
Testatsexemplar

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Kelsterbach

Jahresabschluss zum 30. September 2024
und Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2023 bis zum
30. September 2024

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS

Inhaltsverzeichnis

Seite

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024	1
Jahresabschluss Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024	1
1. Bilanz zum 30. September 2024.....	2
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024	9
Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024	33
Kapitalflussrechnung vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024	37
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS	1

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024

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 weltweit an. Im Geschäftsjahr 2023/24 flogen rund 8,5 Millionen Passagiere mit Condor von acht deutschen Flughäfen zu rund 90 Zielen in Europa, Afrika und Amerika.

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

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

Nachdem Deutschland im Jahre 2023 eine Rezession mit einem Rückgang des BIP um 0,3 % erlebte, wird für 2024 ein weiteres negatives Wachstum des realen BIP von -0,1 % prognostiziert. Bei einer erwarteten weiteren Lockerung der Inflation auf 2,4 % im Jahr 2024 wird von einer Erholung der realen Haushaltseinkommen ausgegangen. Die höheren Reallöhne und die dadurch erhoffte Belebung der Inlandsnachfrage dürfte die Erholung des BIP-Wachstums auf 0,7 % im Jahr 2025 und 1,3 % im Jahr 2026 unterstützen.

Die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland setzt sich im Jahr 2024 weiterhin fort. So stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum die Passagierzahlen an den deutschen Flughäfen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 um rund neun Millionen (+10 %) auf insgesamt 97 Millionen. Verglichen mit dem Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019 erreicht der Luftverkehr von, nach und in Deutschland gemessen an den Passagierzahlen ein Niveau von 82 %. Mit einem Niveau von 83 % gemessen an den angebotenen Sitzplätzen hinkt die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland der Erholung im restlichen Europa jedoch deutlich hinterher. So erreicht das Angebot in Europa mit 99 % fast wieder das Niveau von 2019. Ohne die Berücksichtigung Deutschlands liegt Europa mit 102 % sogar über dem Vor-Corona-Niveau. Jedoch verläuft die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland uneinheitlich. So konnten die überwiegend im Veranstaltergeschäft tätigen touristischen Airlines ihr Sitzplatzangebot im 1. Halbjahr 2024 gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 2019 auf 121 % erhöhen.

Für die Airline-Industrie stellt die International Air Transport Association (IATA) in ihrem Annual Review Report 2024 fest, dass sich der weltweite Flugverkehr im Jahr 2023 weiter erholte und das Rekordniveau von 2019 übertraf, wobei die Öffnung Chinas hierfür ein maßgeblicher Grund war. So lagen die branchenweiten Gesamt-Passagierkilometer 2023 3,6 % über dem Allzeithoch aus dem Jahr 2019, und 30,2 % über dem Jahr 2022. Zu dem starken Wachstum gegenüber 2022 trug vor allem der internationale Luftverkehr mit einem Wachstum der Passagierkilometer um 41,5 % gegenüber 2022 bei. Im ersten Quartal 2024 nahm das Wachstum etwas ab, wobei der Gesamtreiseverkehr gegenüber Vorjahr immer noch um 13,8 % wuchs.

Trotz zahlreicher Herausforderungen wie Kriegen, Ölpreisschwankungen, hohen Zinsen und Fachkräftemangel erwirtschaftete die globale Luftfahrtindustrie im Jahr 2023 erstmals seit 3 Jahren wieder Gewinne.

So stieg der geschätzte industrieweite Gesamtumsatz im Jahr 2023 um 23 % gegenüber Vorjahr, wobei der Anstieg der Passagierumsätze um 48 % gegenüber 2022 der Hauptgrund hierfür war. Eine Mischung aus hoher Nachfrage, höheren Ladefaktoren und Yields ermöglichte dieses Wachstum, wobei für 2024 ein spürbarer Rückgang des Passagierumsatzwachstums auf +15 % bei sich stabilisierenden Yields erwartet wird.

Auch im Jahr 2023 belasteten steigende Kosten die Profitabilität in der Luftfahrtindustrie. Hauptgründe waren die Inflation, hohen Zinsen, ein steigender Flugbenzin Crack Spread (Differenz zwischen Kosten für Flugbenzin und dem Rohölpreis) sowie der Anstieg der Personalkosten.

Auf dem Kerosinmarkt sanken die Preise im Laufe des Geschäftsjahres, waren allerdings insbesondere aufgrund geopolitischer Spannungen weiter von starker Volatilität geprägt. Zu Beginn des Geschäftsjahres belief sich der Marktpreis auf 1.026 USD/Tonne und zu Ende September 2024 auf 692 USD/Tonne. Der durchschnittliche Kerosinmarktpreis (gewichtet mit Condor-Verbrauchsmengen) lag bei 828 USD/Tonne nach 911 USD/Tonne im Vorjahresvergleichszeitraum (-9 %). Am Devisenmarkt gewann der EUR gegenüber dem USD an Stärke, sodass der EUR-USD Wechselkurs von 1,05\$ zu Beginn des Geschäftsjahres auf 1,12\$ am Ende des Geschäftsjahres stieg.

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. -13,3 Mio. EUR.

2. Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2023/24 war gekennzeichnet durch eine deutliche Stabilisierung und weitere Erholung des Geschäftes. Die Umflottung auf der Langstrecke wurde im Frühjahr 2024 abgeschlossen, sodass im Sommer 2024 erstmals eine reine Airbus A330-900neo Flotte für die Condor unterwegs war. Der letzte Flug auf einer B767 für die Condor wurde im Frühjahr 2024 absolviert. Ebenso wurde die Umflottung auf der Kurz- und Mittelstreckenflotte begonnen. Bis zum Ende des Kalenderjahres 2024 wurden acht neue Maschinen (davon sechs bis zum 30. September 2024) des Typs A32Xneo von verschiedenen Lessoren in Betrieb genommen.

Erstmalig hat die Condor einen Umsatz von über 2 Mrd. EUR erwirtschaftet. Zudem wurde ein deutlich verbessertes Ergebnis vor Steuern erwirtschaftet. Die Auslastung der Flüge lag dabei wiederum bei über 90 %.

Im Vergleich mit den im Budgetprozess vereinbarten Zielwerten für das Geschäftsjahr 2023/24 wurde das prognostizierte Ergebnis vor Steuern nicht erreicht (siehe Kapitel „Prognose-Ist-Vergleich“).

Auch wenn sich nach den operativen Herausforderungen der beiden vorigen Jahre eine weitere Stabilisierung in der Branche im Bereich der Operations eingestellt hat, so ist die Pünktlichkeit jedoch weiterhin unter 80 %. Viele große deutsche Verkehrsflughäfen erreichen diesen Zielwert weiterhin nicht, was zu vielen Verspätungen und damit verbundenen Kosten führt. Zudem erschweren Extremwetterlagen punktuell einen normalen Ablauf für die Branche.

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

Auch im Geschäftsjahr 2023/24 fanden wieder reguläre und außerordentliche Termine des Aufsichtsrates statt, in denen unter anderem die folgenden wesentlichen Beschlüsse gefasst und besprochen wurden:

Am 14. November 2023 beschloss der Aufsichtsrat den Abschluss von zwei Leasingverträgen über A321ceo mit dem Lessor BBAM.

In einer Sondersitzung am 19. Dezember 2023 wurde dem Anstellungsvertrag von Heiko Holm als CTO mit Beginn zum 4. März 2024 zugestimmt.

Im April 2024 genehmigte der Aufsichtsrat die Anmietung von zwei weiteren A320neo Flugzeugen des Lessors BOCA.

Wirtschaftliche Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2023/24 wurde der Flugbetrieb insbesondere auf der Langstrecke im Vergleich zum Vorjahr weiterhin gesteigert, getrieben vor allem durch die Einflottung weiterer A330-900neo-Maschinen. Insgesamt lag das Angebot an Sitzen im Geschäftsjahr rund 7,9 % über dem Vorjahr 2022/23 und somit bei mehr als 90 % der Kapazität von vor der Pandemie (Geschäftsjahr 2018/19).

Im Winter-Zeitraum von November 2023 bis Ende April 2024 bot Condor ein Programm mit rund 1,1 Mio. Sitzen auf der Langstrecke (Nordamerika, Karibik, Dominikanische Republik, Mexiko, Südafrika und Indischer Ozean) sowie 1,7 Mio. Sitzen auf der Mittel- (Kanaren, Ägypten, Griechenland und Naher Osten) und Kurzstrecke (Balearen, Spanisches Festland, Türkei und Balkan) an. Insgesamt entspricht dies etwa 81,7 % des Vorpandemievolumens im gleichen Zeitraum.

Von Mai bis September 2024 bot Condor auf der Kurz- und Mittelstrecke rund 4,5 Mio. Sitze an, dies entspricht 89,5 % des Vorpandemievolumens. Auf der Langstrecke erreichte die Condor mit einem Angebot von ca. 1,3 Mio. Sitzen sogar 145,2 % 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 2023 bis zum 30. September 2024 wurde in der internen Planung eine Blockstundenleistung von 193.483 Blockstunden prognostiziert, die im IST mit 194.548 Blockstunden um 0,6 % überschritten wurde. Das Passagieraufkommen lag mit 8,54 Mio. Passagieren 2,2 % überhalb der prognostizierten 8,36 Mio. Passagiere. Die ASK lagen mit 35,3 Mrd. ASK 0,6 % über Plan.

Die prognostizierten Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2023/24 lagen bei 2,3 Mrd. EUR bei einem erwarteten deutlich verbesserten Ergebnis vor Steuern. Tatsächlich belaufen sich die Umsatzerlöse auf 2.316,6 Mio. EUR und das Ergebnis vor Steuern auf –61,8 Mio. EUR.

Obwohl die Produktion im Vergleich zum Budget gesteigert werden konnte, 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 nicht erreicht werden. Wesentlichen Einfluss hatte auch die reduzierte Verfügbarkeit von Zubringerflügen der Deutschen Lufthansa AG in spezifischen Buchungsklassen und der daraus resultierende deutliche Anstieg der Zubringerkosten im Vergleich zum Budget.

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 113.330 Blockstunden etwa 0,3 % unter dem Vorjahresniveau. Auf der Langstrecke stieg die Produktion an Blockstunden um 16,3 % im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt stieg die Blockstundenleistung um 6 % auf 194.548 Blockstunden im Vergleich zum Vorjahr.

Das gesamte Sitzplatzangebot (gemessen in angebotenen Sitzen) stieg, verglichen mit dem Vorjahr, um 7,9 % auf 9,5 Mio. Sitze, während die angebotenen Sitzkilometer (ASK) um 13,5 % auf 35.259 Mio. ASK stiegen.

