicklung auf. Die 12-Monats-Liquiditätsplanung wird laufend durch Ist-Daten aktualisiert und im Rahmen der unterjährigen Forecasts mehrfach im Jahresverlauf erneuert. Für die jeweils nächsten drei Monate wird wöchentlich ein detaillierter, rollierender Cash-Forecast erstellt, der jeweils in der Folgewoche im Detail analysiert wird.

Die kurzfristige Liquiditätsplanung wird regelmäßig in den Geschäftsführungssitzungen, als auch in regelmäßigen Calls mit der KfW und dem Mandatar des Bundes, besprochen. Auf Basis der aktuellen Liquiditätsplanung, die kontinuierlich durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main (PwC), überprüft wird, sieht die Geschäftsführung im Planungshorizont einen ausreichenden Liquiditätsspielraum für die Condor, der aber auch zukünftig insbesondere in Bezug auf die weiteren Entwicklungen der Corona-Krise eng beobachtet werden muss. Gleichzeitig wurden seit Q1/2021 zur Stabilisierung der Liquiditätssituation auch Gespräche mit Bund, Land Hessen sowie Investoren geführt. Diese wurden mit der Ankündigung des Einstiegs von Attestor Limited als neuem Mehrheitseigentümer am 20. Mai 2021 abgeschlossen.

*Versicherungsrisiken* können z.B. in dem unwahrscheinlichen Fall des Verlusts eines Flugzeugs entstehen. In diesem Fall kann sich Condor nicht immer vollumfänglich gegen alle Ansprüche versichern, wie z.B. Schadensersatzklagen von betroffenen Angehörigen, Schmerzensgelder, Reparatur oder Ersatz des betroffenen Flugzeugs, Ersatzbeförderung, Beförderungsausfall etc. Obwohl die Versicherungsbedingungen branchenüblich sind, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Versicherungssumme in jedem Fall den entstandenen Schaden vollumfänglich ausgleichen kann.

Auch aus aktuell laufenden *Gerichtsverfahren* können sich finanzielle Risiken ergeben, da nicht zu 100% sichergestellt werden kann, dass die derzeitigen Rückstellungssummen am Ende das Maximalmaß der Forderung abdecken. Rückstellungswerte werden auf Basis einer realistisch-konservativen Wahrscheinlichkeit für den Ausgang der jeweiligen Klage zurückgestellt. Dabei werden die Bewertungen interner und externer Anwälte zugrunde gelegt.

### Politische Risiken

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

Die Luftverkehrsabgabe und der Emissionsrechtehandel bzw. das System CORSIA werden sich weiter belastend auf die Ergebnisse auswirken. Insbesondere angesichts der im Jahr 2020 wirksam gewordenen Erhöhungen der Luftverkehrsabgabe sowie durch die zusätzlich zu erwartenden Belastungen aus CORSIA, was ab 2021 global – aber zunächst in den Jahren von 2021-2026 noch auf freiwilliger Basis – eingeführt wird, wird der Kosteneffekt in den nächsten Jahren deutlich ansteigen. Weitere Maßnahmen mit ähnlichem Potenzial sind beispielsweise die Überarbeitung des *Luftsicherheitsgesetzes*, die *Novellierung des Fluglärmsgesetzes*, die mögliche Änderung der *Slotverordnung* in Europa, die Änderung des *Versicherungsschutzes im Falle von terroristischen Anschlägen* sowie die zunehmende Ausweitung des *Nachtflugverbots* in Deutschland.

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

Im Rahmen der kaufmännischen Vorsicht wurden die skizzierten Risiken bei den Planungen für das kommende Geschäftsjahr so weit wie möglich berücksichtigt. Durch ständige Marktbeobachtung und aktives Risikomanagement wird versucht, die Auswirkungen dieser Risiken auf das Ergebnis der Condor so weit wie möglich zu minimieren.

### **3. Chancenbericht**

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

Die Rückkehr zu einem Vorkrisen-Niveau wird sich zwar voraussichtlich über einige Jahre hinziehen, wird aber unterstützt durch eine erwartbar stabile Nachfrage im Quellmarkt Deutschland und der insbesondere für den Ferienflugmarkt erwarteten schnelleren Erholung.

Chancen für Condor ergeben sich insbesondere auch durch seit der Thomas-Cook-Insolvenz vertiefte Zusammenarbeit mit deutschen Veranstalter-Kunden, die den Wegfall der Thomas-Cook-Kunden (über)kompensieren sollte.

Weitere positive Ergebnispotenziale ergeben sich aus den in den letzten Monaten mit den Gewerkschaften verhandelten Kostensenkungsmaßnahmen, insbesondere zu reduzierten Personalkosten, die zu erhöhten Mitarbeiter-Produktivitäten führen sollen.

Im Marktumfeld werden Chancen erwartet aufgrund der geplanten Halbierung der TUfly Flotte, der Liquidation der SunExpress Deutschland und der Einstellung des Flugbetriebes von LaudaMotion.

### **4. Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation**

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

Aus heutiger Sicht bestehen jedoch trotz bilanzieller Überschuldung keine bestandsgefährdenden Risiken, da die Zahlungsfähigkeit von Condor durch die im Rahmen der am 28. Juli 2021 erfolgten Übernahme durch den Vermögensverwalter Attestor Limited erfolgten Bereitstellung von 200 Mio. EUR frischem Eigenkapital sowie dem vereinbarten Forderungsverzicht seitens der KfW in Höhe von 150 Mio. EUR mittelfristig gesichert ist und am 27. Juli 2021 ein Sanierungskonzept nach IDW S 6 „Anforderungen an Sanierungskonzepte“ von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, erstellt wurde.

