



Testatsexemplar

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Kelsterbach

Jahresabschluss zum 30. September 2025
und Lagebericht für das Geschäftsjahr vom
1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2025

**BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS**

Inhaltsverzeichnis

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024 bis 30. September 2025

Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024 bis 30. September 2025

1. Bilanz zum 30. September 2025
2. Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr
vom 1. Oktober 2024 bis 30. September 2025
3. Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024 bis 30. September 2025
 1. Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024
bis 30. September 2025

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024 bis 30. September 2025

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 Nr. 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 1956 bietet Condor Kurz- und Mittelstrecken- sowie seit 1966 auch Langstreckenflüge zwischen Deutschland und weltweiten Destinationen an. Im Geschäftsjahr 2024/25 flogen rund 9,6 Millionen Passagiere mit Condor von acht deutschen Flughäfen zu rund 100 Zielen in Europa, Afrika, Asien und Amerika. Seit dem Geschäftsjahr 2024/25 betreibt Condor ein eigenständiges Zubringernetzwerk von Städteverbindungen (City-Flüge) innerhalb Deutschlands und Europas.

Das Geschäftsmodell von Condor basiert auf zwei wesentlichen Vertriebsssäulen: dem Veranstaltergeschäft und dem Einzelplatzgeschäft. Im Veranstaltergeschäft stellt Condor Flugkapazitäten für Reiseveranstalter bereit. Im Einzelplatzgeschäft vertreibt Condor Flugtickets direkt an Endkunden über die eigenen Vertriebskanäle sowie über Reisebüros und Online-Reiseportale.

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. Im Bereich Langstrecke bedient Condor mit einer einheitlichen Flotte von Airbus A330 weltweit Ziele. Auf der Kurz- und Mittelstrecke sowie den neuen City-Verbindungen werden vor allem Airbus A320/A321 eingesetzt.

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

Mit Anteilskaufvertrag vom 20. Mai 2021 übernahm der in London ansässige Vermögensverwalter Attestor Ltd. Anteile mittelbar über mehrere deutsche und irische Gesellschaften an Condor. Die Geschäftsanteile an Condor werden derzeit direkt wie folgt gehalten:

- 49 % der Geschäftsanteile von der SG Luftfahrt GmbH ("SG Luftfahrt");
- 49 % der Geschäftsanteile von der CD Ferienflug Hessen GmbH ("AcquiCo") als Teil der von Attestor beratenen Investitionsstruktur über Trinity Investments

Designated Activity Company, eine Gesellschaft nach irischem Recht mit Sitz in Dublin ("Trinity DAC"); und

- 2 % der Geschäftsanteile ("Treuhandanteile") von der PBS Treuhand GmbH ("PBS") als sogenannte "eigennützige" Treuhänderin, deren Geschäftsanteile wiederum von Dr. Peter Smeets, Frankfurt am Main, gehalten werden.

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

Die Gesellschaftervereinbarung vom 20. Mai 2021 zwischen der SG Luftfahrt, der AcquiCo, der PBS sowie der Trinity DAC sieht vor, dass in dem paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat vier der 12 Mitglieder von der AcquiCo vorgeschlagen werden.

B. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die europäische Kommission veröffentlicht in ihrer makroökonomischen Prognose, dass, nach einem leichten Rückgang in den Jahren 2023 und 2024 das Jahr 2025 mit einer weitgehenden Stagnation der Wirtschaft und einem BIP-Wachstum von 0,2 % abschließt. Für 2026 wird ein BIP-Wachstum von 1,2 % prognostiziert. Die positiven Effekte eines Hochlaufs der öffentlichen Ausgaben werden teilweise durch die negativen Auswirkungen von Handelskonflikten ausgeglichen, die sich voraussichtlich dämpfend auf die Exporte auswirken. Eine expansive Fiskalpolitik und steigende Reallöhne dürften den privaten Konsum ankurbeln.

Die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland setzte sich im Jahr 2025 weiterhin fort, wenn auch die Erholung ggü. Vorjahr geringer ausfiel als 2024. So stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum die Passagierzahlen an den deutschen Flughäfen im Jahr 2025 um rund 3,6 % auf insgesamt 219,6 Millionen. Damit liegt der Luftverkehr ab Deutschland 11% unter dem Vor-Corona-Jahr 2019. Europa hat die Erholungsphase nach der Pandemie dagegen längst abgeschlossen: Das durchschnittliche Sitzplatzangebot wuchs auf 106 Prozent des Vor-Corona-Wertes – ohne Deutschland sogar auf 108 Prozent. Deutschland gehört damit erneut zu den Schlusslichtern bei der Entwicklung des Luftverkehrs in Europa.

Für die Airline-Industrie stellt die International Air Transport Association (IATA) in ihrem Annual Review Report 2025 fest, dass sich der weltweite Flugverkehr im Jahr 2024 weiter erholte, gestützt durch eine widerstandsfähige Weltwirtschaft, die die Herausforderungen einer strafferen Geldpolitik bewältigte, bei der die Zinssätze im Jahr 2023 ihren Höhepunkt erreichten. So stieg das weltweite Passagieraufkommen im Luftverkehr um 10,6 % im Jahr 2024 gegenüber Vorjahr, angetrieben durch die Erholung von der COVID-Pandemie, eine starke Nachfrage in wichtigen Regionen sowie ein robustes Wachstum in den Schwellenmärkten. Obwohl die Nachfrage weiterhin im Einklang mit der langfristigen Wachstumsrate steigt, verlangsamt sich ihr Tempo im Vergleich zu den Höchstwerten in der Zeit unmittelbar nach der Pandemie. Fluggesellschaften im asiatisch-pazifischen Raum und in Europa waren die größten Treiber des branchenweiten Passagierwachstums und machten über 74 % des Nettoanstiegs bei den Erlösen pro Passagierkilometer (RPK) im Jahresverlauf aus.

Das globale Passagierwachstum im ersten Quartal 2025 (YTD März 2025) lag laut IATA bei etwa 5,0 % und damit deutlich unter der Wachstumsrate des Vorjahres.

Die Luftverkehrsbranche verzeichnete 2024 im Vergleich zu den Vorjahren ein starkes Umsatzwachstum, doch die Profitabilität wurde durch steigende Nicht-Treibstoffkosten und anhaltende Probleme in den Lieferketten geschmälert. Die Fluggesellschaften sahen sich mit Lohnerhöhungen und höheren Betriebskosten konfrontiert, von denen einige auf längere Flugrouten infolge von Luftraumbeschränkungen zurückzuführen waren. Auch Verzögerungen bei der Auslieferung von Flugzeugen hatten erhebliche Auswirkungen: Sie erhöhten das Durchschnittsalter der Flotten und führten zu

zusätzlichen Wartungskosten. Der Nettogewinn der Fluggesellschaften erreichte 2024 32,4 Milliarden US-Dollar bei einer EBIT-Marge von 6,4%.

Der Kerosinmarkt bewegte sich im Geschäftsjahr 2024/25 insgesamt auf einem deutlich niedrigeren Niveau als im Vorjahr, war jedoch insbesondere aufgrund geopolitischer Spannungen weiterhin von erheblicher Volatilität geprägt. Zu Beginn des Geschäftsjahres belief sich der Marktpreis auf 706 USD/Tonne und zu Ende September 2025 auf 718 USD/Tonne. Der durchschnittliche Kerosinmarktpreis (gewichtet mit Condor-Verbrauchsmengen) lag bei 715 USD/Tonne nach 828 USD/Tonne im Vorjahresvergleichszeitraum (-14 %). Am Devisenmarkt gewann der EUR gegenüber dem USD an Stärke, sodass der EUR-USD Wechselkurs von 1,11\$ zu Beginn des Geschäftsjahres auf 1,17\$ am Ende des Geschäftsjahres stieg. Die Aufwertung des Euro wirkte sich grundsätzlich positiv auf die überwiegend in USD denominierten operativen Kostenpositionen (insbesondere Treibstoff und Flugzeugleasing) aus, führte jedoch gleichzeitig zu erhöhter Ergebnisvolatilität aus der Stichtagsbewertung von USD-Verbindlichkeiten.

Zu Risikominderungszwecken werden Sicherungsgeschäfte mit Bezug auf Währungen, Treibstoffpreise und Emissionsrechte abgeschlossen. Die angestrebten Sicherungsquoten berücksichtigen dabei die auch derzeit noch herrschenden weltweiten Unsicherheiten aufgrund politischer Krisen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr ergab sich aus den Sicherungsgeschäften ein saldierter realisierter Verlust in Höhe von ca. -27,1 Mio. EUR (Vorjahr: ca. -13,3 Mio. EUR).

2. Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2024/25 war gekennzeichnet durch die Beendigung des Special Pro-Rate Agreement (SPA) der Lufthansa zum Dezember 2024 und die damit verbundene Notwendigkeit des Aufbaus eines eigenen Zubringernetzwerks.

Die im Vorjahr begonnene Umflottung im Bereich Kurz- und Mittelstrecke wurde fortgeführt. Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2025 wurden 4 weitere Maschinen des Typs A32Xneo verschiedener Lessoren in Betrieb genommen.

Nachdem Condor im letzten Jahr erstmalig einen Umsatz von über 2 Mrd. EUR erwirtschaftet hatte, konnte der Umsatz im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 2,5 Mrd. EUR gesteigert werden (Vorjahr: 2,3 Mrd. EUR). Aufgrund der kurzfristigen Einführung des eigenen Zubringernetzwerkes sowie einer Abschwächung der Nachfrage nach nordamerikanischen Flügen sank der Ladefaktor von über 90% im Vorjahr auf 85% und das Ergebnis vor Steuern verschlechterte sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 105,7 Mio. EUR auf 167,5 Mio. EUR.

Im Vergleich mit den im Budgetprozess vereinbarten Zielwerten für das Geschäftsjahr 2024/25 wurde das prognostizierte Ergebnis vor Steuern nicht erreicht (siehe Kapitel „Prognose-Ist-Vergleich“).

Auch im Geschäftsjahr 2024/25 fanden wieder reguläre und außerordentliche Termine des Aufsichtsrates statt, in denen unter anderem die folgenden wesentlichen Beschlüsse gefasst und besprochen wurden:

Der Aufsichtsrat traf im Berichtszeitraum mehrere Entscheidungen von wesentlicher strategischer Bedeutung, insbesondere zur Flottenentwicklung, Finanzierung und operativen Absicherung.

Am 16. Juli 2025 genehmigte der Aufsichtsrat den Erwerb zusätzlicher Airbus A330-900neo einschließlich weiterer Kaufrechte und sicherte damit frühzeitig Produktionsslots für die langfristige Entwicklung des Langstreckengeschäfts. Ebenfalls am 16. Juli 2025 beschloss er Investitionen in die operative Infrastruktur, insbesondere den Bau eines temporären Wartungshangars mit Langstreckenkapazität am Standort Frankfurt, sowie zentrale Wartungs- und Logistikverträge zur Sicherstellung der technischen Einsatzfähigkeit der Flotte.

Am 18. September 2025 stimmte der Aufsichtsrat mehreren langfristigen Verlängerungen bestehender A321-Leasingverträge sowie dem Abschluss eines langfristigen APU-Repair-and-Overhaul-Vertrags zu, um technische Verfügbarkeit, Kostenstabilität und die Erfüllung regulatorischer Anforderungen nachhaltig abzusichern.

Wirtschaftliche Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2024/25 wurde der Flugbetrieb im Vergleich zum Vorjahr weiterhin gesteigert, getrieben vor allem durch die Einflottung weiterer A320 und A321neo und A330-900neo-Maschinen. Insgesamt lag das Angebot an Sitzen im Geschäftsjahr rund 20,5% über dem Vorjahr 2023/24 und somit erstmalig über der vor der Pandemie verfügbaren Kapazität (Geschäftsjahr 2018/19).

Im Winter-Zeitraum von November 2024 bis Ende April 2025 bot Condor ein Programm mit rund 1,4 Mio. Sitzen auf der Langstrecke (Nordamerika, Karibik, Dominikanische Republik, Mexiko, Thailand, Südafrika und Indischer Ozean) sowie 2,3 Mio. Sitzen auf der Mittel- (Kanaren, Ägypten, Griechenland und Naher Osten) und Kurzstrecke (Balearn, Spanisches Festland, Türkei und Balkan) an. Insgesamt entspricht dies etwa 108,3% des Vorpandemievolumens im gleichen Zeitraum.

Von Mai bis September 2025 bot Condor auf der Kurz- und Mittelstrecke rund 5,4 Mio. Sitze an, dies entspricht 108,1 % des Vorpandemievolumens. Auf der Langstrecke erreichte die Condor mit einem Angebot von ca. 1,2 Mio. Sitzen sogar 141,4 % des Vorpandemieniveaus. Dieses Wachstum resultiert aus der höheren Sitzplatzkapazität der neuen Airbus A330-900neo-Langstreckenflotte. Dadurch hat sich das Angebot in viele Destinationen erhöht.

3. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Prognose-Ist-Vergleich

Für das gesamte Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2025 wurde in der internen Planung eine Blockstundenleistung von 224.937 Blockstunden prognostiziert, die im IST mit 225.807 Blockstunden um 0,4 % leicht überschritten wurde. Das Passagieraufkommen lag mit 9,6 Mio. Passagieren -5,6 % unterhalb der prognostizierten 10,18 Mio. Passagiere. Die ASK lagen mit 40,8 Mrd. ASK 0,1 % über Plan.

Obwohl die Produktion somit in Summe in etwa auf Budget lag, wurde das geplante Ergebnis vor Steuern unterschritten. Sowohl auf der Kurz- und Mittelstrecke als auch auf der Langstrecke konnten insbesondere im Sommer die budgetierten Yields (Ticketerlöse pro verkauftem Sitz) nicht erreicht werden. Wesentlichen Einfluss hatte hier die Beendigung des Special Pro-Rate Agreement (SPA) der Lufthansa zum Dezember 2024 und die damit verbundene Notwendigkeit des Aufbaus eines eigenen Zubringernetzwerks. Auf der Langstrecke führte eine deutliche Abschwächung der Nachfrage nach Nordamerika zu einem spürbaren Rückgang des Ladefaktors. Gleichzeitig stand die neu aufgebaute Zubringerfunktion über die City-Verbindungen für die Langstreckenflüge im ersten Jahr noch nicht in vollem Umfang zur Verfügung, da Zeitenlagen und Frequenzen sukzessive optimiert werden mussten. Auf der Kurz- und Mittelstrecke belastete die kurzfristige Einführung des eigenen City-Netzwerks zusätzlich den Ladefaktor. Entlastet wurde das Ergebnis durch niedrigere Treibstoffpreise als im Budget angenommen.