Die Anzahl der beförderten Passagiere stieg im Vorjahresvergleich um 7,6 % auf 8,5 Millionen.

Ertragslage

Verkehrserlöse

Die Erlöse aus Verkehrsleistungen liegen mit 2.267,7 Mio. EUR um 16,1 % deutlich über dem Niveau des Vergleichszeitraums von 1.952,5 Mio. EUR. Ursächlich für diesen Anstieg ist das deutlich gesteigerte Angebot auf der Langstrecke, das mit der Beendigung der Umflottung einhergeht. Die verkauften Sitze und erzielten Yields lagen deutlich über denen des Vorjahres, die Yields liegen allerdings mit 7,1 % unter den für das Geschäftsjahr geplanten Werten. Die Ticketerlöse aus dem Veranstaltergeschäft belaufen sich auf 770,9 Mio. EUR und liegen somit um 3,0 % über Vorjahr. Der Anstieg im Einzelplatzgeschäft beträgt 24,5 % und es konnten Erlöse in Höhe von 1.462,8 Mio. EUR erwirtschaftet werden. Die sonstigen Verkehrserlöse belaufen sich auf 34,0 Mio. EUR und liegen ebenfalls über dem Wert des Vorjahres (28,2 Mio. EUR).

Andere Betriebserlöse

Die anderen Betriebserlöse liegen mit 48,9 Mio. EUR ebenfalls nennenswert über dem Niveau des Vergleichszeitraums (37,7 Mio. EUR). Die deutlichsten Anstiege sind hier bei den Verkaufsprovisionen und Erlösen aus Serviceleistungen für andere Fluggesellschaften zu verzeichnen.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge fallen mit 120,0 Mio. EUR um 3,8 Mio. EUR niedriger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres aus und betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, Erträge aus dem Entfall von Verpflichtungen aus ausgegebenen Gutscheinen sowie Währungsgewinne.

Materialaufwand

Der Materialaufwand liegt mit 1.788,9 Mio. EUR um 10,7 % über dem Niveau des Vergleichszeitraums (1.615,8 Mio. EUR). Ursächlich für diesen Anstieg ist die erhöhte Produktion auf der Langstrecke. Dies machte sich vor allem bei den Lande- und Abfertigungsgebühren bemerkbar, welche zusätzlich durch hohe Kostensteigerungen belastet wurden. Aufgrund von Lieferverzögerungen seitens Airbus und der gegenüber der Planung verzögerten Einflottung der ausstehenden A330-900neo resultierten wie auch im Vorjahr zusätzliche Kosten für kurzfristig geleaste Ersatzflugzeuge. Aufgrund eines gesunkenen Kerosinpreises und der Effizienz der A300-900neo Flotte ist der Aufwand für Flugzeugtreibstoff aber gesunken.

Personalaufwand

Der jahresdurchschnittliche Personalbestand der Condor liegt mit 4.158 FTE um rund 15 % über dem Vorjahresstand von 3.616 FTE. Hierbei ist sowohl beim Boden- als auch Bordpersonal ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Ursächlich ist hier, wie bereits im Vorjahr, die höhere Produktion sowie der Austausch der Interkont-Flotte und der damit verbundenen Einflottung eines neuen Flugzeugmusters. Neben dem Anstieg an Mitarbeitenden wirkte sich zudem eine freiwillige Gehaltsteigerung von 7 % ab dem 1. Januar 2024 aufwandserhöhend auf den Personalaufwand aus.

Im Vorjahresvergleich haben sich die Personalaufwendungen um 46,8 Mio. EUR auf 344,8 Mio. EUR erhöht.

Abschreibungen

Die Abschreibungen liegen mit 43,9 Mio. EUR um 5,9 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres (38,0 Mio. EUR), was vor allem auf deutlich höhere Abschreibungen auf Umlaufteile zurückzuführen ist.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 268,5 Mio. EUR um 20,4 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres. Hier wirkten sich vor allem die deutlich höheren Provisionen an Agenten sowie Wertberichtigungen auf Forderungen aus.

Ergebnis

Das Finanzergebnis stellt sich mit -52,4 Mio. EUR um 15,9 Mio. EUR schlechter als im Vorjahr (-36,5 Mio. EUR) dar. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen aus deutlich höheren Zinsen für Darlehen der Attestor-Gruppe. Diese Darlehen stehen im Zusammenhang mit der Finanzierung der Anzahlungen für die bestellten A330-900neo sowie der Prämien für die Treibstoffpreissicherungen. Darüber hinaus sind hier auch Darlehenszinsen an die KfW enthalten. Zudem wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr ein weiterer A330-900neo fremdfinanziert. Zur Finanzierung der Anzahlungen für die bestellten A320/321neo wurden außerdem weitere Darlehen von Dritten aufgenommen.