Angesichts der weiter anhaltenden globalen Auswirkungen der COVID 19-Pandemie, deren Dauer, Ausmaß und weitere Entwicklung nur schwer abzuschätzen sind, ist die Prognose des zukünftigen Geschäftsverlauf deutlich erschwert im Vergleich zu vorangegangenen Perioden. Die potenziellen Abweichungen zwischen prognostizierten und tatsächlichen Ergebnissen können wesentlich größer sein, als sie es in der Vergangenheit gewesen sind.

## **5. Prognosebericht**

Bis heute sind die Auswirkungen der COVID 19-Pandemie noch immer deutlich spürbar und wirken sich nachhaltig negativ auf die Tourismus- und Reisebranche aus. Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Impfungen sowie der weiterhin grundsätzlich bestehenden Nachfrage nach Urlaubsreisen hat der Ramp-up auf der Kurz- und Mittelstrecke begonnen und das Flugvolumen konnte bis zum Beginn der Sommerferien auf bis zu 55% des Vorkrisen-Niveaus gesteigert werden. Die weitere Erholung wird sich bei anhaltend positiven Marktentwicklungen bis ins Jahr 2023 strecken. Auf der Langstrecke wird ein Ramp-Up zum Jahresende 2021 und eine weitere Steigerung zum Sommer 2022 erwartet.

Durch Abschluss des Insolvenzverfahrens zum 30. November 2020 wird das nächste Geschäftsjahr der Condor wieder den Abschlussstichtag zum 30. September haben und somit ein 10-monatiges Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Dezember 2020 bis zum 30. September 2021 umfassen. Für dieses Rumpfgeschäftsjahr erwarten wir Umsatzerlöse in Höhe von 331 Mio. EUR und ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von -115 Mio. EUR (hierin enthalten ist bereits der Ertrag in Höhe von 150 Mio. EUR aus der Ausbuchung des Forderungsverzicht für den KfW-Kredit). Für das Geschäftsjahr 2021/22 sollen auf Basis der aktuellen Planung dann Umsatzerlöse in Höhe von 980 Mio. EUR und ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von -126 Mio. EUR erzielt werden.

Kelsterbach, den 10. September 2021

Die Geschäftsführung

Ralf Teckentrup

Jean Christoph Debus

Christian Schmitt

### Zukunftsbezogene Aussagen

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



# Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

## Bilanz zum 30. November 2020

### Aktiva

	Stand am 30.11.2020		Stand am 30.11.2019	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
<b>A. Anlagevermögen</b>				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		16.577		16.313
II. Sachanlagen				
1. Mietereinbauten	72		664	
2. Flugzeuge mit Zubehör und Reservetriebwerke	128.539		148.546	
3. Einbauten in fremde Flugzeuge	9.917		19.997	
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	879		1.525	
5. Geleistete Anzahlungen	469	139.876	2.233	172.965
III. Finanzanlagen		6.640		5.957
		163.093		195.235
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
I. Vorräte		22.399		21.733
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.836		101.860	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.896		1.007	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	214.156	232.888	174.927	277.794
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		35.308		33.415
		290.595		332.942
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		462		3.926
<b>D. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag</b>		537.022		6.726.569
		991.172		7.258.672

### Passiva

	Stand am 30.11.2020		Stand am 30.11.2019	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
<b>A. Eigenkapital</b>				
I. Gezeichnetes Kapital	71.581		71.581	
II. Kapitalrücklage	63.400		63.400	
III. Gewinnrücklagen	5.224		5.224	
IV. Verlustvortrag	-6.866.774		-6.801.423	
V. Jahresüberschuss (Vj. Jahresfehlbetrag)	6.189.547		-65.351	
VI. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	537.022	0	6.726.569	0
<b>B. Rückstellungen</b>				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15.157		350.364	
2. Sonstige Rückstellungen	236.810	251.967	3.244.016	3.594.380
<b>C. Verbindlichkeiten</b>				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	451.449		77.973	
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	71.084		212.596	
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.005		88.921	
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.374		2.990.808	
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.000		0	
6. Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern: TEUR 1.866, Vorjahr: TEUR 1.172) (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: TEUR 203, Vorjahr: TEUR 6.353)	175.291	738.203	293.994	3.664.292
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		1.002		0
		991.172		7.258.672

**Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung,  
Kelsterbach**

**Gewinn- und Verlustrechnung  
für die Zeit vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020**

	01.12.2019-30.11.2020	01.10.2019-30.11.2019
	TEUR	TEUR
Erlöse aus Verkehrsleistungen	588.866	274.072
Andere Betriebserlöse	31.478	14.335
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>620.344</b>	<b>288.407</b>
Sonstige betriebliche Erträge	6.588.775	17.418
<b>Gesamte Erträge</b>	<b>7.209.119</b>	<b>305.825</b>
Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	161.612	88.606
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	430.925	124.413
Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	130.538	35.112
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	42.148	4.909
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	50.055	8.153
Sonstige betriebliche Aufwendungen	167.706	105.256
<b>Gesamte Aufwendungen</b>	<b>982.984</b>	<b>366.449</b>
Finanzergebnis	-36.587	-4.727
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>6.189.548</b>	<b>-65.351</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1	0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>6.189.547</b>	<b>-65.351</b>
<b>Jahresüberschuss (Vj. Jahresfehlbetrag)</b>	<b>6.189.547</b>	<b>-65.351</b>

# **Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach**

## **Anhang für das Geschäftsjahr**

### **vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020**

---

#### **(1) Allgemeine Angaben**

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

Die Condor ist zum Bilanzstichtag 30. November 2020 eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB.

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

Grundsätzlich umfasst das Geschäftsjahr den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September des Folgejahres. Aufgrund der Eröffnung des Schutzschirmverfahrens im Zuge der Insolvenz zum 1. Dezember 2019 ergab sich für Condor im Vorjahr ein Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Oktober 2019 bis 30. November 2019 und für das aktuelle Jahr ein Geschäftsjahr vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020, da das Insolvenzverfahren durch Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 26. November 2020 wieder aufgehoben wurde. Die Vergleichbarkeit der Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Vorjahr ist daher nur eingeschränkt möglich.