Für das Geschäftsjahr 2024/2025 wurden Umsatzerlöse von rund 2,6 Mrd. EUR und eine kontinuierliche Verbesserung des Ergebnisses vor Steuern prognostiziert. Mit 2,5 Mrd. EUR lagen die Umsatzerlöse leicht unter Plan, was insbesondere auf den Rückgang des Ladefaktors zurückzuführen ist. Das Ergebnis vor Steuern (-167,5 Mio. EUR) liegt aus diesem Grund und zusätzlich durch die niedrigeren Yields deutlich unter Plan. Die verfügbare Liquidität zum Stichtag lag im Rahmen des prognostizierten Wertes im dreistelligen Millionenbereich.

Kennzahlen zur Produktionsentwicklung

Die Blockstundenleistung auf der Kurz- und Mittelstrecke lag mit rund 132.198 Blockstunden etwa 16,6 % über dem Vorjahresniveau. Auf der Langstrecke stieg die Produktion an Blockstunden um 15,3 % im Vergleich zum Vorjahr auf 93.609. Insgesamt stieg die Blockstundenleistung um 16,1 % auf 225.807 Blockstunden im Vergleich zum Vorjahr.

Das gesamte Sitzplatzangebot (gemessen in angebotenen Sitzen) stieg, verglichen mit dem Vorjahr, um 20,5 % auf 11,5 Mio. Sitze, während die angebotenen Sitzkilometer (ASK) um 15,7 % auf 40.789 Mio. ASK stiegen.

Die Anzahl der beförderten Passagiere stieg im Vorjahresvergleich um 12,5 % auf 9,6 Millionen.

Ertragslage

Verkehrserlöse

Die Erlöse aus Verkehrsleistungen liegen mit 2.434,4 Mio. EUR um 7,4 % über dem Niveau des Vergleichszeitraums von 2.267,7 Mio. EUR. Ursächlich für diesen Anstieg ist das gesteigerte Angebot sowohl auf der Lang-, als auch auf der Kurzstrecke. Die verkauften Sitze lagen deutlich über denen des Vorjahres, die Yields liegen allerdings mit 7,0 % unter denen des Vorjahres. Die Ticketerlöse aus dem Veranstaltergeschäft belaufen sich auf 820,5 Mio. EUR und liegen somit um 6,4 % über Vorjahr. Im Einzelplatzgeschäft sind die Erlöse um 102,8 Mio. EUR gestiegen und belaufen sich auf 1.565,6 Mio. EUR. Die sonstigen Verkehrserlöse belaufen sich auf 48,2 Mio. EUR und liegen damit über dem Wert des Vorjahres (34,0 Mio. EUR).

Andere Betriebserlöse

Die anderen Betriebserlöse liegen mit 51,0 Mio. EUR nahezu auf dem Niveau des Vergleichszeitraums (48,9 Mio. EUR).

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge fallen mit 165,6 Mio. EUR um 45,6 Mio. EUR höher als im Vergleichszeitraum des Vorjahres aus. Während die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen deutlich um 19,4 Mio. EUR zurück gingen, haben sich die Erträge aus Währungsgewinnen um 66,4 Mio. EUR erhöht. Darüber hinaus fallen die Erträge aus dem Verkauf von Vorratsvermögen (Flugzeugersatzteile) um 17,0 Mio. EUR höher aus.

Materialaufwand

Der Materialaufwand liegt mit 1.964,2 Mio. EUR um 9,8 % über dem Niveau des Vergleichszeitraums (1.788,9 Mio. EUR). Ursächlich für diesen Anstieg ist die erhöhte Produktion. Dies machte sich in allen Kostenpositionen bemerkbar. Der deutlichste Anstieg ist bei den Flugzeugleasingkosten zu erkennen, die um 57,2 Mio. EUR auf 225,9 Mio. EUR angestiegen sind. Der Anstieg resultiert aus dem Zugang neuer Flugzeuge der Muster A320/21 NEO und A330 NEO.

Personalaufwand

Der jahresdurchschnittliche Personalbestand der Condor liegt mit 4.024 FTE um rund 3,2 % unter dem Vorjahresstand von 4.158 FTE. Während ein Anstieg beim Bodenpersonal zu verzeichnen ist ging der Personalbestand des Bordpersonals zurück.

Im Vorjahresvergleich haben sich die Personalaufwendungen um 26,2 Mio. EUR auf 371,0 Mio. EUR erhöht. Eine freiwillige Gehaltsteigerung von 5 % ab dem 1. Januar 2025 wirkte sich aufwandserhöhend auf den Personalaufwand aus.

Abschreibungen

Die Abschreibungen liegen mit 45,4 Mio. EUR leicht über dem Wert des Vorjahres (43,9 Mio. EUR). Hier haben sich die Abschreibungen auf Einbauten in Flugzeuge erhöht.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 367,6 Mio. EUR um 99,1 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres. Hier wirkten sich vor allem die deutlich höheren Aufwendungen aus Währungsumrechnung (+77,1 Mio. EUR) aus. Darüber hinaus stiegen die Provisionen um 9,9 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr an

Ergebnis

Das Finanzergebnis stellt sich mit -70,3 Mio. EUR um 17,9 Mio. EUR schlechter als im Vorjahr (-52,4 Mio. EUR) dar. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen aus deutlich höheren Zinsen für Darlehen, sowie Zinsaufwendungen, welche im Zusammenhang mit Finanzierungen für Anzahlungen für bestellte Flugzeuge stehen.

Im Geschäftsjahr 2024/25 wurde ein deutlich schlechteres Ergebnis vor Steuern von -167,5 Mio. EUR (Vorjahr: -61,8 Mio. EUR) und ein Jahresfehlbetrag von 167,7 Mio. EUR (Vorjahr: 62,1 Mio. EUR) erzielt. Maßgeblichen Einfluss hatten hier die im Vergleich zu den Erlösen überproportional gestiegenen Kosten.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um 162,7 Mio. EUR auf 2.043,0 Mio. EUR erhöht. Durch den Jahresfehlbetrag von 167,7 Mio. EUR hat sich der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag auf 1.053,6 Mio. EUR erhöht.

Die immateriellen Vermögensgegenstände haben sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 2,1 Mio. EUR auf 13,3 Mio. EUR erhöht. Das Sachanlagevermögen hat sich um 29,1 Mio. EUR auf 161,0 Mio. EUR vermindert. Ursächlich für die Verminderung ist vor allem die planmäßige Abschreibung.

Die Finanzanlagen haben sich mit 10,3 Mio. EUR gegenüber Vorjahr (9,2 Mio. EUR) um 1,1 Mio. EUR erhöht und umfassen im Wesentlichen Wertpapiere des Anlagevermögens, denen entsprechende Pensionsverpflichtungen gegenüberstehen.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 19,2 Mio. EUR auf 781,5 Mio. EUR. Während sich die flüssigen Mittel um 50,8 Mio. EUR verminderten, erhöhten sich die sonstigen Vermögensgegenstände um 50,0 Mio. EUR auf 560,9 Mio. EUR. Ursächlich hierfür sind vor allem angestiegene Forderungen gegenüber Zahlungsdienstleistern (+15,4 Mio. EUR) sowie an Leasinggeber gezahlte Maintenance Reserves (+23,3 Mio. EUR).

Der Finanzmittelbestand hat sich zum Bilanzstichtag um 52,2 Mio. EUR auf 118,2 Mio. EUR (Vorjahr: 170,3 Mio. EUR) vermindert. Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks). Kontokorrentverbindlichkeiten (enthalten in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten) sowie Cashpool-Verbindlichkeiten (Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen) werden in den Finanzmittelbestand einbezogen. Der Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 15,5 Mio. EUR und lag damit unter dem Vorjahreswert, der einen Mittelzufluss von 36,9 Mio. EUR zeigte. Dieser Rückgang lässt sich im Wesentlichen auf das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit zurückführen. Der

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 71,2 Mio. EUR auf 12,1 Mio. EUR resultierend aus geringeren Investitionen in Sachanlagen. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ist ein Mittelabfluss von 24,6 Mio. EUR im Vergleich zu einem Mittelzufluss von 118,4 Mio. EUR im Vorjahr. Ursache ist insbesondere die im Vorjahr aufgenommene Finanzierung für ein A330-900neo Flugzeug und die im Vorjahr höheren Darlehensaufnahmen von Unternehmen der Attestor-Gruppe.

Das KfW-Darlehen setzt sich aus einer Senior Tranche über 175,0 Mio. EUR und einer Junior Tranche über 204,8 Mio. EUR zusammen. Von der Senior Tranche wurden bis zum 30. September 2025 116,5 Mio. EUR zurückgeführt. Alle angefallenen Zinsen wurden gezahlt. Die Junior Tranche wird nur bei Eintritt bestimmter Bedingungen getilgt. Diese sind zum 30. September 2025 aber noch nicht eingetreten.

Neben den in den Vorjahren durchgeführten Eigenkapitaleinlagen i.H.v. 200 Mio. EUR haben Unternehmen der Attestor-Gruppe weitere 250 Mio. EUR Eigenkapital und Fremdkapital für die Flottenerneuerung zugesagt. Davon waren 114,3 Mio. USD (97,3 Mio. EUR) und 7,0 Mio. EUR für eine Finanzierung der Pre-Delivery und Security Deposit Payments im Rahmen der Erneuerung der Flotte von Condor per 30. September 2025 in Anspruch genommen. Weitere 118,0 Mio. EUR wurden zur Finanzierung allgemeiner Geschäftszwecke durch Attestor bereitgestellt und von Condor in Anspruch genommen.

Die Condor weist zum Bilanzstichtag ein negatives Eigenkapital (Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag) von 1.053,6 Mio. EUR aus (Vorjahr 885,9 Mio. EUR).

Die Rückstellungen erhöhten sich insgesamt um 57,9 Mio. EUR auf 474,7 Mio. EUR und betreffen Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (18,3 Mio. EUR, Vorjahr 16,5 Mio. EUR) sowie sonstige Rückstellungen (456,4 Mio. EUR, Vorjahr 400,3 Mio. EUR). Die sonstigen Rückstellungen umfassen im Wesentlichen Wartungsverpflichtungen für Flugzeuge im Operating-Lease Verhältnis (228,5 Mio. EUR, Vorjahr 175,4 Mio. EUR), Rückstellungen für ausstehende Leistungsrechnungen (88,9 Mio. EUR, Vorjahr 76,8 Mio. EUR) sowie Rückgabeverpflichtungen für Flugzeuge im Finance-Lease Verhältnis (33,6 Mio. EUR, Vorjahr 53,9 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verminderten sich um 37,5 Mio. EUR auf 263,3 Mio. EUR. Dies liegt an der Tilgung des Kredits der KfW.

Die erhaltenen Kundenanzahlungen haben sich von 434,0 Mio. EUR auf 470,9 Mio. EUR erhöht.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind im Vorjahresvergleich um 9,0 Mio. EUR auf 72,5 Mio. EUR angestiegen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten belaufen sich auf 675,2 Mio. EUR nach 575,9 Mio. EUR im Vorjahr. Wie im Vorjahr sind hier Darlehen in Höhe von 222,3 Mio. EUR (Vorjahr 176,1 Mio. EUR) enthalten, die der Condor von Unternehmen der Attestor-Gruppe zur Verfügung gestellt wurden. Diese wurden zur Begleichung von

Anzahlungen und Sicherheitshinterlegungen für neue Flugzeuge sowie für allgemeine Geschäftszwecke genutzt. Neben der Darlehensverbindlichkeit ist eine Verbindlichkeit für gestundeten Zinsen hierauf und eine Hedging Facility von 94,3 Mio. EUR (Vorjahr 45,7 Mio. EUR) enthalten. Die sonstigen Verbindlichkeiten aus Finance Lease Verträgen betragen 163,0 Mio. EUR (Vorjahr 191,9 Mio. EUR) und haben sich aufgrund planmäßiger Tilgung vermindert.

Investitionen

Im Berichtsjahr betrugen die Investitionen 22,7 Mio. EUR (Vorjahr: 98,5 Mio. EUR). Diese betreffen vor allem Einbauten in Flugzeuge und in der Erstellung befindliche selbstgeschaffene immaterielle Vermögensgegenstände.

Gesamtaussage zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Im Geschäftsjahr wurde nach Beendigung der Lufthansa-Zubringung ein eigenes City-Netz aufgebaut und hierfür Kapazitäten aus der Kurz-/Mittelstrecke neu allokiert. Damit stieg die Anzahl der angebotenen Sitze deutlich.

Die Einführung der City-Destinationen hat einen deutlichen strukturellen Effekt auf die Durchschnitts-Yields und Ladefaktoren, was zu einer entsprechenden Reduzierung dieser Kennzahlen führte.

Belastet wurde das Ergebnis außerdem durch die strukturell erhöhten variablen Kosten sowie tarifvertraglich vereinbarte Gehaltssteigerungen.

Die Gesellschaft ist zum Bilanzstichtag weiterhin bilanziell überschuldet. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag aufgrund des ausgewiesenen Jahresfehlbetrages auf 1.053,6 Mio. EUR. Die Zahlungsfähigkeit von Condor war insbesondere durch die Finanzierungsmaßnahmen des Gesellschafters Attestor im Berichtsjahr gesichert. Zu den in diesem Zusammenhang bestehenden Risiken verweisen wir auf Abschnitt D. 4 (Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation).

4. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

Nachhaltigkeit, Umweltmanagement und soziales Engagement

Nachhaltigkeit und Umweltschutz sind für Condor von essenzieller Bedeutung. Condor sieht sich – gemeinsam mit der gesamten Luftverkehrsbranche – in der Verantwortung, den Ausstoß von Treibhausgasen effektiv zu begrenzen. Zusammen mit den Branchenverbänden verfolgt Condor hierfür ein integriertes Gesamtkonzept, das im Wesentlichen technischen Fortschritt, den Einsatz von Sustainable Aviation Fuels (SAF), Infrastrukturverbesserungen, operative Effizienzsteigerungen sowie ergänzende wirtschaftliche Instrumente und Anreize umfasst. Mit weiteren regulatorischen Maßnahmen wie einer dringend notwendigen Optimierung des europäischen Flugsicherungsmanagements (Stichwort „Single, seamless and digital European Sky“ Initiative der Europäischen Kommission) könnten CO₂-Emissionen erheblich reduziert werden.