Im Geschäftsjahr 2023/24 wurde ein deutlich verbessertes Ergebnis vor Steuern von -61,8 Mio. EUR (Vorjahr: -122,3 Mio. EUR) und ein Jahresfehlbetrag von 62,1 Mio. EUR (Vorjahr: 122,5 Mio. EUR) erzielt. Unverändert hatten vor allem die Kosten, die aufgrund des Austauschs der Langstreckenflotte im Allgemeinen sowie Verzögerungen in den Auslieferungen der Flugzeuge im Speziellen angefallen sind, einen maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis im Geschäftsjahr. Darüber hinaus wirkten sich die deutlichen Kostensteigerungen der Flughafengebühren aus.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um 266,2 Mio. EUR auf 1.880,3 Mio. EUR erhöht. Durch den Jahresfehlbetrag von 62,1 Mio. EUR hat sich der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag auf 885,9 Mio. EUR erhöht.

Die immateriellen Vermögensgegenstände haben sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 0,4 Mio. EUR auf 11,2 Mio. EUR vermindert. Das Sachanlagevermögen ist um 42,2 Mio. EUR auf 190,2 Mio. EUR angestiegen. Ursächlich für diese Erhöhung ist vor allem der Erwerb eines weiteren A330-900neo im Januar 2024. Hierbei handelt es sich um ein Mietkaufmodell über einen Finanzierungszeitraum von 12 Jahren.

Die Finanzanlagen haben sich mit 9,2 Mio. EUR gegenüber Vorjahr (8,2 Mio. EUR) um 1,0 Mio. EUR erhöht und umfassen im Wesentlichen Wertpapiere des Anlagevermögens, denen entsprechende Pensionsverpflichtungen gegenüberstehen.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 156,2 Mio. EUR auf 762,3 Mio. EUR. Neben dem deutlichen Anstieg der flüssigen Mittel um 72,2 Mio. EUR erhöhten sich die sonstigen Vermögensgegenstände um 66,5 Mio. EUR auf 510,9 Mio. EUR. Ursächlich hierfür sind vor allem deutlich angestiegene Forderungen gegenüber Zahlungsdienstleister (+59,7 Mio. EUR) sowie an Leasinggeber gezahlte Maintenance Reserves (+12,6 Mio. EUR).

Die liquiden Mittel haben sich zum Bilanzstichtag um 72,2 Mio. EUR auf 174,0 Mio. EUR (Vorjahr: 101,7 Mio. EUR) erhöht. Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 36,9 Mio. EUR und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von 11,7 Mio. EUR. Dieser Anstieg lässt sich im Wesentlichen auf eine Verbesserung der Ertragslage zurückführen. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 9,3 Mio. EUR auf 83,2 Mio. EUR resultierend aus geringeren Investitionen in Sachanlagen. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit ist mit 118,4 Mio. EUR geringer ausgefallen als im Vorjahr mit 133,8 Mio. EUR. Ursache ist insbesondere die im Vorjahr erfolgte Eigenkapitalzuführung von Unternehmen der Attestor-Gruppe i.H.v. 49,8 Mio. EUR, die teilweise zur Tilgung von gestundeten Zinsen für das KfW-Darlehen verwendet wurde, sodass der Gesamteffekt im Jahresvergleich geringer ausfällt.

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 2024 79,0 Mio. EUR zurückgeführt. Alle angefallenen Zinsen wurden gezahlt. Die Junior Tranche wird nur bei Eintritt bestimmter Bedingungen getilgt. Diese sind zum 30. September 2024 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 113,2 Mio. USD 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 2024 in Anspruch genommen. Weitere 68,0 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 885,9 Mio. EUR aus (Vorjahr 823,8 Mio. EUR).

Die Rückstellungen verminderten sich insgesamt um 35,2 Mio. EUR auf 416,8 Mio. EUR und betreffen Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (16,5 Mio. EUR, Vorjahr 15,7 Mio. EUR) sowie sonstige Rückstellungen (400,3 Mio. EUR, Vorjahr 436,3 Mio. EUR). Die sonstigen Rückstellungen umfassen im Wesentlichen Wartungsverpflichtungen für Flugzeuge im Operating-Lease Verhältnis (175,4 Mio. EUR, Vorjahr 180,9 Mio. EUR), Rückstellungen für ausstehende Leistungsrechnungen (76,8 Mio. EUR, Vorjahr 79,0 Mio. EUR) sowie Rückgabeverpflichtungen für Flugzeuge im Finance-Lease Verhältnis (53,9 Mio. EUR, Vorjahr 73,6 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verminderten sich um 52,9 Mio. EUR auf 300,8 Mio. EUR. Dies liegt an der planmäßigen Tilgung des Kredits der KfW.

Die erhaltenen Kundenanzahlungen haben sich von 338,0 Mio. EUR auf 434,0 Mio. EUR erhöht.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind im Vorjahresvergleich geringfügig um 3,8 Mio. EUR auf 63,5 Mio. EUR angestiegen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten belaufen sich auf 575,9 Mio. EUR nach 373,6 Mio. EUR im Vorjahr. Wie im Vorjahr ist hier ein Darlehen in Höhe von 176,1 Mio. EUR (Vorjahr 91,6 Mio. EUR) enthalten, das der Condor von Unternehmen der Attestor-Gruppe zur Verfügung gestellt wurde. Dieses wurde zur Begleichung von Anzahlungen und Sicherheitshinterlegungen für die A330-900neo Flotte sowie für Treibstoffsicherungsgeschäfte genutzt. Neben der Darlehensverbindlichkeit ist eine Verbindlichkeit für gestundeten Zinsen hierauf von 45,7 Mio. EUR (Vorjahr 18,2 Mio. EUR) enthalten. Die sonstigen Verbindlichkeiten aus Finance Lease Verträgen betragen 191,9 Mio. EUR (Vorjahr 149,2 Mio. EUR) und sind insbesondere aufgrund einer weiteren Finanzierung eines A330-900neo im Rahmen eines Mietkaufs gestiegen.