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

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

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

Die Bewertung wird trotz der bestehenden bilanziellen Überschuldung auf Grund der sichergestellten mittelfristigen Finanzierung weiterhin unter der Annahme der Fortführung der Unternehmenstätigkeit (§ 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB) vorgenommen.

---

## (2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind im Wesentlichen unverändert zum Vorjahr angewandt:

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

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

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

**Geringwertige Anlagegüter** mit Anschaffungskosten unter 250,00 EUR netto werden direkt abgeschrieben. Anlagegüter, deren Anschaffungskosten über 250,00 EUR netto liegen, aber 1.000,00 EUR netto nicht übersteigen, werden in einem steuerlichen Sammelposten aus Vereinfachungsgründen auch in der Handelsbilanz aufgenommen und ab dem Jahr der Anschaffung gleichmäßig über fünf Jahre abgeschrieben. Die Anlagegüter im Sammelposten werden nach fünf Jahren als Abgang erfasst.

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

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

Die **Vorräte** werden grundsätzlich zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Kerosinvorräte werden zu durchschnittlichen (gewogenen) Anschaffungskosten bewertet, eine Abwertung auf den niedrigeren beizulegenden Wert war nicht notwendig. Für Bestandsrisiken bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen infolge Lagerdauer und geminderter Verwendbarkeit werden ausreichende Abwertungen vorgenommen. Darüber hinaus wurde ein Gängigkeitsabschlag für Verbrauchsmaterial vorgenommen, welches seit längerem nicht mehr bewegt wurde.

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

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

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

Die **Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen** werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter unveränderter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck bewertet. Für die Abzinsung wurde unverändert pauschal der durchschnittliche Marktzinssatz aus vergangenen zehn Geschäftsjahren bei einer restlichen Laufzeit von 15 Jahren von 2,34 % (Vorjahr: 2,75 %) gemäß der Rückstellungsabzinsungsverordnung vom 18. November 2009 verwendet. Erwartete Gehaltssteigerungen sowie Rentensteigerungen wurden unverändert zum Vorjahr mit 2,75% bzw. von 1,00% bis 2,75% p.a. berücksichtigt. Die Verpflichtungen aus Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden mit den Vermögensgegenständen, die ausschließlich der Erfüllung der Altersversorgungs- bzw. ähnlichen Verpflichtungen dienen und dem Zugriff fremder Dritter entzogen sind (sog. Deckungsvermögen), verrechnet. Die Bewertung des zweckgebundenen, verpfändeten und insolvenzgesicherten Deckungsvermögens erfolgt zum beizulegenden Zeitwert.

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

**Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit** werden nach Maßgabe des Blockmodells gebildet. Für die handelsrechtliche Bewertung ist die Stellungnahme RS HFA 3 des Instituts der Wirtschaftsprüfer e.V. (IDW) maßgeblich. Es wurde ein 7-Jahresdurchschnittszinssatz der Deutschen Bundesbank für eine Restlaufzeit von einem Jahr von 0,45% (Vorjahr: 0,65%) p.a. für bereits abgeschlossene Altersteilzeitvereinbarungen sowie für eine Restlaufzeit von ebenfalls einem Jahr von 0,45% (Vorjahr: 0,89%) p.a. für potentielle Altersteilzeitvereinbarungen bei einem Gehaltstrend von unverändert 2,75% p.a. zugrunde gelegt. Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurden für zum Bilanzstichtag bereits abgeschlossene und zukünftige potenzielle Altersteilzeitvereinbarungen gebildet. Sie enthalten Aufstockungsbeträge mit Abfindungscharakter, die sofort in voller Höhe berücksichtigt wurden, und bis zum Bilanzstichtag aufgelaufene Erfüllungsverpflichtungen der Gesellschaft.

Die **Rückstellungen für Jubiläumsaufwendungen** wurden unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 1,64 % (Vorjahr: 2,05%) bewertet, der auf Basis der von der Deutschen Bundesbank zum 30. November 2020 ermittelten und veröffentlichten Zinsinformationen für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) entnommen wurde. Es wurde unverändert zum Vorjahr ein Gehaltstrend von 2,75% p.a. unterstellt.

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

Für die Verpflichtung aus dem EU-Emissionshandel (European Union Emissions Trading System, EU-ETS) bis zum 30. April 2021 ist eine Anzahl von Emissionsberechtigungen abzugeben, die den verursachten Emissionen entspricht. Hierzu wurde eine Rückstellung für ungewisse Verbindlichkeiten gebildet. Die anteilige Verpflichtung zum 30. November 2020 wurde auf Basis des aktuellen Marktpreises berechnet.

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

Grundsätzlich sind **latente Steuern** für zeitliche Unterschiede zwischen handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen sowie auf steuerliche Verlustvorträge zu ermitteln. Aktive und passive latente Steuern auf bestehende Bewertungsunterschiede sowie vorhandene Verlustvorträge werden separat ermittelt und aufgrund des bestehenden Wahlrechts saldiert. Ein sich ergebender aktiver Überhang der latenten Steuern wird aufgrund des bestehenden Wahlrechts nicht aktiviert, ein sich ergebender passiver Überhang wird jedoch separat ausgewiesen. Die Bewertung der latenten Steuern erfolgt mit dem unternehmensinternen Ertragssteuersatz bestehend aus Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer sowie Gewerbesteuer.

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

**Kurzfristige Fremdwährungsforderungen** (Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger) sowie liquide Mittel oder andere kurzfristige Vermögensgegenstände in Fremdwährungen werden zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

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

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen davon-Vermerke zur Währungsumrechnung enthalten sowohl realisierte als auch nicht realisierte Währungskursdifferenzen.