Mit der Entscheidung vom 28. Juli 2021, den Airbus A330-900neo als Nachfolgemodell für die Boeing B767 einzuführen, wird Condor deutscher Erstkunde des neuen Langstreckenflugzeuges, welches durch eine besonders hohe Effizienz einen Verbrauch nach eigenen Analysen von 2,1 Litern pro Passagier auf 100 km erreichen kann. Am 24. Juli 2022 folgte die Bestellung neuer Flugzeuge zur Erneuerung der Kurz- und Mittelstreckenflotte ab 2024. Das erste neue Flugzeug erhielt Condor im Geschäftsjahr 2023/24, bis 2029 werden somit insgesamt voraussichtlich 15 Airbus A320neo und 28 Airbus A321neo eingeflottet. Mit einer Reduzierung von jeweils bis zu 20 Prozent bei Kerosinverbrauch und CO₂-Emissionen sowie bis zu 50 Prozent weniger Lärmemissionen wird die neue Kurz- und Mittelstreckenflotte neue Maßstäbe setzen. Der Kerosinverbrauch pro Passagier auf 100 Kilometer beträgt laut eigener Analyse bei der A320neo 1,9 Liter und bei der A321neo 1,7 Liter. Mit dem abgeschlossenen Flottenumbau wird Condor voraussichtlich im Jahr 2029 eine der modernsten und sparsamsten Flotten Europas betreiben. Zum Vergleich: Laut Angaben des BDL lag der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der deutschen Luftverkehrswirtschaft im Jahr 2024 bei 3,38 Liter pro 100 km und Passagier.

Aufgrund der im Wettbewerbsvergleich nach unserer Einschätzung sehr hohen Passagierauslastung der Flugzeuge erreicht Condor nach eigenen Analysen im Geschäftsjahr 2024/25 Kerosinverbrauchswerte pro 100 km und Passagier von ca. 2,75 Litern (Vorjahr: ca. 2,8 Litern pro 100 km und Passagier). Die bereits im Vorjahr prognostizierte deutliche Reduzierung des Kerosinverbrauchs wird mit dem fortschreitenden Austausch der Flugzeugflotte fortgesetzt.

Darüber hinaus identifiziert Condor kontinuierlich zusätzliche Maßnahmen zur Treibstoffeinsparung und setzt diese konsequent um.

Vor dem Hintergrund des Europäischen Green Deal im Luftverkehr („Fit for 55“-Paket), den damit verbundenen anhängigen regulatorischen Vorschriften (insb. ReFuelEU Aviation) ist die Skalierung und Nutzung von SAF für Condor von zentraler Bedeutung. Bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres hat Condor konkrete Liefervereinbarungen mit Lieferanten abgeschlossen, welche die regulatorisch erforderlichen SAF-Mengen entsprechend den verschiedenen Supply-Modellen sicherstellen. Diese Mengen beinhalten fix- und variabel vereinbarte Anteile für bestehende- und / oder mögliche sich verändernde Vertragsverbindlichkeiten des Grundgeschäftes mit Blick auf die Supply-Struktur, die zu jeweils bestimmten Zeitpunkten nach Fixierung des Grundgeschäftes daraufhin abgestimmt und nominiert werden. Des Weiteren beinhalten die fixen Mengen bereits diejenigen Allokationen, durch die eine freiwillige Kundennachfrage nach dem Condor-Klimabeitrag im Grundgeschäft abgedeckt wird. Darüber hinaus engagiert sich Condor in politischen Verbänden und Netzwerken, insbesondere um die kritische SAF-Markthochlaufphase proaktiv zu begleiten. Dass SAF und insbesondere strombasierte PtL-Kraftstoffe in absehbarer Zukunft weder in ausreichender Menge noch zu wettbewerbsneutralen Preisen erhältlich sein werden, bleibt bislang aus unserer Sicht politisch weitgehend unberücksichtigt. Dies begleitet Condor kritisch. Weitere mögliche einseitige Mehrbelastungen im EU-Luftverkehr, wie die Einführung einer europaweiten Kerosinsteuer, lehnt Condor entschieden ab.

Für Airlines besteht seit dem 1. Januar 2012 die Pflicht, am EU-Emissionshandelsystem teilzunehmen. Diese Regelung erfordert, dass Condor über die frei zugeteilten Emissionsrechte hinaus zusätzliche Rechte am Markt zukaufen muss. Aufgrund anhaltender internationaler Diskussionen ist das Emissionsrechtssystem zunächst bis mindestens 2027 im Rahmen des „Reduced Scope“ auf innereuropäische Flüge beschränkt. Zukünftig muss Condor mit weiteren Ergebnisbelastungen durch die Verknappung von Emissionsrechten und weiter steigende Preisen rechnen. Ab 2024 sind zudem Ausnahmen für die sogenannten „outermost regions“ wie die Kanarischen Inseln entfallen. Außerdem erfolgt seit 2024 eine schrittweise Reduktion der bislang frei zugeteilten Emissionsrechte bis auf das Nullniveau im Jahr 2026. Das Überbrückungsinstrument FEETS (ehemals SAF-Allowances) bis 2030 wird vonseiten Condor begrüßt. Jedoch ist eine erhebliche Ausweitung der Menge sowie des zeitlichen Horizonts der Förderung nötig, um die kritische Phase des SAF-Markthochlaufs hinreichend zu unterstützen.

Im Herbst 2016 einigten sich die ICAO-Mitgliedsstaaten auf ein globales Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr: das Offsetting-System CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Dieses wurde ab 2021 global eingeführt, zunächst bis 2026 auf freiwilliger Basis. Damit ist der internationale Luftverkehr die erste Branche weltweit mit einem globalen Klimaschutzinstrument. CORSIA zielt darauf ab, dem internationalen Flugverkehr ab 2021 CO₂-neutrales Wachstum zu ermöglichen. Hierbei werden wachstumsbedingte CO₂-Emissionen durch speziell aufgesetzte Klimaschutzprojekte kompensiert, die unter der Aufsicht der UNO stehen. Condor hat die Anforderungen entsprechend

umgesetzt. Parallel gilt es politisch sicherzustellen, dass keine Doppelbelastungen durch CORSIA und den EU-Emissionshandel entstehen.

Neben den bekannten CO₂-Emissionen gewinnen die sogenannten Non-CO₂-Emissionen zunehmend an Bedeutung und rücken verstärkt in den Fokus von Forschung, Politik und NGOs. Ab 2025 sieht die EU-ETS-Richtlinie ein Reporting dieser Non-CO₂-Emissionen vor. Hierzu wurde 2024 ein MRV-Framework (Monitoring, Reporting, Verification) im Auftrag der EU entwickelt. Die Luftverkehrsbranche engagiert sich mit verschiedenen Forschungsprojekten, um eine präzise Erfassung dieser Emissionen sicherzustellen und einer Pauschalisierung entgegenzuwirken. Condor hat beispielsweise im vergangenen Geschäftsjahr am 100 Flüge-Trial des Arbeitskreises Klimaneutrale Luftfahrt (AKkL) teilgenommen, um die Vermeidung von Kondensstreifenbildung durch Flugroutenoptimierung zu erproben.

Das Corporate Social Responsibility Programm der Condor "ConTribute" fokussiert auf vier Schwerpunktthemen: Kinder/Jugendliche, kulturelle Integration, nachhaltiges Reisen und Hilfe bei Naturkatastrophen. Condor unterstützt primär Projekte und Initiativen an Condor Standorten und in Condor Zielgebieten. Die Entscheidung über eine mögliche Unterstützung wird von einem ConTribute-Team getroffen. Darüber hinaus ist insbesondere die Zusammenarbeit mit der Stiftung FLY & HELP hervorzuheben.

Seit Juli 2024 bietet Condor seinen Kunden zudem auf allen Flügen die Buchung eines Klimabeitrags an. Kundinnen und Kunden fördern damit den Einsatz von Sustainable Aviation Fuels (SAF) sowie ausgewählte Klimaschutzprojekte unseres Partners myclimate. Bei der Auswahl der Klimaschutzprojekte haben wir den Fokus auf unseren Unternehmensstandort Deutschland sowie den Bezug zu unseren Condor Destinationen gelegt. Konkret handelt es sich um Förderprogramme für den Ausbau von Agroforstsystemen im deutschsprachigen Raum, emissionsarme Öfen in ländlichen Regionen Kenias sowie ein Solarkraftwerk in der Dominikanischen Republik.

Mit den oben beschriebenen Bestrebungen arbeitet Condor kontinuierlich daran, das Thema Sustainability im Unternehmen zu adressieren. Dabei werden nicht nur die gesetzlich geforderten Umweltregularien umgesetzt, sondern auch weitere ESG-Faktoren in den Vordergrund gerückt, wie unter anderem das betriebliche Gesundheitsmanagement der Condor unter Beweis stellt.

Mitarbeiterbelange

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

Unsere Unternehmenswerte wurden mit den Mitarbeitern entwickelt und sind durchgängig im Unternehmen kommuniziert. Sie sind Bestandteil der täglichen

Prozesse sowie der Mitarbeitergespräche und Leistungsbeurteilungen, sodass Sie selbstverständlich für die Mitarbeiter Orientierungspunkt und Richtlinie für ihr Arbeiten bei Condor sind.

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

Hervorzuheben ist die Entscheidung zur freiwilligen Gehaltsanpassung trotz geschlossener Tarifverträge. Auf Grund der deutlichen Inflation in den vergangenen Jahren erhielten die Beschäftigten der Condor in drei Stufen - zum 1. Januar 2024 7 %, zum 1. Januar 2025 5 % und am 1. Januar 2026 weitere 5 % - mehr Gehalt.

5. Erklärung zur Unternehmensführung

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

Die Geschäftsführung leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Geschäftsführung gehören gegenwärtig keine Frauen an. Das mittelfristige Ziel ist, einen Frauenanteil für die Geschäftsführung zu erreichen, der oberhalb des heutigen Niveaus liegt. Dies konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht erreicht werden, da es keine Neubestellungen in die Geschäftsführung gab. Die Geschäftsführung berät sich bei ihren wesentlichen Entscheidungen grundsätzlich mit den oberen Führungskräften des Unternehmens. Zu diesem Zweck sind in den Geschäftsführungssitzungen regelmäßig über die Geschäftsführer hinaus vier weitere Führungskräfte (Director Communication, Controlling, Human Resources und Legal) anwesend, von denen zwei weiblich sind.

Der Aufsichtsrat überwacht die Tätigkeit der Geschäftsführung und ist u.a. für die Bestellung und Abberufung der Geschäftsführung zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz zwölf Mitglieder an, wovon sechs Mitglieder Anteilseignervertreter und sechs Mitglieder Arbeitnehmervertreter sind. Die Vertreter der Anteilseigner wurden durch die Gesellschafter Attestor und SG Luftfahrt GmbH bestellt; die Mitglieder der Arbeitnehmerseite wurden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt.

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft hatte bisher Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat (30 %), unter den Geschäftsführern (0 %) sowie – über die Geschäftsführung – für die erste Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung (24 %) und die zweite Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung (30 %) festgelegt. Zum Ende des Geschäftsjahres haben sich die Zielgrößen wie unten genannt entwickelt und wurden damit zum 30. September 2025 erreicht.

Nach dem Abschlussstichtag wurden die nachstehenden Zielgrößen festgelegt:

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat hat im März 2026 die Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat festgelegt. Die Zielgröße beträgt 33,33 % und soll bis zum 30.09.2030 erreicht werden. Ist Stand zum 30. September 2025: 4 von 12 Aufsichtsratsmitgliedern sind Frauen (33,33 %). Damit entspricht der Ist Stand zum Ende des Geschäftsjahres der festgelegten Zielgröße auf Gesamtgremiumsebene; auch auf der Kapitaleseite ist der Wert erreicht (4 von 12).

Geschäftsführung

Die Geschäftsführung besteht derzeit aus vier Geschäftsführern. Zum 30. September 2025 ist keine Frau in der Geschäftsführung vertreten (Ist-Stand: 0 %). Die bestehenden Anstellungsverträge sind langfristig angelegt; ein vorzeitiges Ausscheiden einzelner Geschäftsführer ist im Bezugszeitraum derzeit nicht absehbar. Bei einem etwaigen Austausch eines der vier Geschäftsführer und Neubesetzung mit einer Frau betrüge der Frauenanteil 25 %. Angesichts der langfristigen Vertragsbindungen erscheint derzeit jedoch eine Erweiterung der Geschäftsführung wahrscheinlicher als ein personeller Wechsel. Bei einer Erweiterung auf fünf Geschäftsführer und Besetzung einer Position mit einer Frau entspräche dies einem Frauenanteil von 20 %. Die Zielgröße wird daher auf 20 % festgelegt, um beiden Szenarien Rechnung zu tragen und zugleich eine realistische, im Bezugszeitraum erreichbare Vorgabe zu schaffen. Die Gesellschaft ist bestrebt, bei künftigen Neubestellungen den Frauenanteil aktiv zu erhöhen, und verfolgt hierzu einen nachhaltigen Ansatz zur Förderung weiblicher Führungskräfte, indem sie die Entwicklung des Frauenanteils auf den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung gezielt unterstützt. Die Zielgröße wahrt das Verschlechterungsverbot gemäß § 111 Absatz 5 Satz 4 AktG, da sie oberhalb des aktuellen Ist-Stands liegt. Die Zielgröße ist bis zum 30. September 2030 zu erreichen.

Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung

Die Geschäftsführung hat am 5. März 2026 Zielgrößen für die zwei Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung festgelegt:

Condor Leadership Circle (CLC): Zielgröße Frauenanteil 25 %, bis zum 30.09.2030 zu erreichen. Ist Stand zum 30. September 2025: 25 % (damit auf Zielgröße).

Condor Management Circle (CMC): Zielgröße Frauenanteil 40 %, bis zum 30.09.2030 zu erreichen. Ist Stand zum 30. September 2025: 39 % (damit zum Stichtag knapp unterhalb der Zielgröße; die Zielerreichung bis zum Fristende 30. September 2030 erscheint mit großer Wahrscheinlichkeit erreichbar).

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

C. Nachtragsbericht

Wir verweisen diesbezüglich auf die Ausführungen im Anhang.

D. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

1. Risikomanagement

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

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

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

2. Risikobericht

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

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

potenzielle Auswirkung der jeweiligen Risiken auf die relevante Größe (Ergebnis vor Steuern oder Liquidität) in der Kategorie „Niedrig“ mit unter 5 Mio. EUR, „Mittel“ mit 5 bis 20 Mio. EUR, und „Hoch“ mit über 20 Mio. EUR.