Investitionen

Im Berichtsjahr betrugen die Investitionen 98,5 Mio. EUR (Vorjahr: 109,0 Mio. EUR). Diese betreffen vor allem den Zugang eines A330-900neo (73,6 Mio. EUR).

Gesamtaussage zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Im Geschäftsjahr wurde die Umflottung auf der Langstrecke erfolgreich abgeschlossen und die Produktion weiterhin erhöht. Im Vergleich zum Vorjahr konnten dabei auch die verkauften Sitze und Yields gesteigert werden. Gleichzeitig führen die neuen Flugzeuge zu höheren Kapitalkosten und Zinsaufwendungen.

Belastet wurde das Ergebnis weiterhin durch Personalkosten für zu schulende Cockpit- und Kabinenbesatzungen im Rahmen der Umflottung sowie die erhöhten Kosten für Zubringerflüge.

Die Gesellschaft ist zum Bilanzstichtag weiterhin bilanziell überschuldet. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag aufgrund des ausgewiesenen Jahresfehlbetrages auf 885,9 Mio. EUR. Die Zahlungsfähigkeit von Condor ist insbesondere durch eine positive Geschäftsentwicklung sowie Attestor Finanzierungsmaßnahmen über den Winter und mittelfristig 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. Obwohl der weltweite Luftverkehr im Jahr 2019 ca. 3 % der globalen CO₂-Emission ausmachte, sieht sich Condor – 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“) könnten CO₂-Emissionen erheblich reduziert werden.

Mit der Entscheidung vom 28. Juli 2021, den Airbus A330-900neo als Nachfolgemodell für die Boeing 767 einzuführen, wird Condor deutscher Erstkunde des neuen Langstreckenflugzeuges, welches durch eine besonders hohe Effizienz einen Verbrauch 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. Bis 2029 werden voraussichtlich 15 Airbus A320neo und 28 Airbus A321neo eingeflottet. Mit einem bis zu 20 Prozent geringeren 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 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. Laut Angaben des BDL lag der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der deutschen Luftverkehrswirtschaft im Jahr 2023 bei 3,44 Liter pro 100 km und Passagier und war damit erneut niedriger als im Vorjahr.

Aufgrund der im Wettbewerbsvergleich sehr hohen Passagierauslastung der Flugzeuge von etwa 90 % erreicht Condor Kerosinverbrauchswerte pro 100 km und Passagier in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Diese liegen bei gut 2,8 Litern pro 100 km und Passagier. Der bereits im Vorjahr prognostizierte deutliche Rückgang des Kerosinverbrauchs wird mit dem fortschreitenden Austausch der Flugzeugflotte erwartet.

Darüber hinaus identifiziert Condor kontinuierlich zusätzliche Maßnahmen zur Treibstoffeinsparung und setzt diese konsequent um. So wurden mit der Einführung der Software OptiClimb sowie Single Engine Taxi Operations weitere Effizienzverbesserungen erzielt.

Vor dem Hintergrund des Europäischen Green Deal im Luftverkehr („Fit for 55“-Paket), den damit verbundenen anhängigen regulatorischen Vorschriften sowie entsprechender nationaler Gesetzgebung 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 abbilden. 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 politisch weitgehend unberücksichtigt. Dies und die Tatsache, dass Deutschland trotz EU-weit einheitlicher Vorgaben zu verpflichtenden SAF-Quoten mit einer eigenen, vom EU-Niveau abweichenden nationalen PtL-Quote einen politischen Sonderweg verfolgt, 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-Emissionshandels-system 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 entfallen zudem Ausnahmen für die sogenannten „outermost regions“ wie die Kanarischen Inseln. Außerdem erfolgt ab 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 Vorbereitung auf dieses System bereits begonnen und wird alle Anforderungen fristgerecht umsetzen. 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. Die Ergebnisse des Projekts werden im Jahr 2025 erwartet.

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 im Bereich Accounting 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 erhalten 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. 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 drei weiblich sind.

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

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

Für ein ausgewogenes Verhältnis von Frauen und Männern auf allen Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung, insbesondere das Erreichen der freiwillig gesetzten internen Ziele für den Anteil von Frauen und Männern in den jeweiligen Führungsebenen, hat Condor den Frauenanteil für Führungskräfte der Ebene 1 und 2 in den vergangenen acht Jahren kontinuierlich erhöht: von 23 % im Jahr 2016 auf 38 % im Jahr 2024 sowie für die Führungskräfte der Ebene 2 von 25 % im Jahr 2016 auf 41 % im Jahr 2024. Unser Ziel ist es, diese positive Entwicklung weiterzuführen, sodass der Frauenanteil zukünftig nicht unterhalb des heutigen Niveaus liegt.

C. Nachtragsbericht

Wir verweisen diesbezüglich auf die Ausführungen im Anhang.

D. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

1. Risikomanagement

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

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

Schwerpunkte sind vornehmlich branchenspezifische kommerzielle und operative Risiken, Risiken bei Kostentreibern sowie finanzielle, IT-, politische, rechtliche und Compliance-Risiken. Diese 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 Risiken, deren Auswirkung auf Grund von Unsicherheiten der Informationslage noch nicht beziffert werden kann, zu unterscheiden. Die quantitativen Risiken werden nach einer strukturierten Bewertungslogik vom Verantwortlichen bewertet. Dabei werden mögliche Gegenmaßnahmen berücksichtigt, die auf die Minimierung der Eintrittswahrscheinlichkeit abzielen. Die Kombination aus abgeschätzten Ergebniseinfluss und Eintrittswahrscheinlichkeit führt zu einem Risikostatus, der in die drei Kategorien „Niedrig“, „Mittel“ und „Hoch“ unterteilt ist. Bewertet wird die potenzielle Auswirkung der jeweiligen Risiken auf die relevante Größe (Ergebnis vor Steuern oder Liquidität) in der Kategorie „Niedrig“ mit unter 5 Mio. EUR, „Mittel“ mit 5 bis 20 Mio. EUR, und „Hoch“ mit über 20 Mio. EUR.

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

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

Kommerzielle Risiken

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintrittswahrscheinlichkeit	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 Abfertigungskosten an Flughäfen, der 2025 beginnenden Betankung mit nachhaltigem Treibstoff (SAF) sowie die abgeschlossenen Tarifierhöhungen führen zu höheren Preisen und können die Nachfrageentwicklung negativ beeinflussen.

In Folge der abgeschwächten wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland besteht die Möglichkeit, dass deutsche Konsumenten ihr Verhalten anpassen und mit reduzierter Nachfrage auf Flugreisen reagieren. Auch die politischen Ereignisse, die weiterhin vom russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine und die aktuelle Eskalation des Nahost-Konflikts zwischen Israel und den vom Iran unterstützten Organisationen dominiert werden, können die Nachfrage negativ beeinflussen. 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 vornehmen.

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

Im Kurz- und Mittelstreckenmarkt 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 aktuell eher aus Deutschland zurück. Die neu aufgenommen Städteverbindungen werden nicht im Hinblick auf Wettbewerbsverschärfung vermarktet. Die Nachfrage nach Ägypten hat sich wieder stabilisiert. Es wird mit leicht steigenden Durchschnittserlösen gerechnet.

Auf der Langstrecke ergibt sich für den Winter 2024/25 mit der nun voll erneuerten A330neo-Flotte eine um ca. ein Drittel erhöhte Kapazität im Vergleich zum Vorjahr, die im aktuellen Marktumfeld mit leichten Abschlägen beim Ladefaktor, aber stabilen Yields verkauft werden soll. Insbesondere bei den Nordatlantik-Strecken sollte Dank des gestiegenen US-Dollar Kurses ein zunehmender Anteil von lokalen Passagieren zu verzeichnen sein. Unterstützend wirken hier die lokal etablierte Verkaufsorganisation der Condor und Abkommen mit verschiedenen Airlines in den USA, die umfangreiche Streckennetze in den USA unterhalten.

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

Operationelle Risiken

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Status	Fristigkeit
Luftraumsperrung wegen politischer Lage, Epidemien bzw. Naturereignis	Mittel	Gering	Mittel	Kurz
Personalmangel bei Handling- und Ramp Agenten und Sicherheitspersonal an Flughäfen führt zu Verspätungen	Niedrig	Mittel	Mittel	Kurz
Mangelnde Verfügbarkeit von Komponenten und Ersatzteilen für Boeing-Bestandsflotte	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
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 kriegsähnliche 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 gibt es nach wie vor einen bestehenden Engpass an qualifiziertem Personal bei den Bodenverkehrsdiensten und angespannte Kapazität bei der Flugsicherung. 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. Verschiedene Initiativen wurden zusammen mit den Dienstleistern etabliert, und die Situation hat sich weiter stabilisiert.

Auf Grund des Alters der bei Condor noch genutzten Boeing 757 bleibt es weiter schwierig, externe Wartungsdienstleister und vor allem Komponentenlieferanten für

diese Muster zu finden, was zu geringerer Verfügbarkeit der Flugzeuge und höheren Kosten führen kann.

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.

Der Engpass bei Flugzeugmechanikern für Condor Technik konnte durch Einstellung von Personal aus Osteuropa und der Türkei beseitigt werden. Ausreichendes Personal wird benötigt, damit die neuen 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 spätestens ab 2026 die Anmietung neuer Hangar-Kapazitäten sinnvoll. Entsprechende Verhandlungen wurden mit den Stakeholdern und Fraport geführt. Neben Nutzung von vorhandenen Kapazitäten kann auch der Bau einer Übergangslösung in Frage kommen. Ausweichkapazitäten bestehen am Flughafen Düsseldorf.