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

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

## **Erläuterungen zur Bilanz**

---

### **(3) Entwicklung des Anlagevermögens**

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

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

### **(4) Finanzanlagen**

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

Gesellschaft (per 30. September 2020)	Anteil v.H.	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
BLT Berlin Lufttransport GmbH i.L., Schönefeld	100	-2.900.452	116.477 <sup>1)</sup>
Condor Technik GmbH, Kelsterbach	100	-3.850	1.703
JFS GmbH, Schönefeld	100	21	-4
Internationale Lufttransport 2 GmbH i.L., Oberursel (am Taunus)	100	-7.572.145	-21

1) Angaben zum Bilanzstichtag 31.12.2020

Aufgrund der Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen der Gesellschaften BLT Berlin Lufttransport GmbH sowie der Internationale Lufttransporte 2 GmbH werden diese Gesellschaften nicht mehr als verbundene Unternehmen, sondern als Beteiligungsunternehmen ausgewiesen.

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

Die im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 446 TEUR (Vorjahr 412 TEUR) bestehen gegen die Condor Technik GmbH und die JFS GmbH.

Daneben enthalten die Finanzanlagen auch Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 5.419 TEUR (Vorjahr 4.770 TEUR).

---

## **(5) Vorräte**

	30.11.2020	30.11.2019
	TEUR	TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	19.773	19.370
Bezogene Waren	2.626	2.363
	<u>22.399</u>	<u>21.733</u>

---

## **(6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

	30.11.2020	30.11.2019
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.836	101.860
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.896	1.007
davon gegen Gesellschafter	(0)	(0)
Sonstige Vermögensgegenstände	214.156	174.927
	<u>232.888</u>	<u>277.794</u>

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren wie im Vorjahr aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind wie im Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig.

Die wesentlichen sonstigen Vermögensgegenstände bestehen aus geleisteten Anzahlungen an Lieferanten (24.734 TEUR, Vorjahr 86.753 TEUR), Kautionsforderungen (41.157 TEUR, Vorjahr 31.521 TEUR), Subventionsforderungen (5.434 TEUR, Vorjahr 7.314 TEUR) sowie Guthaben auf Treuhandkonten (94.078 TEUR, Vorjahr 6.143 TEUR).

---

## **(7) Gezeichnetes Kapital**

Zum Bilanzstichtag beträgt das gezeichnete Kapital 71.581.000,00 EUR und ist voll eingezahlt.



Mit der Eröffnung des Schutzschirmverfahrens am 1. Dezember 2019 wurde die Erdsiek Vermögensverwaltungs GmbH, Achern, alleinige Gesellschafterin, die als Treuhänderin fungierte. Mit Abschluss dieses Verfahrens zum 1. Dezember 2020 wurden die Anteile an der CFG auf die SG Luftfahrt GmbH, Frankfurt am Main, als neue alleinige Gesellschafterin übertragen.

Im Insolvenzplan wurde am 22. Oktober 2020 die Herabsetzung des Stammkapitals um 71.581.000,00 EUR und gleichzeitig die Erhöhung des Stammkapitals um 20.200.000,00 EUR auf 20.200.000,00 EUR sowie die entsprechende Änderung des Gesellschaftsvertrages beschlossen, die Eintragung in das Handelsregister ist am 13. Januar 2021 erfolgt.

---

## (8) Rücklagen

Die Kapitalrücklage ist mit 63.400 TEUR unverändert zum Vorjahr.

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 30. November 2020 unverändert einen Betrag von 5.224 TEUR aus. Sie enthalten die Auflösungsbeträge aufgrund der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG zum 1. Oktober 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen in Höhe von unverändert 395 TEUR. Dieser Betrag wurde gemäß Art. 67 Abs.1 Satz 3 EGHGB unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

In Höhe der Buchwerte der selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (9.177 TEUR) sowie der Beträge nach § 253 Abs. 6 HGB (640 TEUR) sind die Rücklagen ausschüttungsgesperrt.

---

## (9) Rückstellungen

	30.11.2020	30.11.2019
	TEUR	TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15.157	350.364
Sonstige Rückstellungen	236.810	3.244.016
	251.967	3.594.380

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen folgende laufende Sachverhalte: Wartungsverpflichtungen für Flugzeuge im Operating-Lease Verhältnis 85.190 TEUR (Vorjahr 46.357 TEUR), Rückgabeverpflichtungen für Flugzeuge im Finance-Lease Verhältnis 55.508 TEUR (Vorjahr 52.324 TEUR), Personalkosten 19.974 TEUR (Vorjahr 30.045 TEUR), Rabatte und Provisionen 18.055 TEUR (Vorjahr 6.938 TEUR), Drohverlustrückstellungen für belastende Flugzeugleasingverträge 14.429 TEUR (Vorjahr 0 TEUR), Technikkosten 10.469 TEUR (Vorjahr 34.058 TEUR), Start- und Landegebühren 5.602 TEUR (Vorjahr 2.071 TEUR), Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Emissionshandel der EU 4.643 TEUR (Vorjahr 7.773 TEUR), Kompensationszahlungen aus Verspätungen von 4.555 TEUR (Vorjahr 11.407 TEUR), Treibstoffkosten 1.198 TEUR (Vorjahr 32.082 TEUR), Borddienstkosten 1.679 TEUR (Vorjahr 7.260 TEUR), Abfertigungskosten 611 TEUR (Vorjahr 4.519 TEUR) und Eurocontrol-Gebühren 513 TEUR (Vorjahr 5.116 TEUR).

Die in den Vorjahren gebildeten Rückstellungen aus Konzernhaftungsverhältnissen in Höhe von 2.940.442 TEUR wurden aufgrund der Beendigung des Schutzschirmverfahrens erfolgswirksam aufgelöst.