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

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

Kommerzielle Risiken

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Status	Fristigkeit
Wegen der Weitergabe gestiegener Kosten erhöhte Ticketpreise beeinflussen Konsumentenverhalten	Mittel	Mittel	Niedrig	Kurz
Forderungsverluste gegenüber Reiseveranstaltern und Reisebüros	Niedrig	Gering	Niedrig	Kurz

Risiken bestehen im Absatzbereich hinsichtlich der Nachfrageentwicklung, die im Luftverkehr u.a. stark von politischen und konjunkturellen Entwicklungen beeinflusst wird. Auf Grund der durch die Erhöhung der Luftverkehrssteuer notwendigen Preisanpassungen, Anstieg von Flugsicherungs- und Abfertigungskosten an Flughäfen, der 2025 begonnenen Betankung mit nachhaltigem Treibstoff (SAF) sowie die abgeschlossenen Tarifierhöhungen führen zu höheren Preisen und können die Nachfrageentwicklung negativ beeinflussen. Eine Entlastung kann die von der Bundesregierung für Sommer 2026 angekündigte Rücknahme der Luftverkehrssteuererhöhung bringen. Condor prüft die Auswirkungen auf die Kostenstruktur der Flugticketpreise.

In Folge der abgeschwächten wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland besteht die Möglichkeit, dass deutsche Konsumenten weiter ihr Verhalten anpassen und mit reduzierter Nachfrage auf Flugreisen reagieren. Auch politische Ereignisse, zum Beispiel im Nahen Osten oder im Kontext des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine, können die Nachfrage negativ beeinflussen. Die Verhängung von Zöllen und die Möglichkeit erschwerter Einreisemodalitäten durch die USA sorgt weiter für erhöhte Nachfragevolatilität im Nordatlantikverkehr. Condor wird in diesem Umfeld die Auslastung der Flüge permanent monitoren und bei Bedarf flexible Flugplananpassung und flexibles Kapazitäts- und Preis-Management vor allem für die Kurz-/Mittelstrecke und die Städteverbindungen (City-Flüge) vornehmen.

Insgesamt kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die tatsächliche Entwicklung noch schlechter verläuft und substantziellen negativen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung und die Liquiditätssituation der Condor haben könnte.

Im Kurz- und Mittelstreckenmarkt sowie den City-Flügen stellen mögliche Überkapazitäten zentrale Risiken für die erzielbaren Preise und Auslastungen dar. Im Moment gibt es im Umfeld hoher Infrastrukturkosten in Deutschland nach Analyse der bereits veröffentlichten Flugpläne der Wettbewerber keine wesentlichen Anzeichen, dass sich der bestehende starke Wettbewerb mit Linienairlines und Low-Cost-Carriern weiter verschärft. Letztere ziehen sich weiter aus Deutschland zurück. Bei den City-Flügen wird das starke Angebotswachstum durch die neu aufgenommen Städteverbindungen und die Erhöhung von Frequenzen nicht im Hinblick auf Wettbewerbsverschärfung vermarktet, um das Preisniveau nicht zusätzlich unter Druck zu bringen. Hier wird mit stabilen Durchschnittserlösen gerechnet, im touristischen Verkehr und der Langstrecke mit leicht steigenden Durchschnittserlösen.

Auf der Langstrecke ergibt sich für das Geschäftsjahr 2025/26 mit der voll erneuerten A330neo-Flotte eine leicht erhöhte Kapazität im Vergleich zum Vorjahr, die im aktuellen Marktumfeld mit verbessertem Zubringernetz zu leichtem Zuwachs bei Ladefaktor und Yields verkauft werden soll. Unterstützend wirken hier die lokal etablierte Verkaufsorganisation der Condor und mit der Fußball-Weltmeisterschaft 2026 ein Großereignis, dass die Nachfrage auf dem Nordatlantik stimulieren dürfte. Auf Grund der neuen Partnerschaften mit asiatischen Airlines wird dort der Fokus der zusätzlichen Kapazitäten liegen.

Die Condor ist dank ihres weiterhin auch veranstalterorientierten Geschäftsmodells in dieser Wettbewerbssituation aus unserer Sicht grundsätzlich gut positioniert; dennoch können Absatzrisiken nicht ausgeschlossen werden. Diesen wird mit einem täglichen Monitoring der Buchungseingänge, mit einer möglichst flexiblen Kapazitätsplanung, einem proaktiven Revenue-Management und Innovationen sowohl beim Bordprodukt als auch bei digitalen Services für Passagiere so weit wie möglich entgegengewirkt. Zur Steigerung der Auslastung, insbesondere der City-Flüge, werden neben der Stimulierung der Point-to-Point-Verkehre durch verdichtete Frequenzen, lokales Marketing und Preisaktionen weitere Partnerschaften mit anderen Airlines, die Frankfurt anfliegen und Fluggästen den Zugang zum Condor-Netz zur An- oder Weiterreise anbieten möchten, angestrebt.

Operationelle Risiken

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Status	Fristig- keit
Luftraumsperrung wegen politischer Lage, Epidemien bzw. Naturereignis	Mittel	Gering	Mittel	Kurz
Mangelnde Verfügbarkeit von Komponenten und Ersatzteilen für Abgabe von Boeing 757Flotte	Niedrig	Mittel	Mittel	Kurz
Engpässe bei Fachpersonal zur technischen Betreuung der Flugzeuge	Niedrig	Gering	Mittel	Kurz
Mangel an verfügbaren Hangar-Wartungsplätzen an Heimatbasis FRA	Niedrig	Hoch	Hoch	Kurz
Operative Beeinträchtigungen durch Personalmangel bei Systempartnern	Niedrig	Mittel	Mittel	Kurz
ACMI-Partner erfüllen Verträge nicht oder unzureichend	Niedrig	Gering	Niedrig	Kurz

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

Zudem können Terroranschläge oder kriegerische Auseinandersetzungen, regionale Epidemien, Naturkatastrophen (wie Hurrikane in der Karibik oder Vulkanausbrüche) oder politische Krisen in Zielgebieten erhebliche Auswirkungen auf die Condor haben. Dieses Risiko ist aufgrund kontinuierlicher Überprüfung des Flugplans und insgesamt schneller Reaktionsfähigkeit im gegenwärtigen Umfeld als mittel einzuschätzen.

Bei den Systempartnern kann es nach wie vor zu Engpässen an qualifiziertem Personal bei den Bodenverkehrsdiensten und bei der Flugsicherung kommen. Hier besteht zudem ein Risiko, dass es durch Arbeitskämpfmaßnahmen einzelner Arbeitnehmergruppen zu Einschränkungen kommen kann. Damit verbunden besteht das Risiko für signifikante operativen Probleme und eine erhöhte Anzahl an Verspätungen, die Reputationsschäden und erneut umfangreiche Kosten für Entschädigungs- und Unterstützungsleistungen betroffener Passagiere nach sich ziehen würden. Am Standort Frankfurt hat Fraport den Personalbestand erhöht, die Zahl der zu Spitzenverkehrstagen verfügbaren Fluglotsen bei der DFS hat ebenfalls

zugenommen. Verschiedene Initiativen wurden zusammen mit den Dienstleistern etabliert, und die Situation hat sich weiter stabilisiert.

Da die ausgeflogenen Boeing B757 in einem vertraglich festgelegten technischen Zustand an den Lessor zurückgegeben werden müssen, besteht ein Risiko, die dafür benötigten Komponenten verfügbar zu halten beziehungsweise im geplanten Kostenrahmen beschaffen zu können.

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

Um Engpässe bei Flugzeugmechanikern für Condor Technik zu vermeiden, werden sowohl Mechaniker aus Drittstaaten außerhalb der EU angeworben als auch verstärkt eigener Nachwuchs ausgebildet. Ausreichendes Personal wird insbesondere benötigt, damit die zeitkritischen Flüge der Städteverbindungen mit höchster Priorität auch an den neuen Zielorten technisch abgefertigt werden können. Für die A330-900neo-Flotte wäre für die vollständige technische Betreuung in Frankfurt ab 2026 die Anmietung neuer Hangar-Kapazitäten sinnvoll. Entsprechende Verhandlungen wurden mit den Stakeholdern und Fraport geführt. Neben Nutzung von vorhandenen Kapazitäten wird der Bau einer Übergangslösung bis Ende 2026 umgesetzt. Ausweichkapazitäten bestehen am Flughafen Düsseldorf.

Risiken bei Kostentreibern

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Status	Fristigkeit
Steigende Treibstoff- und Emissionspreise und/oder fallender Währungskurs EUR/USD	Hoch	Mittel	Hoch	Kurz
Zinsrisiko bei Leasingraten und Darlehen	Niedrig	Mittel	Niedrig	Kurz
Steigende Preise für Fuelversorgung (Logistik und Betankung)	Niedrig	Mittel	Mittel	Kurz
Erhöhung von Umweltabgaben, Verschärfung von Nachtflugverboten und sonstigen regulatorischen Vorgaben wie SAF-Quoten	Hoch	Hoch	Hoch	Mittel

Steigende Personalkostenentwicklung und Tarifkonflikte	Mittel	Mittel	Mittel	Kurz
Verzögerung bei Einflottung A320/321neo	Mittel	Hoch	Hoch	Mittel
Entschädigung aus Rückgabe der Boeing 757-Flotte	Mittel	Hoch	Hoch	Mittel

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

Eine Einschränkung von Energielieferungen an Flughäfen, insbesondere von Kerosin, könnte Auswirkungen auf den Flugbetrieb haben und/oder Sonderkosten verursachen. Bei einigen Flughäfen mit Anlieferung durch Tanklastzüge kann es durch Personalknappheit bei Spediteuren zu Engpässen kommen. Diesem Risiko wird durch Verhandlungen mit Bestandslieferanten und der Suche nach Alternativlösungen begegnet.

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

Die Luftverkehrsabgabe und der Emissionsrechtehandel bzw. die mit den Pariser Klimaschutzziele einhergehende politische Verpflichtung, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren, werden sich weiter belastend auf die Ergebnisse auswirken. Insbesondere die Vorschläge der EU-Kommission im Rahmen des Green Deals (Fit for 55) und nationale Gesetzgebung führen zu einer Verteuerung und Reduzierung freier CO₂-Zertifikate. Die Einführung einer Quote für nachhaltige Kraftstoffe (ab 2025: 2 %, 2030: 5 %) und möglicherweise einer Kerosinsteuer werden die wirtschaftlichen Ergebnisse zusätzlich belasten. Entsprechend sind für 2026 Sicherungsgeschäfte abgeschlossen worden. Hier wirken die reduzierenden Effekte der eingeleiteten Flottenmodernisierung auf CO₂- und Lärmemissionen risikobegrenzend. Die erwarteten Engpässe bei der Bereitstellung von nachhaltigen Kraftstoffen auf die politisch gewünschten Volumina stellen ein zusätzliches Risiko dar. Weitere Maßnahmen mit ähnlichem Potenzial sind beispielsweise die Überarbeitung des Luftverkehrsgesetzes, die Novellierung des Fluglärmgesetzes, die mögliche Änderung der Slotverordnung in Europa, die Änderung des Versicherungsschutzes im

Fälle von terroristischen Anschlägen sowie die zunehmende Ausweitung des Nachtflugverbots in Deutschland.

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

Um die Wertschätzung gegenüber den Mitarbeitenden zu demonstrieren, wurden im Sommer 2023 in einer freiwilligen Verhandlungsrunde die Gehaltstarife stufenweise bis September 2026 angepasst und eine Auszahlung der gesetzlichen Inflationsausgleichsprämie in mehreren Schritten vereinbart. Somit sind diese Kostensteigerungen bereits in der Planung berücksichtigt.

Darüber hinaus ergeben sich für die Condor Risiken aus möglichen Betriebsstörungen/Streiks einzelner Berufsgruppen. Die Condor Tarifverträge laufen bis 2026, sodass kurzfristig noch die Friedenspflicht gilt. Allerdings bestehen auch potenzielle Streikrisiken durch externe Mitarbeitergruppen von Dienstleistungsunternehmen, die einen substantiellen Einfluss auf die Condor haben können, zum Beispiel Flugsicherungspersonal, Abfertigungspersonal oder Crews von Airlinepartnern, die Zubringerflüge für die Condor-Langstrecke beeinflussen können. Diese Sachverhalte sind momentan als mittlere Risiken einzuschätzen.

Bei der Einflottung der A320/321neo-Flotte kann es bei den avisierten Lieferterminen weiter zu Verzögerungen kommen, da Airbus von Engpässen in der Lieferkette betroffen ist. Zu den Gegenmaßnahmen zählen eine enge Abstimmung mit den Lieferanten und Anpassungen bei den Abgabeterminen der älteren Airbus-Flugzeuge, um Kapazitätslücken aus verzögerter Auslieferung zu schließen.

Bei der Ausflottung der Boeing 757-Flotte und der Rückgabe an den Leasinggeber hat sich ein Vergütungsrisiko gezeigt: Eine größere Anzahl von Triebwerken kann nicht mehr gewartet werden. Daher führt Condor derzeit Verhandlungen mit dem Leasinggeber.

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. Die aktuelle Flugplanung der Condor sieht eine Nutzung der Slots oberhalb dieser Grenzwerte vor, sodass keine koordinierten Slots gefährdet sein sollten.

IT-, sonstige und Compliance-Risiken

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Status	Fristigkeit
IT Sourcing: Risiko aus Verlust der Verfügbarkeit und Integrität der IT	Hoch	Mittel	Hoch	Kurz
Cyber Attack (Risiko aus Verlust der Vertraulichkeit und Compliance der IT)	Hoch	Mittel	Hoch	Kurz
Verlust von Schlüsselmitarbeitenden	Niedrig	Mittel	Mittel	Kurz
Geopolitische Situation: Instabilität, politische Krisen und Klimawandel können zu Veränderung Reiseverhalten führen	Mittel	Gering	Niedrig	Kurz
Kapazitätsengpässe für Umschulung Piloten	Niedrig	Gering	Mittel	Kurz
Laufende Gerichtsverfahren	n. a.	Gering bis mittel	Mittel	Mittel

Fast alle Geschäftsprozesse der Condor werden durch IT-Systeme unterstützt. Dementsprechend können diese IT-Systeme und IT-Architektur diversen Störungen externer Natur ausgesetzt sein, die sich einer umfassenden Kontrolle entziehen, wie z.B. Hackerangriffe, Terrorattacken, Naturkatastrophen, telekommunikationstechnische oder technologische Ausfälle, menschliches Versagen, Computerviren oder andere Angriffe auf die IT-Sicherheit.

Einige kritische Systeme werden von kleineren Anbietern betrieben und sind zunehmend fehleranfällig. Bei Verlust der Verfügbarkeit können Geschäftsprozesse nicht oder nur noch unzureichend sichergestellt werden (Beispiel Erlösminderungen im Vertrieb). Durch fehlende Datenintegrität kann es zu Fehlern bei der Verarbeitung kommen, so z.B. falsche Preise im Reservierungssystem. Mitigationsmaßnahmen befinden sich in Umsetzung.