Risiken bei Kostentreibern

Risiko	Abgeschätzter Ergebniseinfluss	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Status	Fristigkeit
Steigende Treibstoffpreise und/oder fallender Währungskurs EUR/USD	Hoch	Mittel	Mittel	Kurz
Zinsrisiko bei Leaseraten 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	Mittel	Hoch	Hoch	Mittel
Steigende Personalkostenentwicklung und Tarifkonflikte	Niedrig	Mittel	Mittel	Kurz
Verzögerung bei A320/321 NEO Einflottung	Niedrig	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 die Verfügbarkeit haben und 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 strengeren Handhabung der bereits restriktiven Betriebszeiten an den Flughäfen ab. Fluggesellschaften wie Condor, die im Rahmen ihres Geschäftsmodells auf die Nutzung der Tagesrandstunden angewiesen sind, sehen sich mit einer zunehmenden Spreizung der Lärmentgelte zu diesen Zeiten konfrontiert. Weitere Maßnahmen seitens der Politik sind zum Beispiel Ordnungswidrigkeitsverfahren für Landungen nach 23:00 Uhr. 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 (2025: 2 %, 2030: 5 %) und möglicherweise einer Kerosinsteuer werden die wirtschaftlichen Ergebnisse zusätzlich belasten. Entsprechend sind für 2025 Sicherungsgeschäfte abgeschlossen worden. 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 Luftsicherheitsgesetzes, die Novellierung des Fluglärmsgesetzes, die mögliche Änderung der Slotverordnung in Europa, die Änderung des Versicherungsschutzes im Falle von terroristischen Anschlägen sowie die zunehmende Ausweitung des Nachtflugverbots in Deutschland. Hier wird die eingeleitete Flottenmodernisierung reduzierend auf CO₂- und Lärmemissionen wirken.

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

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 sind in den kommenden Jahren nicht offen, sodass die Friedenspflicht gilt. Allerdings bestehen auch potenzielle Streikrisiken durch externe Mitarbeitergruppen von Dienstleistungsunternehmen, die einen substanziellen Einfluss auf die Condor haben können, zum Beispiel Flugsicherungs-Personal, Abfertigungspersonal oder Lufthansa-Crews, die Zubringerflüge für die Condor-Langstrecke beeinflussen können. Diese Sachverhalte sind momentan als mittlere Risiken einzuschätzen.

Bei der Einflottung der A32Xneo-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-Flugzeugen, um Kapazitätslücken aus verzögerter Auslieferung zu schließen.

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
Laufende Gerichtsverfahren	n. a.	Gering bis mittel	Hoch	Kurz bis Mittel

Compliance-Risiken	Niedrig	Gering	Mittel	Kurz
--------------------	---------	--------	--------	------

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

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.

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 einführen soll.

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.

Condor ist erheblichen Risiken aus Gerichtsverfahren ausgesetzt, an denen sie aktuell beteiligt ist oder die sich in Zukunft ergeben könnten. So hat Ryanair gegen die verschiedenen Beihilfeentscheidungen, mit denen die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Condor genehmigt hat, Klage beim Europäischen Gericht 1. Instanz erhoben. Die Europäische Kommission eröffnete auf eine gerichtliche Entscheidung aus Luxemburg über die Umstrukturierungs-Beihilfe aus 2021 mittlerweile ein vertieftes Prüfverfahren. Für die Covid-Beihilfe aus dem Jahr 2020 ist ein Gerichtsverfahren bei dem Europäischen Gericht 1. Instanz 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.

Die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, (LH) hatte am 30. November 2020 das langjährig bestehende Feeder-Agreement, das sogenannte Special Pro-Rate-Agreement (SPA) mit der Condor, mit Wirkung zum 31. Mai 2021 gekündigt. Das Bundeskartellamt entschied am 29. August 2022, dass die Kündigung des SPA rechtswidrig war und die Lufthansa der Condor eine neue langfristige Zubringervereinbarung, mit vom Kartellamt vorgegebenen Bedingungen, anbieten müsse. Die Lufthansa legte hiergegen Rechtsmittel beim Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf ein. Das OLG Düsseldorf entschied im Mai 2024 über den Eilantrag der Lufthansa und hob die sofortige Vollziehbarkeit der Entscheidung des Bundeskartellamtes auf. Damit war die Kündigung des SPA zunächst wirksam. Dagegen legte die Condor Rechtsmittel beim Bundesgerichtshof (BGH) ein. Dieser entschied am 24. Oktober 24 auf Grund eines eingelegten Eil-Antrags der Condor, dass Condor und LH sich an die bisher geltende Vereinbarung bis zur weiteren Entscheidung des BGH zu halten haben. Die Entscheidung des BGH in diesem Verfahren ist im Dezember 2024 ergangen. Die Auswirkungen aus der Entscheidung sind hoch und in der Unternehmensplanung entsprechend berücksichtigt. Weitere Entwicklungen werden im Nachtragsbericht dargestellt.

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 der LkSG-Bericht für das Geschäftsjahr 2023/24 wurde veröffentlicht. Für

die von der EU geforderte CSRD-Berichterstattung ab 2025/2026 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-, Treibstoffpreissrisiken und sonstigen Preissrisiken ausgesetzt. Zur Begrenzung dieser Risiken werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen sind in internen Richtlinien verbindlich festgelegt. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente darf demnach grundsätzlich nicht zu spekulativen Zwecken erfolgen, sondern dient ausschließlich der Absicherung von bestehenden Grundgeschäften oder geplanten Transaktionen.

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

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 2024 bestehen offene Sicherungsgeschäfte im Bereich der Währungs- und Treibstoffsicherungen mit einer maximalen Laufzeit bis September 2025, 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 nach der direkten Methode wird laufend durch Ist-Daten aktualisiert und im Rahmen der unterjährigen Forecasts mehrfach im Jahresverlauf erneuert. Für die jeweils nächsten drei Monate wird wöchentlich ein detaillierter, rollierender Cash-Forecast erstellt, wovon die ersten vier Wochen auf Tagesbasis geplant werden. Abweichungen zwischen Plan und Ist werden jeweils in der Folgeweche im Detail analysiert. Darüber hinaus wird regelmäßig eine Mittelfristplanung nach der indirekten Methode erstellt, die einen Planungszeitraum von bis zu drei Jahren abdeckt.