Pensionsverpflichtungen und Altersteilzeitverpflichtungen (letztere ausgewiesen unter den sonstigen Rückstellungen) bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 15.167 TEUR bzw. 3.267 TEUR (Vorjahr 354.036 TEUR bzw. 5.546 TEUR). Diese wurden mit Deckungsvermögen von 9 TEUR bzw. 0 TEUR (Vorjahr 3.673 TEUR bzw. 893 TEUR) gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB verrechnet. Als Deckungsvermögen wurden unter anderem folgende zweckexklusiven, verpfändeten und insolvenzgeschützten Vereinbarungen klassifiziert: verpfändete Rückdeckungsversicherung und verpfändetes Wertpapierdepot. Auch hier sorgte das Verlassen des Schutzschirmverfahren dafür, dass der überwiegende Teil der Pensionsverpflichtungen ausgebucht werden konnte. Dieser Teil wurde durch den Pensionsversicherungsverein übernommen.

	Verrechnete Vermögensgegenstände TEUR (Deckungsvermögen)	
	Wertpapiere des Anlagevermögens	Sonstige Vermögensgegen- stände (Rückdeckungsver- sicherungen)
Historische Anschaffungskosten	0	9
Beizulegender Zeitwert	0	9
Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0
	Verrechnete Altersteilzeitver- pflichtungen TEUR	Verrechnete Pensionsverpflichtungen TEUR
Erfüllungsbetrag	0	10
Aufwendungen in Form von Zinszuführungen zu den Rückstellungen	0	0

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

Aus der Umstellung der Pensionsrückstellungen im Rahmen des BilMoG zum 1. Oktober 2010 (BilMoG-Eröffnungsbilanz) ergab sich ein Zuführungsbetrag im Vergleich zum alten Ansatz zum 30. September 2010 von 39.106 TEUR. Die Gesellschaft machte in den Vorjahren von dem Wahlrecht des Art. 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB Gebrauch und verteilte den Aufwand aus der Umstellung über einen Zeitraum von maximal 15 Jahren. Zum vorigen Bilanzstichtag belief sich die Unterdeckung bei den Pensionsrückstellungen auf 12.760 TEUR. Aufgrund des Wegfalls des Großteils der Pensionsverpflichtungen wurde der danach verbleibende, geringe Betrag vollständig zugeführt und die Verpflichtungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrages bilanziert.

Gemäß § 253 Abs. 2 HGB wurden die Pensionsrückstellungen mit einem 10-Jahresdurchschnittszinssatz gerechnet. Unter Beibehaltung des früheren 7-Jahreszinssatzes wäre der handelsrechtliche Erfüllungsbetrag um 640 TEUR (Vorjahr 53.579 TEUR) höher ausgefallen.

## (10) Verbindlichkeiten

	Restlauf- zeit bis zu 1 Jahr	Restlauf- zeit über 1 Jahr bis 5 Jahre	Restlauf- zeit über 5 Jahre	Insgesamt 30.11.2020	Insgesamt 30.11.2019
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.449	200.000	226.000	451.449	77.973
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	71.084	0	0	71.084	212.596
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.005	0	0	27.005	88.921
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.374	0	0	6.374	2.990.808
davon gegenüber Gesellschafter	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	7.000	0	0	7.000	0
Sonstige Verbindlichkeiten	67.045	77.428	30.818	175.291	293.994
	203.957	277.428	256.818	738.203	3.664.292

Im Vorjahr hatten 92.445 TEUR sonstige Verbindlichkeiten sowie 793 TEUR Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten eine Restlaufzeit von einen bis fünf Jahren sowie 47.471 TEUR sonstige Verbindlichkeiten eine Restlaufzeit von über fünf Jahren. Die übrigen Verbindlichkeiten hatten eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie Beteiligungsunternehmen resultieren mit 11.572 TEUR (Vorjahr 62.969 TEUR) aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten sind in Höhe von 143.073 TEUR (Vorjahr 172.940 TEUR) durch das juristische Eigentum des Leasinggebers an gemieteten Flugzeugen gesichert.

Für Darlehen in Höhe von 250.227 TEUR wurden sämtliche bestehenden und auch künftigen Forderungen (z.B. gegen Kunden oder aus Veräußerungen von Vermögensgegenständen) sowie Erstattungsansprüche (z.B. aus Steuern oder gewährten Kickbacks) als Sicherheiten abgetreten. Darüber hinaus wurden alle im Besitz befindlichen Vermögensgegenstände übereignet.

## Erläuterung zur Gewinn- und Verlustrechnung

---

Aufgrund der Eröffnung des Schutzschirmverfahrens im Zuge der Insolvenz zum 1. Dezember 2019 ergab sich für Condor im Vorjahr ein Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Oktober 2019 bis 30. November 2019 und für das aktuelle Jahr ein Geschäftsjahr vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020, sodass die Vergleichbarkeit der Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Vorjahr nur eingeschränkt möglich ist.

---

### (11) Umsatzerlöse

	01.12.19- 30.11.20	01.10.19- 30.11.19
	TEUR	TEUR
Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen		
Veranstaltergeschäft	250.165	133.297
Einzelplatzverkauf (CFI)	259.402	122.619
Sonstiges	79.299	18.156
	588.866	274.072
Verkehrserlöse nach Zielgebieten		
Spanien	140.876	79.166
Türkei	4.278	19.145
Ägypten	34.425	24.282
Griechenland	76.966	32.551
Übriges Europa	25.609	14.422
Nordamerika	18.194	20.677
Süd- und Mittelamerika	185.650	53.645
Afrika	47.370	24.435
Asien / Pazifik	55.497	5.749
	588.866	274.072
Andere Betriebserlöse		
Bordverkauf	7.827	4.909
Übrige Betriebserlöse	23.651	9.426
	31.478	14.335

---

## (12) Sonstige betriebliche Erträge

	01.12.19- 30.11.20 TEUR	01.10.19- 30.11.19 TEUR
Kursplusedifferenzen und Stichtagskursbewertung (Erträge aus der Währungsumrechnung)	29.438	12.850
Auflösung von Rückstellungen	25.893	2.408
Sanierungserlöse	6.523.795	0
Übrige betriebliche Erträge	9.649	2.160
	<u>6.588.775</u>	<u>17.418</u>

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind neben den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen noch weitere periodenfremde Erträge in Höhe von 6.393 TEUR enthalten.