Für den Eintritt dieser Ereignisse gibt es ausgearbeitete Business Continuity und Disaster Recovery Pläne, zur Schadensminimierung sind Systeme zum Monitoring umgesetzt, Verträge zur Unterstützung bei forensischen Untersuchungen von Zugriffen oder Darknet-Überwachung sind abgeschlossen. Auf dem Weg zur Erreichung der NIS2-Compliance für Cybersecurity ist das Unternehmen auf einem zufriedenstellenden Stand, noch benötigte Komponenten sind identifiziert und ein Zeitplan für die Implementierung vom Information Security Board verabschiedet. Diese Maßnahmen können aber keine vollständige Sicherheit gegen resultierende finanzielle Risiken bieten.

Angesichts der im Zuge des Ukraine-Kriegs deutlich angestiegenen Zahl von Hackerangriffen und einer Vielzahl bekannter Fälle von Datendiebstählen in Unternehmen wird das Thema Datensicherheit als hohes Risiko eingeschätzt und neue regulatorische Anforderungen der EU und des BMI erfordern die nachweisbare Steuerung der Sicherheitsmaßnahmen mit Hilfe eines Information Security Management Systems (ISMS). Diese Anforderung wurde umgesetzt.

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

Die Verfügbarkeit der IT hat innerbetrieblich höchste Relevanz. Entsprechend wurde u. a. ein externes Security Monitoring und Prozesse zur Behandlung von Sicherheitsvorfällen mit Notfallteams implementiert und die bestehenden Wiederherstellungsverfahren getestet. Intern wurde ein Security Team aufgebaut, das auch das Information Security Management System und die nötigen Sicherheitsmaßnahmen eingeführt hat und betreut.

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

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

Nach der Ausflottung der Boeing 757-Flotte müssen die Piloten auf Airbus-Flugzeuge umgeschult werden. Entsprechend müssen zur Bewältigung der Ausbildungswelle Anfang 2026 Trainerkapazitäten per Personalüberlassung beschafft werden.

Condor ist erheblichen Risiken aus Gerichtsverfahren ausgesetzt, an denen sie aktuell beteiligt ist oder die sich in Zukunft ergeben könnten und deren Ergebniseinfluss aktuell nicht abgeschätzt werden kann. So hat Ryanair gegen die verschiedenen Beihilfeentscheidungen, mit denen die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Condor genehmigt hat, Klage beim Europäischen Gericht erhoben. Die Europäische Kommission eröffnete auf eine gerichtliche Entscheidung aus Luxemburg über die Umstrukturierungs-Beihilfe aus 2021 ein vertieftes Prüfverfahren und hat die Beihilfe-Entscheidung bestätigt. Ryanair hat diese Entscheidung angefochten. Für die Covid-Beihilfe aus dem Jahr 2020 ist ein Berufungsverfahren bei dem Europäischen Gericht anhängig. Sollten diese Verfahren

zu einem anderen als dem ursprünglichen Ergebnis kommen, müssten die Darlehen unter Umständen refinanziert werden. Für diesen Fall hatten Attestor, Condor und die Darlehens- und Garantiegeber unter den Kreditverträgen über die Beihilfe bereits im Jahr 2021 eine vertragliche Regelung getroffen.

Condor ist als global agierendes Unternehmen verschiedenen rechtlichen Regelungen unterworfen. Um Risiken hieraus zu minimieren, ist ein Compliance-Programm aufgesetzt, das regelmäßig überprüft wird. Im Jahr 2022 wurde eine Sanktionslistenprüfung etabliert, im Jahr 2023 wurde ein Risikomanagement entsprechend den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) etabliert und die LkSG-Berichte ab Geschäftsjahr 2023/24 wurden veröffentlicht. Für die von der EU geforderte CSRD-Berichterstattung ab 2027/2028 wurde die Carbon-Footprint Analyse durchgeführt und die Wesentlichkeitsanalyse fertig gestellt.

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

Finanzielle Risiken

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

Durch Variation des Zinssatzes ist der Schuldenbestand der Condor Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Es bestehen sowohl Zinsrisiken hinsichtlich der KfW Senior Tranche als auch bezüglich Leasing- und Finanzierungsverträgen für Flugzeuge. Bei Leasingverträgen erfolgt eine Zinsfestsetzung zum Zeitpunkt der Auslieferung, sodass nur ein Zinsrisiko für noch nicht ausgelieferte Flugzeuge für einen begrenzten Zeitraum bis zur Auslieferung besteht. Für die Referenzzinssätze wurde in der Planung eine konservative Annahme gegenüber dem aktuellen Zinsniveau getroffen. Für die KfW Senior Tranche sowie Finanzierungsverträge für Flugzeuge und Pre-Delivery Payments besteht ein Zinsänderungsrisiko während der gesamten Laufzeit und für die Planung wird der aktuelle Zinssatz fortgeschrieben.

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

Zur Begrenzung des Risikos ungünstiger Entwicklungen des Treibstoffpreises, des Preises für Emissionszertifikate sowie zur Begrenzung von Wechselkursrisiken aus dem operativen Geschäft werden Preissicherungsgeschäfte abgeschlossen. Die Sicherungspolitik der Condor sieht eine schrittweise Erhöhung der Sicherungsquoten der folgenden 12 Monate vor, sodass zu Beginn des Leistungsmonats in der Regel bis zu 80 % des Bedarfs gesichert sind. Als Sicherungsinstrument werden feste Termingeschäfte („Swaps“) sowie Optionskombinationen verwendet.

Zum 30. September 2025 bestehen offene Sicherungsgeschäfte im Bereich der Währungs- und Treibstoffsicherungen mit einer maximalen Laufzeit bis September 2026, wobei die Zielsicherungsquoten im Wesentlichen erreicht werden.

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

Zur frühzeitigen Erkennung von Liquiditätsrisiken sind komplexe Finanzplanungsinstrumente im Einsatz. 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, wovon die ersten vier Wochen auf Tagesbasis geplant werden. Abweichungen zwischen Plan und Ist werden jeweils in der Folgewoche im Detail analysiert. Darüber hinaus wird regelmäßig eine Mittelfristplanung nach der indirekten Methode erstellt, die einen Planungszeitraum von bis zu drei Jahren abdeckt.

Aufgrund steigender geopolitischer Spannungen sind derzeit große Volatilitäten an den Finanzmärkten zu beobachten. Der Risikostatus wurde entsprechend auf „Hoch“ gesetzt.

3. Chancenbericht

Die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland setzte sich im Jahr 2025 weiterhin fort. Für touristische Reisen wird weiter ein grundsätzlich stabiles Interesse in diesem Reisesegment von den Marktteilnehmern prognostiziert. Insbesondere im für Condor wichtigen Bereich Fernreise und Kreuzfahrtgäste.

Dank der zusätzlichen Sitzkapazität überschritt sowohl das Langstrecken- als auch das Kurz-/Mittelstrecken-Angebot im Jahr 2024/25 das Vorkrisen-Niveau. Dies wird unterstützt durch eine weiter stabile Nachfrage in den Quellmärkten Deutschland und Nordamerika sowie der für den Ferienflugmarkt erwarteten weiteren robusten Nachfrage, die den gestiegenen Lebenshaltungskosten und Infrastrukturkosten des Luftverkehrs trotz.

Chancen für Condor ergeben sich insbesondere auch durch die weiterhin intensive Zusammenarbeit mit deutschen Veranstalter-Kunden. Dieses Geschäft ist auf Grund der Komplexität durch Low-Cost-Carrier weniger angreifbar und sorgt für eine stabile Grundauslastung. Auf Grund der hohen Infrastrukturkosten haben diese Fluggesellschaften die Kapazitäten aus Deutschland heraus für 2026 reduziert. Condor reagiert auf die weiter gestiegenen Infrastrukturkosten ebenfalls durch die Verlagerung von Kapazitäten ins Ausland.

Condor hat nach dem Urteil des OLG Düsseldorf, die Lufthansa SLA-Entscheidung des Kartellamts aus formellen Gründen zurückzuweisen, mit den City-Flügen ein eigenes Europa-Netzwerk eingerichtet, das neben dem lokalen Verkehr zur Zu- und Abbringung der Langstrecke genutzt wird.

Kartellrechtlich prüfen die EU-Kommission das Transatlantik A++ Joint Venture verschiedener Star Alliance Airlines und das Kartellamt die Aufnahme eines neuen Verfahrens gegen Lufthansa. Condor hat außerdem Klage erhoben gegen aus Sicht der Condor unzureichend wettbewerbsrechtlichen Auflagen der EU aus der ITA-Übernahme durch Lufthansa. Aus diesen Verfahren können sich für Condor neben zusätzlichen Slots an restriktiven Flughäfen und dem Erhalt von bestimmten SLA-Konditionen durch weitere Auflagen für die marktbeherrschenden Wettbewerber Chancen ergeben.

Weiterhin positive Ergebnispotenziale ergeben sich aus weiteren Kostensenkungsmaßnahmen der Managementprogramme „Climb“ und „Indy500“. Die Bundesregierung hat zudem für die 2. Hälfte 2026 mögliche Kostensenkungen bei der Luftverkehrssteuer zurück auf das Niveau von April 2024 sowie eine Senkung der Flugsicherungskosten um mehr als 10% bis 2029 beschlossen. Die im Frühjahr 2024 abgeschlossene Einflottung der ersten Bestellung neuer A330-900neo Langstrecken-Flugzeuge verschafft der Condor eine deutlich verbesserte Wettbewerbsposition angesichts der zunehmenden Bedeutung des Klimaschutzes. Im Sommer 2024 ist auch das erste Flugzeug aus der im Jahr 2022 erfolgten Bestellung neuer Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge geliefert worden. Condor wird bis 2029 eine komplett neue

Flotte erhalten. Dadurch sinken insbesondere Kerosinverbrauch und andere operative Kosten. Zudem wird sich der Schadstoffausstoß deutlich reduzieren. Die Kunden vergeben für die neuen Flugzeuge der Condor durchweg deutlich verbesserte NPS-Werte.

4. Gesamtaussage zur Risiko- und Chancenposition einschließlich bestandsgefährdender Risiken

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

Aus heutiger Sicht bestehen jedoch trotz bilanzieller Überschuldung keine bestandsgefährdenden Risiken. Insbesondere durch die von Attestor in der Vergangenheit durchgeführten Finanzierungsmaßnahmen und Laufzeiten dieser Finanzierungen wird die Zahlungsfähigkeit mittelfristig gesichert. Angesichts der weiter anhaltenden globalen Entwicklungen (Krieg in Nahost und in der Ukraine, diverse politische Veränderungen in europäischen Staaten und den USA, Verlust von Kaufkraft, weiter verteuerte Infrastruktur im Luftverkehr, verstärkte Cyber-Attacken), deren Dauer, Ausmaß und weitere Entwicklung nur schwer abzuschätzen sind, ist die Prognose des zukünftigen Geschäftsverlaufs deutlich erschwert im Vergleich zu vorangegangenen Perioden.

Auf Basis der bestehenden Finanzierungen und Garantien sowie der Unternehmensplanung, die eine Ertrags-, Vermögens- und Liquiditätsplanung bis zum 30. September 2027 umfasst, geht die Geschäftsführung davon aus, dass die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft im Zeitraum bis 30. September 2027 mit hoher Wahrscheinlichkeit auch bei nicht vollständigem Eintreten der Annahmen gewährleistet ist.

Die Auskömmlichkeit des Finanzierungsrahmens und die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft hängen im Wesentlichen vom Eintreten der im Rahmen der Planungen der Gesellschaft angenommenen Annahmen zu Nachfragentwicklung, Auslastung, Treibstoffpreis- und USD-Währungskursentwicklung sowie den Annahmen zur Working Capital Entwicklung auf Basis von Buchungsverhalten und Zahlarten ab. Diese Annahmen sind jedoch aufgrund der aktuellen Lage zwangsläufig mit Unsicherheiten verbunden.

Darüber hinaus ergeben sich auch Risiken infolge der Beendigung des langjährig bestehenden Feeder-Agreements mit der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und den daraus resultierenden und in der Unternehmensplanung berücksichtigten Anpassungen des Streckennetzes. Durch den deutlichen Ausbau von Städteverbindungen und eigenen Zubringerflügen innerhalb Deutschlands und Europas sowie globalen Partnerschaften mit anderen Airlines hat sich die Konkurrenzposition zur Lufthansa-Gruppe verstärkt.

Der Nichteintritt wesentlicher der Unternehmensplanung zugrunde liegender Annahmen kann für die Condor ein deutliches Risiko mit entsprechendem Einfluss auf

die Liquiditätsentwicklung darstellen. Sollte die Unternehmens- und Finanzplanung unerwartet deutlich verfehlt werden, könnte hieraus ein höherer Liquiditätsbedarf entstehen, der nicht durch die bislang vorhandenen Finanzierungen gedeckt ist und somit anderweitig zu decken wäre. Andererseits bestehen auch Chancen bei der Verbesserung der zu Grunde liegenden Annahmen.

5. Prognosebericht

Für das GJ25/26 wird von einem leichten ASK-Wachstum auf der Langstrecke ausgegangen. Auf der Kurz- und Mittelstrecke wird das touristische Angebot reduziert, während das City-Angebot mit zusätzlichen Destinationen und Frequenzen deutlich ausgebaut wird. In Summe führt dies zu einem leichten ASK-Rückgang im Geschäftsjahr 2025/26. Die Schwestergesellschaft Marabu hat ihre Kapazitäten für den Sommer 2026 erhöht, um touristische Destinationen aus Märkten wie Leipzig/Halle, Hamburg, Köln/Bonn und Stuttgart zu bedienen.

Auf der Langstrecke wird die einheitliche A330-900neo-Flotte dank angepasster Produktionsplanung 3 % mehr Sitze anbieten. Gleichzeitig wird eine deutliche Erholung des Ladefaktors aufgrund des nun verfügbaren optimierten Zubringernetzes geplant.

Auf der Kurz- und Mittelstrecke steigt das Sitzplatzangebot um 18,5 %. Grund hierfür sind der Ausbau des City-Geschäfts sowie eine erhöhte Anzahl von kontrahierten ACMI-Maschinen im Sommer.

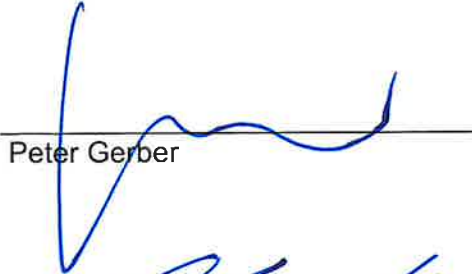
Den Kerosinpreis erwarten wir im Budget leicht unter Vorjahresniveau, auch nach Berücksichtigung des verpflichtenden Anteils an SAF (im Hinblick auf aktuelle Entwicklungen verweisen wir auf den Nachtragsbericht). Dem entgegen stehen allgemeine Kostensteigerungen aufgrund von Inflation und den hohen Standortkosten in Deutschland. Für die Personalkosten wurden die tariflich verhandelten Steigerungen berücksichtigt. Aufgrund der weiteren Investitionen in die neue Flugzeugflotte gehen wir von einem weiterhin leicht sinkenden Kerosinverbrauch pro 100 km und Passagier aus. Für die Yields prognostizieren wir eine strukturelle Reduzierung im Kurz-/Mittelstreckenbereich durch den erhöhten Anteil kurzer City-Strecken und eine deutliche Steigerung im Interkont-Bereich aufgrund der verbesserten Zubringersituation und einer Erholung der Nachfrage.

Für das Geschäftsjahr 2025/26 erwarten wir insgesamt ein Produktionsvolumen von ca. 236.000 BH (+ 5% ggü. VJ) und circa 40 Mrd. ASK bei rund 10,7 Mio. beförderten Passagieren. Die Umsatzerlöse planen wir bei ca. 2,6 Mrd. EUR, während das um Effekte aus währungsbezogener Stichtagsbewertung bereinigte Ergebnis vor Steuern im Vergleich zum VJ leicht verbessert wird. Mit einer weiteren Steigerung der Produktion auf gut 251.000 BH und 11,6 Mio. beförderte Passagiere im FY26/27 gehen wir davon aus, das Ergebnis vor Steuern leicht zu steigern.

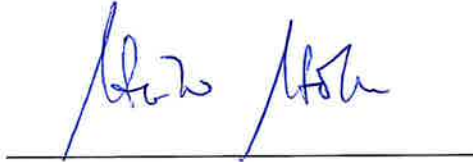
Für das Geschäftsjahr 2025/26 wird die verfügbare Liquidität per Ende September 2026 im niedrigen dreistelligen Millionenbereich und über Vorjahr erwartet.

Kelsterbach, den 18. März 2026

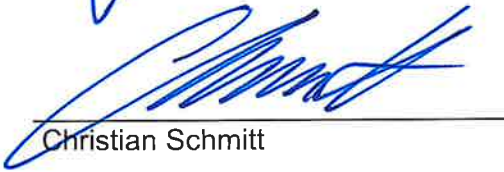
Die Geschäftsführung



Peter Gerber



Heiko Holm



Christian Schmitt



Björn Walther

Zukunftsbezogene Aussagen

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

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom
1. Oktober 2024 bis 30. September 2025**

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach**Bilanz zum 30. September 2025****Aktiva**

	30.09.2025	30.09.2024
	TEUR	TEUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	13,318	11,215
II. Sachanlagen		
1. Mietereinbauten	346	441
2. Flugzeuge und Zubehör und Reservetriebwerke	147,475	178,175
3. Einbauten in fremde Flugzeuge	5,255	7,696
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3,524	3,150
5. Geleistete Anzahlungen	4,449	723
	161,049	190,185
III. Finanzanlagen	10,285	9,208
	184,652	210,608
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte	30,423	29,382
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	63,964	45,367
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2,899	2,526
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	162	185
4. Sonstige Vermögensgegenstände	560,920	510,882
	627,945	558,960
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	123,140	173,956
	781,508	762,298
C. Rechnungsabgrenzungsposten	21,267	20,686
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	1,942	786
E. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	1,053,606	885,897
	2,042,975	1,880,275

	Passiva	
	30.09.2025	30.09.2024
	TEUR	TEUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	20,200	20,200
II. Kapitalrücklage	199,734	199,734
III. Bilanzverlust	-1,273,540	-1,105,831
IV. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	1,053,606	885,897
	0	0
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	18,261	16,523
2. Sonstige Rückstellungen	456,416	400,267
	474,677	416,790
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	263,322	300,843
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	470,893	434,011
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	72,524	63,472
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5,143	3,852
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	60	0
6. Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern: 5.928 TEUR, Vorjahr: 4.991 TEUR) (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: 3.310 TEUR, Vorjahr: 2.884 TEUR)	675,231	575,905
	1,487,173	1,378,083
D. Rechnungsabgrenzungsposten	81,125	85,402
	2,042,975	1,880,275

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach**Gewinn- und Verlustrechnung für den Zeitraum
vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2025**

	01.10.2024 bis 30.09.2025	01.10.2023 bis 30.09.2024
	TEUR	TEUR
1. Umsatzerlöse		
a) Erlöse aus Verkehrsleistungen	2,434,410	2,267,719
b) Andere Betriebserlöse	50,971	48,912
	2,485,381	2,316,631
2. Sonstige betriebliche Erträge	165,611	119,980
	2,650,992	2,436,611
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-743,814	-704,167
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1,220,363	-1,084,727
	-1,964,177	-1,788,894
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-305,800	-286,251
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung (davon für Altersversorgung: 14.425 TEUR; Vorjahr 13.939 TEUR)	-65,164	-58,553
	-370,964	-344,804
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-45,442	-43,872
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-367,579	-268,491
	-2,748,162	-2,446,061
7. Finanzergebnis	-70,302	-52,358
8. Ergebnis vor Steuern	-167,472	-61,808
9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-237	-250
10. Ergebnis nach Steuern	-167,709	-62,058
11. Jahresfehlbetrag	-167,709	-62,058
12. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-1,105,831	-1,043,773
13. Bilanzverlust	-1,273,540	-1,105,831

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024 bis 30. September 2025

(1) Allgemeine Angaben

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

Die Condor ist zum Bilanzstichtag 30. September 2025 eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB.

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

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

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

Das Geschäftsjahr umfasst den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September.

Zur klareren Darstellung sind in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung einzelne Posten zusammengefasst; im Anhang bzw. Anlagenspiegel werden diese aufgegliedert. Um die Aussagefähigkeit des Abschlusses zu erhöhen, wurde die Gliederung der Bilanz bei den Sachanlagen und die Gewinn- und Verlustrechnung bei den Umsatzerlösen über das gesetzliche Schema hinaus 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 vom gesetzlichen Gliederungsschema unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst, da es sich wirtschaftlich um Betriebskosten handelt.

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

Auf Basis der bestehenden Finanzierungen und Garantien sowie der Unternehmensplanung, die eine Ertrags-, Vermögens- und Liquiditätsplanung bis zum 30. September 2027 umfasst, geht die Geschäftsführung davon aus, dass die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft im

Zeitraum bis 30. September 2027 mit hoher Wahrscheinlichkeit auch bei nicht vollständigem Eintreten der Annahmen gewährleistet ist.

Die Auskömmlichkeit des Finanzierungsrahmens und die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft hängen im Wesentlichen vom Eintreten der im Rahmen der Planungen der Gesellschaft angenommenen Annahmen zu Nachfrageentwicklung, Fuelpreis- und USD-Währungskursentwicklung, geplanten Produktivitätssteigerungen sowie von den Annahmen zur Working Capital Entwicklung ab. Diese Annahmen sind jedoch aufgrund der aktuellen Lage zwangsläufig mit Unsicherheiten verbunden.

Der Nichteintritt wesentlicher der Unternehmensplanung zugrunde liegender Annahmen kann für die Condor ein deutliches Risiko mit entsprechendem Einfluss auf die Liquiditätsentwicklung darstellen. Sollte die Unternehmens- und Finanzplanung unerwartet deutlich verfehlt werden, könnte hieraus ein höherer Liquiditätsbedarf entstehen, der nicht durch die bislang vorhandenen Finanzierungen gedeckt ist und somit anderweitig zu decken wäre. Andererseits bestehen auch Chancen bei der Verbesserung der zu Grunde liegenden Annahmen.

(2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich unverändert zum Vorjahr.

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 angesetzt. Selbst erstellte sowie entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Nutzungsdauer für selbst erstellte sowie für entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände beträgt maximal fünf Jahre. In Höhe der aktivierten Buchwerte der selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens besteht eine Ausschüttungssperre.

Das **Sachanlagevermögen** wird zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige und erforderlichenfalls außerplanmäßige Abschreibungen, angesetzt. Mietereinbauten werden linear über die Dauer des Mietvertrages abgeschrieben. Die Abschreibungsdauer liegt zwischen vier und zehn Jahren. Ab dem Geschäftsjahr 2022/2023 neu erworbene Flugzeuge und Reservetriebwerke werden linear über 20 Jahre auf einen prognostizierten Marktwert nach 20 Jahren abgeschrieben. Für die bis zum Geschäftsjahr 2021/2022 zugegangenen Flugzeuge wurde bei der Erfassung der Abschreibungen kein erwarteter Restbuchwert berücksichtigt. Gebraucht erworbene Flugzeuge und Reservetriebwerke werden grundsätzlich linear ohne Berücksichtigung eines Restwertes entsprechend der unterstellten Restnutzungsdauer abgeschrieben. Insgesamt wurden elf Flugzeuge, die sich nicht im rechtlichen Eigentum der Gesellschaft befinden, aufgrund geplanter früherer Außerdienststellungen nicht bis zum Ende der vertraglichen Leasingdauer, sondern über die angepasste Restnutzungsdauer abgeschrieben. Drei dieser Flugzeuge wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr bereits an den jeweiligen Leasinggeber zurückgegeben, ein Flugzeug wird über den Bilanzstichtag hinaus noch einen Monat 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 zehn Jahren. Die Anschaffungskosten der in Fremdwährung beschafften Anlagegüter - im Wesentlichen in US-Dollar - werden durch Umrechnung mit den zum Zugangszeitpunkt gültigen Umrechnungskursen oder gültigen Sicherungskursen ermittelt. Geleistete Anzahlungen werden mit dem Nennwert angesetzt, die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens werden im Übrigen zeitanteilig vorgenommen.

Geringwertige Anlagegüter im Einzelwert mit Anschaffungskosten bis 800,00 EUR netto werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagenspiegel als Zugang und Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

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

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.

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

Die **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** werden in Höhe der bis zum Bilanzstichtag erfolgten Ausgaben, soweit sie Aufwand für bestimmte Zeiträume nach diesem Tag darstellen, angesetzt. In dem Rechnungsabgrenzungsposten sind Disagios ausgewiesen. Der Ansatz erfolgt in Höhe des nominellen Unterschiedsbetrags zwischen dem Rückzahlungsbetrag und dem Ausgabebetrag der Darlehen, vermindert um eine jährliche planmäßige Abschreibung über die Laufzeit des Darlehens.

Die **Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen** werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter 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 2,02 % (Vorjahr: 1,87 %) p.a. 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 **Sonstigen Rückstellungen** werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen angesetzt.

Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit werden nach Maßgabe des Blockmodells gebildet. Es wurde ein 7-Jahresdurchschnittszinssatz der Deutschen Bundesbank für eine Restlaufzeit von zwei Jahren von 1,76 % (Vorjahr: 1,39 %) p.a. für bereits abgeschlossene Altersteilzeitvereinbarungen sowie für eine Restlaufzeit von ebenfalls zwei Jahren von 1,76 % (Vorjahr: 1,39 %) p.a. für potenzielle Altersteilzeitvereinbarungen bei einem Gehaltstrend von unverändert 2,75 % p.a. zugrunde gelegt. Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurden für zum Bilanzstichtag bereits abgeschlossene und zukünftige potenzielle Altersteilzeitvereinbarungen gebildet. Sie enthalten Aufstockungsbeträge mit Abfindungscharakter, die sofort in voller Höhe berücksichtigt wurden, und bis zum Bilanzstichtag aufgelaufene Erfüllungsverpflichtungen der Gesellschaft.

Die **Rückstellungen für Jubiläumsaufwendungen** wurden unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 2,15 % (Vorjahr: 1,91%) bewertet, der auf Basis der von der Deutschen Bundesbank zum 30. September 2025 ermittelten und veröffentlichten Zinsinformationen für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) entnommen wurde. Es wurde unverändert zum Vorjahr ein Gehaltstrend von 2,75 % p.a. unterstellt.

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

Für die **Verpflichtung aus dem EU-Emissionshandel** (European Union Emissions Trading System, EU ETS) zwischen dem 1. Januar 2025 und dem 30. September 2025 sind im kommenden Kalenderjahr, spätestens aber zum 30. September 2026, eine Anzahl von Emissionsberechtigungen abzugeben, die den verursachten Emissionen entspricht. Hierzu wurde eine Rückstellung für ungewisse Verbindlichkeiten gebildet. Dabei wurde der gesicherte Anteil mit dem Durchschnittskurs, der bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossenen Preissicherungsgeschäfte und der ungesicherte Anteil mit dem Spotpreis zum 30. September 2025 berücksichtigt.

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

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

Geschäftsjahr beschlossenen stufenweisen Absenkung des Körperschaftsteuersatzes ab Veranlagungszeitraum 2028 bis 2032, jedes Jahr um ein Prozent - in Summe von 15% auf 10% ergeben sich ab dem Geschäftsjahr 2027/28 jeweils ein um ein Prozent niedrigerer Mischsteuersätze bis auf 19%.

Geschäftsvorfälle in **fremder Währung** werden mit dem jeweiligen Monatsdurchschnittskurs bzw. bei gesicherten Transaktionen zum Saisonkurs erfasst. Bilanzposten werden zum Stichtag wie folgt bewertet:

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

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

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

Es werden Fremdwährungssicherungsgeschäfte (Devisentermingeschäfte sowie Optionen), Treibstoffpreissicherungsgeschäfte (Termingeschäfte) sowie Preissicherungsgeschäfte für Emissionszertifikate (Termingeschäfte) abgeschlossen. Für diese Geschäfte werden am Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen gebildet, falls diese zum Stichtag einen negativen Marktwert aufweisen und nicht in bilanziellen Bewertungseinheiten nach der Einfrierungsmethode designiert wurden. Darüber hinaus werden auch für Verlustüberhänge von Geschäften in bilanziellen Bewertungseinheiten Drohverlustrückstellungen gebildet.

Die **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** werden in Höhe der bis zum Bilanzstichtag erfolgten Einnahmen, soweit sie Ertrag für bestimmte Zeiträume nach diesem Tag darstellen, angesetzt.

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

Erläuterungen zur Bilanz

(3) Entwicklung des Anlagevermögens

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

Im Posten „Flugzeuge und Zubehör und Reservetriebwerke“ sind Flugzeuge enthalten, die sich nicht im juristischen Eigentum der Gesellschaft befinden.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 5.176 TEUR (Vorjahr 2.643 TEUR), der vollständig in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurde. Der Betrag entfällt ausschließlich auf Entwicklungskosten.