## (13) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	01.12.19- 30.11.20 TEUR	01.10.19- 30.11.19 TEUR
Aufwendungen aus Konzernhaftung	0	0
Personalneben- und Reisekosten	21.259	8.065
Kursminusdifferenzen und Stichtagskursbewertung (Aufwendungen aus der Währungsumrechnung)	12.042	77.590
Werbeaufwendungen	8.085	924
Provisionen	3.857	2.153
EDV-Aufwendungen	29.675	2.759
Wertberichtigung auf Forderungen	26.928	1.322
Kreditkartengebühren	3.887	1.726
Schulungskosten	3.706	573
Aufwendungen für Shared Service Center	0	421
Mietaufwendungen	3.636	123
Versicherungsaufwendungen	4.765	1.037
Sonstige Steuern	34	28
Beratungsaufwendungen & Anwalts- und Gerichtskosten	23.752	0
Übrige Aufwendungen	26.080	8.535
	<u>167.706</u>	<u>105.256</u>

Wesentliche Periodenfremde Aufwendungen sind nicht angefallen.

## (14) Finanzergebnis

	01.12.19- 30.11.20 TEUR	01.10.19- 30.11.19 TEUR
<b>Beteiligungsergebnis</b>		
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	0
<b>Zinsergebnis</b>		
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	11	1
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-36.598	-4.728
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(-375)	(-1.651)
davon an verbundene Unternehmen	(-0)	(-17)
	<u>-36.598</u>	<u>-4.727</u>
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	0
	<u>-36.587</u>	<u>-4.727</u>

---

## (15) Außergewöhnliche Aufwendungen und Erträge

Im Jahresabschluss sind außergewöhnliche Erträge in Höhe von 6.523.795 TEUR aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten und Rückstellungen enthalten, die als Sanierungsgewinn aus dem Abschluss des Insolvenzverfahrens resultieren.

---

## Sonstige Angaben

---

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

	30.11.2020 TEUR	30.11.2019 TEUR
Verpflichtungen aus Flugzeugleasingverträgen (davon verbundene Unternehmen)	248.476 (0)	318.706 (0)
Mietverpflichtungen	10.716	15.843

Bei den Verpflichtungen aus Flugzeugleasingverträgen handelt es sich im Wesentlichen um von Dritten gemietete Flugzeuge (operate lease), die der Kapazitätserweiterung dienen und Liquiditätsvorteile im Vergleich zu einem Kauf bieten. Des Weiteren trägt hier der Leasinggeber das Wertminderungsrisiko. Nachteile könnten sich bei geringer Auslastung der Flugzeuge ergeben.

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

Die Verpflichtungen aus Bestellobligo zum 30. November 2020 betragen 7,5 Mio. EUR (Vorjahr: 24,5 Mio. EUR). Diese umfassen überwiegend Aufwendungen für die Triebwerksüberholungen von acht Triebwerken. Für in Anspruch genommene Technikleistungen (einschließlich Großreparaturen), die in Abhängigkeit von Flugstunden auch künftig in ähnlicher Höhe zu erwarten sind, wurden im Geschäftsjahr 176,2 Mio. EUR (Vorjahr: 28,9 Mio. EUR) aufgewandt.

---

### (17) Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Marktunübliche Geschäfte mit und zwischen nahe stehenden Unternehmen, die mittel- oder unmittelbar mit weniger als 100% im Anteilbesitz der Konzernmuttergesellschaft stehen, und marktunübliche Geschäfte mit und zwischen nahe stehenden Personen wurden nicht getätigt.

---

### (18) Haftungsverhältnisse

Zum Bilanzstichtag bestanden keine Haftungsverhältnisse.

---

## (19) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	01.12.19- 30.11.20	01.12.18- 30.11.19
Bodenpersonal (FTE)	600	683
Bordpersonal (FTE)	2.229	2.365
	<hr/> 2.829	<hr/> 3.048
Bodenpersonal (Köpfe)	685	795
Bordpersonal (Köpfe)	3.134	3.254
	<hr/> 3.819	<hr/> 4.049

---

## (20) Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten

Zum 30. November 2020 bestanden keine Sicherungsgeschäfte für Fremdwährungen und Flugzeugtreibstoff mehr.

Die im Vorjahr aufgrund negativer Marktwerte gebildete Drohverlustrückstellungen in Höhe von 10,1 Mio. EUR wurde in Anspruch genommen bzw. aufgelöst.

---

## (21) Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung setzten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr wie folgt zusammen:

---

<b>Aufsichtsrat</b>	<b>Geschäftsführung</b>
Vorsitzender: Heiner Wilkens Geschäftsführer der THG Touristik GmbH	Vorsitzender: Ralf Teckentrup Marketing & Vertrieb
Stellvertretende Vorsitzende: Christiane Lenz Flugbegleiterin, Condor Flugdienst GmbH Arbeitnehmervertreterin (bis 23. April 2020)	Jean Christoph Debus Finanzen, Personal & IT (ab 29. Oktober 2019)
Stellvertretender Vorsitzender: Stefan Herth Flugkapitän, Condor Flugdienst GmbH Arbeitnehmervertreter (ab 24. April 2020)	Christian Schmitt Operations
Dietmar Hertel Direktor HR & Shared Services Thomas Cook GmbH	Detlef Specovius Generalbevollmächtigter (vom 29. Oktober 2019 bis 30. November 2020)
Stefanie Berk Vorstand Marketing DB Fernverkehr AG	



Sylvia De la Cruz  
Flugbegleiterin, Condor Flugdienst GmbH  
Arbeitnehmervertreterin (bis 23. April 2020)

Dr. Dirk Eger  
Flugkapitän, Condor Flugdienst GmbH  
Arbeitnehmervertreter (bis 23. April 2020)

Anke Heinzmann  
Flugbegleiterin, Condor Flugdienst GmbH  
Arbeitnehmervertreterin (bis 23. April 2020)

Rainer Kroepke  
Direktor Produkt & Kundenservice,  
Condor Flugdienst GmbH  
Arbeitnehmervertreter (ab 24. April 2020)

Rüdiger Merz  
Flugbegleiter, Condor Flugdienst GmbH  
Arbeitnehmervertreter (ab 24. April 2020)

Christoph Miemietz  
Gewerkschaftssekretär  
Arbeitnehmervertreter (ab 24. April 2020)

Gisela Sökeland  
Privatier

Nikolaus Kirner  
Chief Procurement Officer  
Thomas Cook Group plc

Dominik Baerenzung  
Flugkapitän, Condor Flugdienst GmbH  
Arbeitnehmervertreter

Kurt Vater  
Kabinendienstleiter, Condor Flugdienst  
GmbH  
Arbeitnehmervertreter (bis 23. April 2020)

Norman Wiese  
Flugbegleiter, Condor Flugdienst GmbH  
Arbeitnehmervertreter (ab 24. April 2020)

Björn Walther  
Geschäftsführer  
HRS Service Solutions GmbH

Nach dem Bilanzstichtag wurde der Aufsichtsrat der Gesellschaft neu zusammengesetzt, entsprechende Bekanntmachungen gemäß § 19 MitbestG sind im Handelsregister am 22. April 2021 sowie am 16. August 2021 erfolgt.

Die Gesellschaft hat für das Geschäftsjahr vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020 für die Mitglieder des Aufsichtsrates Vergütungen in Höhe von 93 TEUR und für Mitglieder der Geschäftsführung 1.923 TEUR aufgewendet. Die Bezüge der Geschäftsführer schließen die Beförderungsvergünstigungen ein, die sich unter Berücksichtigung entsprechender IATA-Bestimmungen ergeben.

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

Für ehemalige Geschäftsführer wurden Bezüge in Form von Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen in Höhe von TEUR 34 aufgewendet. Zum Bilanzstichtag beträgt die Pensionsrückstellung TEUR 34.

---

## **(22) Konzernzugehörigkeit**

Der Jahresabschluss der Gesellschaft wird nach der Insolvenz der Thomas Cook-Gruppe in keinen Konzernabschluss einbezogen.

---

## **(23) Honorar des Abschlussprüfers**

Das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt 478 TEUR und entfällt in Höhe von 274 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen sowie in Höhe von 204 TEUR auf andere Bestätigungsleistungen.

---

## **(24) Ergebnisverwendungsvorschlag**

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

---

## **(25) Nachtragsbericht**

Am 13. Dezember 2020 entschieden die Bundesregierung sowie die Ministerpräsidenten, den bestehenden Teil-Lockdown durch einen harten Lockdown ab dem 16. Dezember 2020 bis zum 10. Januar 2021 zu verschärfen. Die unterstellte Planung sah bereits für den ganzen Winter 2020/2021 einen Lockdown vor, so dass aus diesem harten Lockdown für die Winterperiode keine weiteren negativen Auswirkungen auf die Liquidität gegenüber der Planung entstanden. Durch die Verzögerung der Bevölkerungsimpfung, den verlängerten Lockdown im Frühjahr 2021 und die Bundesnotbremse, hatte sich allerdings die Wiederbelebung der Nachfrage nach Urlaubsflügen in den Sommer verschoben und damit langsamer entwickelt als noch im November 2020 angenommen.

Am 20. Mai 2021 wurde bekannt gegeben, dass der in London ansässige Vermögensverwalter Attestor Limited 51 Prozent der Anteile an Condor übernimmt. Attestor bringt 200 Millionen Euro frisches Eigenkapital ein und will darüber hinaus weitere 250 Mio. EUR Eigenkapital für die Modernisierung der Langstreckenflotte von Condor separat zur Verfügung stellen. Gleichzeitig beteiligen sich Bund und das Land Hessen an der Restrukturierung des KfW-Engagements mit 150 Mio. EUR Forderungsverzicht je zur Hälfte.

Mit diesem Maßnahmenpaket wird nicht nur das rasche Hochfahren des Flugbetriebs nach Überwinden der Corona-Pandemie gesichert, sondern auch die langfristige Weiterentwicklung von Condor. Alle Arbeitsplätze bei der Fluglinie und dem unternehmenseigenen Wartungsbetrieb, der Condor Technik GmbH, sollen erhalten bleiben.

Der Mehrheitseinstieg durch Attestor ist am 28. Juli 2021 - nach Vorliegen aller Zusammenschlussbedingungen, insbesondere der Freigabe durch die Kartellbehörden in Österreich, Portugal und Spanien sowie der beihilferechtlichen Genehmigung durch die Europäische Kommission vom 27. Juli 2021 – formalrechtlich erfolgt, wodurch 200 Mio. EUR Eigenkapital bereitgestellt wurden.

Weiterhin wurden nach dem Stichtag einige Boeing 767-Leasingverträge verlängert, sodass diese nun bis zum 15. September 2023 (D-ABUB und D-ABUD) bzw. bis April/Mai 2023 (D-ABUA und D-ABUC) laufen.