(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 2025)	Anteil v.H.	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
Verbundene Unternehmen			
Condor Technik GmbH, Kelsterbach (CTG)*	100	750	2.898
JFS GmbH, Schönefeld (JFS)	100	10	-1
Beteiligungen			
BLT Berlin Lufttransport GmbH i.L., Schönefeld**	15	-2.922.508	85.113

* Ergebnis vor Gewinnabführung

** Eigenkapital und Ergebnis zum 31. Dezember 2022 bzw. vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Zwischen der CFG und der CTG wurde am 16. August 2021 ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geschlossen. Der Vertrag wurde mit Eintragung in das Handelsregister am 1. September 2021 wirksam und gilt seit dem 1. Oktober 2021. Das im Geschäftsjahr von der CTG erzielte Ergebnis von 2.898 TEUR wurde vollständig abgeführt.

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

Die zum 30. September 2025 mit historischen Anschaffungskosten von TEUR 25.945 ausgewiesenen, bereits in Vorjahren vollständig abgeschrieben Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen die BLT.

Daneben enthalten die Finanzanlagen auch Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 9.510 TEUR (Vorjahr 8.433 TEUR). Diese dienen der Finanzierung von Pensionsverpflichtungen.

(5) Vorräte

	30.09.2025	30.09.2024
	TEUR	TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	25.794	24.492
Bezogene Waren	2.629	2.890
Geleistete Anzahlungen auf Vorräte	2.000	2.000
	<u>30.423</u>	<u>29.382</u>

(6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	30.09.2025	30.09.2024
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	63.964	45.367
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.899	2.526
Forderungen gegen Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	162	185
davon gegen Gesellschafter	(162)	(185)
Sonstige Vermögensgegenstände	560.920	510.882
	<u>627.945</u>	<u>558.960</u>

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der CTG.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren aus Weiterbelastungen von für die Gesellschafterin CD Ferienflug Hessen GmbH in deren Auftrag durchgeführte Personalabrechnungen und der Belastung von Managementleistungen durch diese.

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 221.390 TEUR eine Laufzeit von über einem Jahr (Vorjahr 206.963 TEUR), die darüberhinausgehenden sonstigen Vermögensgegenstände sind wie im Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig. Bei den langfristigen sonstigen Vermögensgegenständen handelt es sich um geleistete Kauttionen bzw. Hinterlegungen aus Flugzeugleasingverträgen sowie um Hinterlegungen bei Kreditkarteninstituten.

Die wesentlichen sonstigen Vermögensgegenstände bestehen aus Guthaben aus Zahlungsdienstleistungen (221.203 TEUR, Vorjahr 205.795 TEUR), an Leasinggeber gezahlte Maintenance Reserves (101.545 TEUR, Vorjahr 78.249 TEUR), Kautionsforderungen (87.007 TEUR, Vorjahr 84.055 TEUR) und Vorauszahlungen an ein Unternehmen der Attestor-Gruppe (45.166 TEUR, Vorjahr 38.372 TEUR). Darüber hinaus betreffen sie geleistete Anzahlungen an Lieferanten (20.683 TEUR, Vorjahr 34.735 TEUR) sowie geleistete Anzahlungen auf Flugzeugbestellungen (47.988 TEUR, Vorjahr 32.308 TEUR).

Die Guthaben aus Zahlungsdienstleistungen betreffen über Zahlungsdienstleister vereinnahmte Kundenvorauszahlungen, die im wirtschaftlichen Eigentum der Condor stehen und im Wesentlichen nach Erbringung der Flugleistung final ausgezahlt werden.

(7) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten beinhaltet, neben schon in diesem Geschäftsjahr gezahlten Aufwendungen für die Folgejahre, Disagios aus Kreditfinanzierungen in Höhe von 6.549 TEUR (Vorjahr 7.193 TEUR).

(8) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Aus der Verrechnung des Deckungsvermögens im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen ergibt sich ein aktiver Unterschiedsbetrag, der sich wie folgt zusammensetzt:

	30.09.2025	30.09.2024
	TEUR	TEUR
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	19.091	15.872
Verrechenbare Pensionsrückstellung	17.149	15.086
Aktivüberhang	1.942	786

(9) Gezeichnetes Kapital

Zum Bilanzstichtag beträgt das gezeichnete Kapital 20.200 TEUR und ist voll eingezahlt.

Die Gesellschafterstruktur der CFG stellt sich unverändert wie folgt dar:

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

(10) Rücklagen

Die Kapitalrücklage beträgt wie im Vorjahr 199.734 TEUR. Mit notariell beurkundeter Gesellschafterbeitragsvereinbarung vom 20. Mai 2021 hat sich die CD Ferienflug Hessen Holding GmbH, Frankfurt am Main, zur Bereitstellung eines Gesamteigenkapitalbetrags in Höhe von 200 Mio. EUR verpflichtet. Hiervon wurden 150.000 TEUR in Vorjahren erbracht und 50.000 TEUR zunächst auf ein Treuhandkonto eingezahlt und abzüglich der Treuhandvergütung am 28. Juli 2021 in die freie Kapitalrücklage der CFG eingezahlt. Die weiteren Mittel von 50.000 TEUR wurden am 20. Dezember 2022 durch die CFG gezogen und am 21. Dezember 2022 abzüglich der Treuhandvergütung eingezahlt. Die Einzahlung der Finanzierungsmittel erfolgte jeweils in der Form der Zuzahlung in die Kapitalrücklage der CFG nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

In Höhe der Buchwerte der selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (1.819 TEUR) und des Differenzbetrags aus dem Zeitwert des Deckungsvermögens und dessen Anschaffungskosten von 2.237 TEUR besteht eine Ausschüttungssperre.

(11) Rückstellungen

	30.09.2025	30.09.2024
	TEUR	TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	18.261	16.523
Sonstige Rückstellungen	456.416	400.267
	<u>474.677</u>	<u>416.790</u>

Pensionsverpflichtungen bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 35.409 TEUR (Vorjahr 31.609 TEUR). Diese wurden, soweit verrechenbar, mit Deckungsvermögen von 19.091 TEUR (Vorjahr 15.872 TEUR) gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB verrechnet.

Deckungsvermögen (verrechnete Vermögensgegenstände)	Wertpapiere des Anlage- vermögens	Rückdeckungs- versicherung	Gesamt
	TEUR	TEUR	TEUR
Beizulegender Zeitwert	17.743	1.348	19.091
Historische Anschaffungskosten	14.663	1.335	15.998
Ertrag aus der Bewertung des Deckungsvermögens	3.080	13	3.093
	Wertpapiere des Anlage- vermögens	Rückdeckungs- versicherung	Gesamt
	TEUR	TEUR	TEUR
Verrechenbare Pensionsrückstellung	15.774	1.374	17.149
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	17.743	1.347	19.091
Aktivüberhang (-) / Passivüberhang (+)	1.969	-27	1.942

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

Gemäß § 253 Abs. 2 HGB wurden die Pensionsrückstellungen mit einem 10-Jahresdurchschnittszinssatz gerechnet. Unter Beibehaltung des früheren 7-Jahreszinssatzes wäre der handelsrechtliche Erfüllungsbetrag um 89 TEUR (Vorjahr 31 TEUR) niedriger ausgefallen.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen folgende laufende Sachverhalte:

	30.09.2025	30.09.2024
	TEUR	TEUR
Wartungsverpflichtungen für Flugzeuge im Operating-Lease Verhältnis	228.502	175.421
Rückstellung für ausstehende Rechnungen	88.938	76.849
Rückgabeverpflichtungen für Flugzeuge im Finance-Lease Verhältnis	33.566	53.882
Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Emissionshandel der EU	50.757	36.626
Personalkosten	29.111	29.945
Kompensationszahlungen aus Verspätungen	9.191	12.958
Sonstige übrige Rückstellungen	16.351	14.586
	456.416	400.267

Altersteilzeitverpflichtungen bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 9.489 TEUR (Vorjahr 7.999 TEUR). Diese wurden mit Deckungsvermögen von 4.929 TEUR (Vorjahr 3.954 TEUR) gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB verrechnet.

Deckungsvermögen (verrechnete Vermögensgegenstände)

	Wertpapiere des Anlagevermögens
	TEUR
Beizulegender Zeitwert	4.929
Historische Anschaffungskosten	5.195
Verlust aus der Bewertung des Deckungsvermögens	-266
	Wertpapiere des Anlagevermögens
	TEUR
Verrechenbare Altersteilzeitrückstellung	9.489
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	4.929
Aktivüberhang (-) / Passivüberhang (+)	4.560

(12) Verbindlichkeiten

	30.09.2025 TEUR	mit Restlaufzeit			30.09.2024 TEUR	mit Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	263.322	50.017	213.305	0	300.843	50.038	250.805	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	470.893	470.893	0	0	434.011	434.011	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	72.524	72.524	0	0	63.472	63.472	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.143	5.143	0	0	3.852	3.852	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	60	60	0	0	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	675.231	221.515	453.716	68.371	575.905	179.584	396.321	81.414
	1.487.173	820.152	667.021	68.371	1.378.083	730.957	647.126	81.414

Für das in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bilanzierte Darlehen in Höhe von 263.305 TEUR (Vorjahr 300.805 TEUR) wurden sämtliche bestehende und auch künftige 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.

Die erhaltenen Anzahlungen betreffen überwiegend gezahlte Flugtickets, deren Abflüge nach dem Bilanzstichtag stattfinden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit 4.984 TEUR Cash-Pool-Verbindlichkeiten gegenüber der CTG. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten betreffen mit 222.331 TEUR (Vorjahr 176.149 TEUR) Darlehen eines Unternehmens der Attestor-Gruppe und daraus resultierende Zinsverbindlichkeiten von 94.262 TEUR (Vorjahr 45.659 TEUR). Die sonstigen Verbindlichkeiten aus Finance Lease Verträgen in Höhe von 162.991 TEUR (Vorjahr 191.920 TEUR) sind durch das juristische Eigentum des Leasinggebers an gemieteten Flugzeugen gesichert.

(13) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten sind im Wesentlichen Buchgewinne aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen in Höhe von 80.840 TEUR (Vorjahr: 85.272 TEUR) ausgewiesen.

Erläuterung zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) Umsatzerlöse

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen

	01.10.24 - 30.09.25	01.10.23 - 30.09.24
	TEUR	TEUR
Veranstaltergeschäft	820.524	770.898
Einzelplatzverkauf (CFI)	1.565.648	1.462.810
Sonstiges	48.238	34.011
	2.434.410	2.267.719

Verkehrserlöse nach Zielgebieten

	01.10.24 - 30.09.25	01.10.23 - 30.09.24
	TEUR	TEUR
Spanien	499.557	526.946
Griechenland	227.244	190.509
Ägypten	140.467	118.651
Türkei	37.756	48.426
Sonstiges	191.572	119.441
Gesamt – Kurz-/Mittelstrecke	1.096.596	1.003.973
USA, Kanada	501.278	606.406
Karibik, Mittel- und Südamerika	458.310	439.825
Afrika	206.267	173.057
Asien	171.959	44.458
Gesamt – Langstrecke	1.337.814	1.263.746
Erlöse aus Verkehrsleistungen	2.434.410	2.267.719

Andere Betriebserlöse

	01.10.24 - 30.09.25	01.10.23 - 30.09.24
	TEUR	TEUR
Bordverkauf	26.919	24.381
Übrige Betriebserlöse	24.052	24.531
	50.971	48.912

(15) Sonstige betriebliche Erträge

	01.10.24 - 30.09.25	01.10.23 - 30.09.24
	TEUR	TEUR
Erträge aus der Währungsumrechnung	86.992	20.579
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	13.882	33.308
Übrige betriebliche Erträge	64.737	66.093
	<u>165.611</u>	<u>119.980</u>

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 31.206 TEUR (Vorjahr 51.145 TEUR) enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (13.882 TEUR, Vorjahr 33.308 TEUR) und Erträge aus abgeschriebenen Forderungen (10.815 TEUR, Vorjahr 15.831 TEUR) betreffen.

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	01.10.24 - 30.09.25	01.10.23 - 30.09.24
	TEUR	TEUR
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	86.479	9.426
Personalneben- und Reisekosten	61.565	58.636
EDV-Aufwendungen	40.398	35.664
Provisionen	36.017	26.077
Wertberichtigung auf Forderungen	29.052	25.901
Kreditkartengebühren	27.054	25.770
Werbeaufwendungen	22.200	18.671
Beratungsaufwendungen & Anwalts- und Gerichtskosten	14.438	14.350
Versicherungsaufwendungen	12.460	11.686
Mietaufwendungen	5.413	4.872
Schulungskosten	5.386	10.302
Nachrichtenübermittlungskosten	4.657	5.863
Übrige Aufwendungen	22.460	21.273
	<u>367.579</u>	<u>268.491</u>

Die hier bilanzierten sonstigen betrieblichen Steuern belaufen sich auf 245 TEUR (Vorjahr 2.383 TEUR).

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen von 7.152 TEUR (Vorjahr 9.843 TEUR) enthalten, die sich im Wesentlichen aus Wertberichtigungen auf Forderungen (4.204 TEUR, Vorjahr 851) zusammensetzen. Im Vorjahr waren hier Kompensationszahlungen für Charterverträge (3.642 TEUR) sowie VAT Mexiko (2.248 TEUR) enthalten.

(17) Finanzergebnis

	01.10.24 - 30.09.25	01.10.23 - 30.09.24
	TEUR	TEUR
Beteiligungsergebnis		
Erträge aus Ergebnisabführungen	2.899	2.526
davon aus verbundenen Unternehmen	(2.899)	(2.526)
Zinsergebnis		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6.927	4.663
davon aus verbundenen Unternehmen	(149)	(118)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(3.705)	(3.300)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-80.128	-59.547
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-2.020)	(-746)
davon an verbundene Unternehmen	(-134)	(-10)
davon an Attestor-Gruppe	(-53.876)	(-29.236)
	<u>-73.201</u>	<u>-54.884</u>
Finanzergebnis	<u>-70.302</u>	<u>-52.358</u>

18) Sonstige finanzielle Verpflichtungen und nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte

	30.09.2025	30.09.2024
	TEUR	TEUR
Bestellobligo	1.423.293	664.470
Verpflichtungen aus Flugzeugleasingverträgen	3.506.339	3.959.329
Verpflichtungen aus Triebwerksleasingverträgen	139.726	181.554
Mietverpflichtungen	53.776	27.157
	<u>5.123.134</u>	<u>4.832.510</u>

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Flugzeug- und Triebwerk-Leasingverhältnissen werden wie folgt fällig:

	30.09.2025	30.09.2024
	TEUR	TEUR
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	187.750	237.104
fällig 1 bis 5 Jahre	845.745	1.233.269
fällig über 5 Jahre	2.612.570	2.670.510
Insgesamt	<u>3.646.065</u>	<u>4.140.883</u>

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. Sämtliche Verpflichtungen aus den Flugzeugleasing- und

Triebwerksverträgen bestehen in USD. Bei den Verpflichtungen aus Triebwerksverträgen handelt es sich um Ersatztriebwerke für die geleasten Lang- und Kurzstreckenflugzeuge.

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. Größter Vorteil ist der Ausschluss jeglicher Wertänderungsrisiken des Grundstückes. Im Juni 2024 wurde für diese Räume ein neuer Mietvertrag verhandelt, welcher im August 2025 beginnt und eine Laufzeit von 36 Monaten hat. Darüber hinaus wird die Verwaltung im Frühjahr 2026 in ein neues Gebäude umziehen. Es wurde für dieses Gebäude ein Mietvertrag über 60 Monate abgeschlossen, welcher im Februar 2026 beginnt. Ab diesem Zeitpunkt bleibt das aktuelle Bürogebäude de facto ungenutzt und es wurde eine Drohverlustrückstellung in Höhe der Mietaufwendungen ab Februar 2026 bis Vertragsende gebildet.

Die Verpflichtungen aus Bestellobligo zum 30. September 2025 betragen 1.423,3 Mio. EUR (Vorjahr: 664,5 Mio. EUR). Diese umfassen überwiegend Flugzeug- und Triebwerkbestellungen sowie Aufwendungen für Triebwerksüberholungen sowie Materialbestellungen. Für in Anspruch genommene Technikleistungen (einschließlich Großreparaturen), die in Abhängigkeit von Flugstunden auch künftig in ähnlicher Höhe zu erwarten sind, wurden im Geschäftsjahr 300,3 Mio. EUR (Vorjahr: 241,3 Mio. EUR) aufgewandt. Hiervon bestehen 61,7 Mio. EUR gegenüber verbundenen Unternehmen (Vorjahr: 55,5 Mio. EUR).

(19) Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Nach Geschäftsführungsbeschluss vom 31. Januar 2024 schlossen die Condor und die Caphenia GmbH, Bernau am Chiemsee, am 8. März 2024 einen Vertrag über die Lieferung und Vorfinanzierung von Sustainable Aviation Fuel (SAF) an die Condor sowie die Sicherung von bestimmten Produktionsmengen. Der Vorsitzende der Geschäftsführung der Condor, Herr Peter Gerber, ist mit einem Anteil von unter 2 % an der Caphenia GmbH als Gesellschafter beteiligt. Zum Zeitpunkt des Geschäftsführungsbeschlusses war Herr Gerber noch nicht als Mitglied der Geschäftsführung der Condor tätig. Herr Gerber erhält keine direkten Vorteile aus dem Abschluss dieser Vereinbarung.

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

(20) Haftungsverhältnisse

Zum Bilanzstichtag bestanden keine Haftungsverhältnisse.

(21) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	01.10.24 - 30.09.25	01.10.23 - 30.09.24
Bodenpersonal (FTE)	949	908
Bordpersonal (FTE)	3.075	3.250
	<u>4.024</u>	<u>4.158</u>

Bodenpersonal (Köpfe)	1.063	1.030
Bordpersonal (Köpfe)	4.020	4.148
	<hr/>	<hr/>
	5.083	5.178

(22) Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten

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

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

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

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

Zum Bilanzstichtag 30.09.2025 bestehen folgende derivative Finanzinstrumente, die bilanziell in Bewertungseinheiten abgebildet werden (Angaben in Mio. Euro):

	Nominal- volumen	Marktwert	Drohverlust- rückstellung
Währungsderivate (Termingeschäfte)	238,9	-8,4	0,0
Währungsderivate (Collar)	143,5	-6,2	0,0
Treibstoffderivate (Termingeschäfte)	181,5	2,3	0,0
Emissionen (Termingeschäfte)			

Darüberhinausgehende derivative Finanzinstrumente bestehen zum Stichtag nicht. Zum 30. September 2024 waren folgende derivativen Finanzinstrumente im Bestand (Angaben in Mio. Euro):

	Nominalvolumen	Marktwert	Drohverlust-rückstellung
Währungsderivate (Termingeschäfte)	171,3	-5,5	0,0
Währungsderivate (Collar)	207,4	-4,4	0,0
Treibstoffderivate (Termingeschäfte)	218,5	-30,6	0,0
Emissionen (Termingeschäfte)	30,9	4,5	0,0

Das Nominalvolumen der gesicherten Grundgeschäfte entspricht dabei zu beiden Stichtagen dem Nominalvolumen der zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente. Die Höhe der abgesicherten Risiken beträgt zum 30.09.2025 20,2 Mio. Euro, zum 30.09.2024 waren es 46,0 Mio. Euro.

(23) Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung setzten sich wie folgt zusammen:

Aufsichtsrat

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

Stellvertretender Vorsitzender:
Rüdiger Merz
Flugbegleiter, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 27.260 EUR)

Jaan Albrecht
Berater
(Bezüge 15.970 EUR)

Dominik Baerenzung (bis 05.06.2025)
Flugkapitän, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 12.290 EUR)

Sadiq Gillani
Manager, Attestor
(Bezüge 20.547 EUR)

Christoph Miemietz (bis 05.06.2025)
Gewerkschaftssekretär
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 12.489 EUR)

Geschäftsführung

Vorsitzender:
Peter Gerber
Marketing, Vertrieb & Personal

Heiko Holm
Technik

Christian Schmitt
Operations

Björn Walther
Finanzen & IT

Dr. Carl Stefan Neumann
Director Emeritus & Senior Advisor,
McKinsey & Company Inc
(Bezüge 27.840 EUR)

Torsten Pehns (bis 05.06.2025)
Director OCC & Dispatch,
Condor Flugdienst GmbH
Vertreter der leitenden Angestellten
(Bezüge 10.026 EUR)

Monika Wiederhold
EVP Global Ecosystem Initiatives, Amadeus
IT Group SA
(Bezüge 15.820 EUR)

Norman Wiese (bis 05.06.2025)
Flugbegleiter, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmervertreter
(Bezüge 10.006 EUR)

Prof. Dr. Yvonne Ziegler
Professorin Frankfurt University of Applied
Sciences
(Bezüge 20.190 EUR)

Pierre Atlihan (bis 05.06.2025)
Flugkapitän, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmervertreter
(Bezüge 10.006 EUR)

Christian Bötte-Lüdemann (ab 06.06.2025)
Flugbegleiter
Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmervertreter
(Bezüge 6.005 EUR)

Anke Heinzmann (ab 06.06.2025)
Flugbegleiterin
Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmervertreter
(Bezüge 5.965 EUR)

Gunnar Kähler (ab 06.06.2025)
Pilot
Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmervertreter
(Bezüge 5.965 EUR)

Alois Mhlanga (ab 06.06.2025)
Pilot
Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmervertreter
(Bezüge 7.431 EUR)

Sindy Werner (ab 06.06.2025)
Director Procurement & Facility
Management
Condor Flugdienst GmbH
Vertreterin der leitenden Angestellten
(Bezüge 7.381 EUR)

Die Gesellschaft hat für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024 bis 30. September 2025 für die Mitglieder des Aufsichtsrates Vergütungen in Höhe von 215 TEUR und für Mitglieder der Geschäftsführung 2.710 TEUR aufgewendet. Seit dem 1. Januar 2022 werden die bestellten Geschäftsführer von der Gesellschafterin CD Ferienflug Hessen GmbH gestellt. Die von dieser in Rechnung gestellten Weiterbelastungen der Managementleistungen werden in die Angabe der Vergütungen einbezogen. Die Bezüge der Geschäftsführer schließen die Beförderungsvergünstigungen ein, die sich unter Berücksichtigung entsprechender IATA-Bestimmungen ergeben.

Die Gesamtbezüge des Geschäftsjahres 2024/2025 an die Geschäftsführer gliedern sich wie folgt:

	Grund- vergütung TEUR	Variable Vergütung TEUR	Sonstige Vergütungen TEUR	Gesamt- vergütung TEUR
Peter Gerber	480	302	118*	900
Björn Walther	384	242	32	658
Christian Schmitt	408	169	32	609
Heiko Holm	317	200	26	543
	1.589	913	208	2.710

* Betrifft mit 96 TEUR die Gewährung eines Retentionbonus

Für ein vereinbartes Wettbewerbsverbot wurden an ehemalige Geschäftsführer 375 TEUR ausgezahlt (Vorjahr 303 TEUR). Im Berichtsjahr wurden der Geschäftsführung bzw. dem Aufsichtsrat weder Kredite noch Vorschüsse gewährt.

Die Pensionszahlungen für ehemalige Geschäftsführer betragen 60 TEUR. Zum Bilanzstichtag beträgt die Pensionsrückstellung für ehemalige Geschäftsführer 1.365 TEUR (Vorjahr 1.979 TEUR).

(24) Konzern

Die Gesellschaft wird erstmalig per 30. September 2024 in den Konzernabschluss der CD Ferienflug Hessen Holding GmbH einbezogen, welcher ebenfalls erstmalig zum Bilanzstichtag 30. September 2024 erstellt wird. Der Konzernabschluss wird gemäß den Vorschriften des International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt (§ 315e HGB). Weitere Informationen zu den Konzernverhältnissen sind im Konzernabschluss der CD Ferienflug Hessen Holding GmbH zu finden.

(25) Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt 2.086 TEUR und entfällt mit 374 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen, mit 37 TEUR auf Steuerberatungsleistungen und mit 1.675 TEUR auf sonstige Leistungen.

(26) Ergebnisverwendungsvorschlag

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

(27) Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag hat sich die geopolitische Lage im Nahen und Mittleren Osten wesentlich verschärft. Ende Februar 2026 kam es zu einer militärischen Eskalation.

Die Geschäftsführung der Condor hat die daraus resultierenden operativen, rechtlichen und finanziellen Auswirkungen bewertet. Der Luftraum in der Golfregion war Ende Februar bis zum 18. März 2026 gemäß offiziellen NOTAMs und behördlichen Bekanntmachungen vollständig geschlossen. Ein rechtmäßiger und sicherer Flugbetrieb in die bzw. aus den entsprechenden Regionen (Betroffene Condor-Ziele: Dubai, Sulaimaniyya, und Beirut) ist derzeit objektiv unmöglich; alternative kommerzielle Verbindungen stehen nicht zur Verfügung.

Condor hat daher sämtliche betroffenen Flüge aus zwingenden Sicherheits- und Rechtsgründen eingestellt. Die Lage wird täglich neu bewertet; eine Wiederaufnahme erfolgt ausschließlich, sobald Sicherheitslage und behördliche Vorgaben dies zulassen.

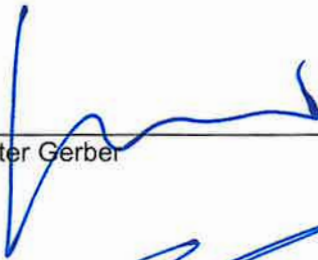
Die relevanten Versicherer wurden informiert; insbesondere wird die Deckungssituation mit Blick auf War-Risk-Komponenten überprüft.

Destinationen außerhalb des Nahen und Mittleren Osten sind nicht betroffen. Insbesondere werden Flüge nach Ägypten, auf die Malediven, die Seychellen, und nach Asien, etc. weiterhin planmäßig durchgeführt. Soweit vor der Eskalation ein Überflug der Region vorgenommen wurde, wird diese nun umflogen. Insgesamt ist der Geschäftsbetrieb daher nur geringfügig betroffen.

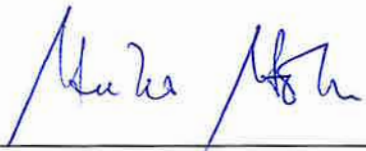
Unter der Annahme, dass sich der Konflikt nicht wesentlich ausweitet, werden aktuell keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gesehen. Variable Kosten können unserer Einschätzung nach größtenteils zukünftig weitergegeben werden.

Kelsterbach, den 18. März 2026

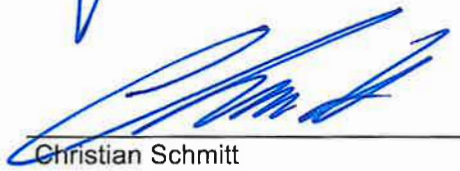
Die Geschäftsführung

A handwritten signature in blue ink, consisting of a tall vertical stroke on the left, followed by a series of connected loops and a final horizontal stroke on the right.


Peter Gerber

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, sweeping initial 'H' followed by several smaller, connected loops.

Heiko Holm

A handwritten signature in blue ink, characterized by a large, bold, sweeping initial 'C' followed by several smaller, connected loops.

Christian Schmitt

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, sweeping initial 'B' followed by several smaller, connected loops.

Björn Walther

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr 2024-2025

	Anschaffungswerte				Stand am 30.09.2025 EUR
	Stand am 01.10.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchung EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	24.185	127			24.312
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	15.801	684		2.380	18.866
3. Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände, die sich noch in der Erstellung befinden	2.643	4.912		-2.380	5.176
4. geleistete Anzahlungen					
Summe	42.629	5.723			48.353
II. Sachanlagen					
1. Mietereinbauten	498	45			543
2. Flugzeuge mit Zubehör und Reservetriebwerke	471.750	10.411	172.185		309.977
3. Einbauten in fremde Flugzeuge	11.789	305	2.761	54	9.387
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.644	1.437	89		6.992
5. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	723	3.780		-54	4.449
Summe	490.403	15.978	175.035		331.347
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	775				775
2. Beteiligungen	2.045				2.045
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	25.945				25.945
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	9.265	998			10.263
Summe	38.030	998			39.028
Gesamtsumme	571.063	22.700	175.035		418.728

Stand am 01.10.2024 EUR	Abschreibungen			Stand am 30.09.2025 EUR	Buchwerte	
	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Zuschreibungen EUR		Stand am 30.09.2025 EUR	Stand am 30.09.2024 EUR
20.517	1.975			22.492	1.819	3.668
10.897	1.646			12.542	6.323	4.904
					5.176	2.643
31.414	3.621			35.035	13.318	11.215
57	140			197	346	441
293.575	39.249	170.321		162.502	147.475	178.175
4.093	1.371	1.333		4.132	5.255	7.696
2.494	1.062	88		3.468	3.524	3.150
					4.449	723
300.219	41.822	171.742		170.298	161.049	190.185
2.045				2.045	775	775
25.945				25.945		
832		79		753	9.510	8.433
28.822		79		28.743	10.285	9.208
360.455	45.442	171.821		234.076	184.652	210.608

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach, – bestehend aus der Bilanz zum 30. September 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2025 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 30. September 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der

insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende

wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich

etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 18. März 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thorsten Neumann
Wirtschaftsprüfer

Samuel Artzt
Wirtschaftsprüfer