Während das Bundeskartellamt im Rahmen des Hauptsachenverfahrens den Missbrauch der marktbeherrschenden Stellung der Lufthansa AG in Bezug auf die nur bis Mai 2022 verlängerte kommerzielle Vereinbarung mit Condor weiter untersucht, hat Condor am 12. Februar 2021 einen weiteren Schritt auf europäischer Ebene eingeleitet. Über das Europäische Gericht in Luxemburg soll eine Überprüfung der Beihilfeauflagen der Lufthansa erwirkt werden. Beihilfen, wie sie Lufthansa, aber auch Condor erhalten haben, werden durch die Europäische Kommission geprüft, damit diese den Wettbewerb nicht verzerren. Insbesondere bei Unterstützung für marktbeherrschende Unternehmen muss die Europäische Kommission zum Schutz des Wettbewerbs Auflagen festlegen. Die Beihilfeauflagen von Lufthansa sehen unter anderem vor, dass Lufthansa keine weiteren Unternehmen zukaufen darf und dass einige (wenige) Slots abgegeben werden müssen. In den Auflagen ist jedoch der Wettbewerb unzureichend geschützt: Mit der Kündigung der kommerziellen Vereinbarung missbraucht Lufthansa ihre marktbeherrschende Stellung und kann mit dem Geld des Steuerzahlers eine Verdrängungsstrategie gegen Condor finanzieren. Daher fordert Condor, dass in diesen Auflagen fest verankert wird, dass auch in diesem Bereich fairer Wettbewerb sichergestellt ist, und eine marktbeherrschende Stellung weder in Deutschland noch in Europa missbraucht werden darf. Condor geht mit dieser Klage also nicht gegen die Beihilfe von Lufthansa generell vor, sondern möchte erreichen, dass ausreichende und wirksame Auflagen festgelegt und die bestehenden Auflagen ergänzt werden. Dafür ist der Weg über das Europäische Gericht die einzige Möglichkeit.

In der konstituierenden Aufsichtsratssitzung am 26. März 2021 wurden Vertreter der Anteilseigner mit vom Bund und des Landes Hessen zu bestimmenden Personen besetzt, nachdem der Mandatar des Bundes sein Wahlrecht ausgeübt hat. Zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden wurde Dr. Carl-Stefan Neumann gewählt. Mit dem formalrechtlich erfolgten Einstieg von Attestor konstituierte sich der Aufsichtsrat in seiner außerordentlichen Sitzung am 28. Juli 2021 auf Seiten der Anteilseigner neu. Neuer Aufsichtsratsvorsitzender ist nun Herr Friedrich Andrae. Es wurde in dieser Sitzung auch die Flottenerneuerung der Langstrecke mit 16 Airbus A330-900neo der neuesten Generation beschlossen. Das erste Flugzeug wird bereits im Herbst 2022 erwartet, der Austausch der gesamten Langstreckenflotte soll bis Mitte 2024 abgeschlossen sein. Condor setzt als deutscher Erstkunde der Airbus A330neo so auf modernste Technologie, maximale Umwelteffizienz und höchsten Kundenkomfort.

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

Kelsterbach, den 10. September 2021

Die Geschäftsführung

Ralf Teckentrup

Jean Christoph Debus

Christian Schmitt

## Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 01.12.2019 - 30.11.2020

	Anschaffungswerte					Abschreibungen					Buchwerte	
	Stand am 01.12.2019 TEUR	Zugänge TEUR	Abgänge TEUR	Umbuchung TEUR	Stand am 30.11.2020 TEUR	Stand am 01.12.2019 TEUR	Zugänge TEUR	Abgänge TEUR	Umbuchung EUR	Stand am 30.11.2020 TEUR	Stand am 30.11.2020 TEUR	Stand am 01.12.2019 TEUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	23.389	0	536	0	22.854	8.431	5.285	40	0	13.676	9.177	14.958
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	6.512	5.308	1.629	2.417	12.608	6.512	711	1.629	0	5.594	7.014	0
3. Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände, die sich noch in der Erstellung befinden	1.354	1.261	26	-2.203	386	0	0	0	0	0	386	1.354
<b>Summe</b>	<b>31.255</b>	<b>6.569</b>	<b>2.191</b>	<b>214</b>	<b>35.847</b>	<b>14.943</b>	<b>5.996</b>	<b>1.668</b>	<b>0</b>	<b>19.271</b>	<b>16.577</b>	<b>16.313</b>
<b>II. Sachanlagen</b>												
1. Mietereinbauten	2.513	7	2.384	0	136	1.849	223	2.008	0	64	72	664
2. Flugzeuge mit Zubehör und Reservetriebwerke	987.787	10.614	0	1.386	999.787	839.241	32.007	0	0	871.248	128.539	148.546
3. Einbauten in fremde Flugzeuge	66.310	889	1.116	1.078	67.161	46.314	11.465	534	0	57.244	9.917	19.997
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.138	11	1.153	0	3.997	3.613	344	839	0	3.117	879	1.525
5. Geleistete Anzahlungen	2.233	948	14	-2.677	489	0	20	0	0	20	469	2.233
<b>Summe</b>	<b>1.063.982</b>	<b>12.469</b>	<b>4.667</b>	<b>-214</b>	<b>1.071.570</b>	<b>891.018</b>	<b>44.059</b>	<b>3.382</b>	<b>0</b>	<b>931.694</b>	<b>139.876</b>	<b>172.964</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2.820	0	0	-2.045	775	2.045	0	0	-2.045	0	775	775
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	905.103	34	0	0	905.137	904.691	0	0	0	904.691	446	412
3. Beteiligungen	0	0	0	2.045	2.045	0	0	0	2.045	2.045	0	0
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	5.814	649	0	0	6.463	1.044	0	0	0	1.044	5.419	4.770
<b>Summe</b>	<b>913.737</b>	<b>683</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>914.420</b>	<b>907.780</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>907.780</b>	<b>6.640</b>	<b>5.957</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>2.008.974</b>	<b>19.721</b>	<b>6.858</b>	<b>0</b>	<b>2.021.838</b>	<b>1.813.740</b>	<b>50.055</b>	<b>5.051</b>	<b>0</b>	<b>1.858.745</b>	<b>163.093</b>	<b>195.234</b>