3. Chancenbericht

Der Tourismus als auch die Luftfahrt haben sich nach Ende der COVID-19-Pandemie auch 2024 weiter erholt. 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 wird das Langstreckenangebot im Jahr 2024/25 das Vorkrisen-Niveau überschreiten, das Angebot auf Kurz- und Mittelstrecke aber weiter darunterbleiben. 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. Auf Grund der hohen Infrastrukturkosten haben diese Fluggesellschaften die Kapazitäten aus Deutschland heraus für 2025 reduziert. Condor reagiert auf die weiter gestiegenen Infrastrukturkosten ebenfalls durch die Verlagerung von Kapazitäten ins Ausland.

Weiterhin positive Ergebnispotenziale ergeben sich aus weiteren Kostensenkungsmaßnahmen des Managementprogramms „Climb“ oder möglicher Kostensenkungen bzw. Vermeidung von Kostenerhöhungen durch eine neu gewählte Bundesregierung im Jahr 2025.

Die im Frühjahr 2024 abgeschlossene Einflottung der ersten Bestellung neuer A330-900neo Langstrecken-Flugzeuge verschafft der Condor eine deutliche 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 innerhalb der nächsten 4 Jahre eine fast 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 verbesserte NPS-Werte.

4. Gesamtaussage zur Risiko- und Chancenposition

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 durchgeführten Finanzierungsmaßnahmen wird die Zahlungsfähigkeit mittelfristig gesichert. Angesichts der weiter anhaltenden globalen Entwicklungen (Krieg in der Ukraine, verbunden mit verstärkten Cyber-Attacken, Konflikt in Nahost, diverse politische Veränderungen in europäischen Staaten und den USA, Verlust von Kaufkraft, weiter verteuerte Infrastruktur im Luftverkehr), deren Dauer, Ausmaß und weitere Entwicklung nur schwer abzuschätzen sind, ist die Prognose des zukünftigen Geschäftsverlaufs deutlich erschwert im Vergleich zu vorangegangenen Perioden. Die potenziellen Abweichungen zwischen prognostizierten und tatsächlichen Ergebnissen können wesentlich größer sein als sie es vor dem Einschnitt durch die Pandemie gewesen sind.

Auf Basis der bestehenden Finanzierungen und Garantien sowie der Unternehmensplanung, die eine Ertrags-, Vermögens- und Liquiditätsplanung bis zum 30. September 2026 sowie eine Ertrags- 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, 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.

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 die Einführung von Städteverbindungen und eigenen Zubringerflügen innerhalb Deutschlands und Europas 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 GJ24/25 wird von einem weiteren deutlichen Wachstum sowohl auf der Lang- als auch auf der Kurzmittelstrecke ausgegangen.

Auf der Langstrecke führt die einheitliche A330-900neo-Flotte und die Einflottung einer zusätzlichen Maschine zu einem Anstieg der angebotenen Sitze um 14 %. Gleichzeitig wird eine weitere Erholung des Ladefaktors geplant.

Auf der Kurz- und Mittelstrecke steigt das Sitzplatzangebot um 24 %. Grund hierfür sind der begonnene Flotten-Rollover auf der Kurz- und Mittelstreckenflotte sowie eine erhöhte Anzahl von ACMI-Maschinen im Sommer. Condor wird ab Sommer 25 auch ausgewählte City-Strecken ab Frankfurt fliegen und stationiert fünf Flugzeuge im europäischen Ausland.


Den Kerosinpreis erwarten wir leicht unter Vorjahresniveau, auch nach Berücksichtigung des verpflichtenden Anteils an SAF. 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 leicht sinkenden Kerosinverbrauch pro 100 km und Passagier aus, ebenso reduzieren wir die Aufwendungen für Flugunregelmäßigkeiten, da wir aufgrund der neuen Flotte von einer deutlich gesteigerten Zuverlässigkeit der Flugzeuge ausgehen können. Für die Yields prognostizieren wir nur moderate Steigerungen sowohl im Kont- als auch im Interkont-Bereich.


Für das Geschäftsjahr 2024/25 erwarten wir insgesamt ein Produktionsvolumen von ca. 225.000 BH (+ 16% vs. VJ) und circa 41 Mrd. ASK bei rund 10,2 Mio. beförderten Passagieren. Die geplanten Umsatzerlöse liegen bei ca. 2,6 Mrd. EUR und wir erwarten ein Ergebnis vor Steuern in etwa auf Vorjahresniveau. Mit einer weiteren Steigerung der Produktion auf gut 231.000 BH und 11,0 Mio. beförderte Passagiere im FY25/26 gehen wir davon aus, das Ergebnis vor Steuern weiter kontinuierlich zu steigern.

Für das Geschäftsjahr 2024/25 wird die verfügbare Liquidität per Ende September 2025 unter Einbeziehung des LoC im niedrigen dreistelligen Millionenbereich erwartet.

Kelsterbach, den 25. März 2025

Die Geschäftsführung



Peter Gerber


Christian Schmitt

Heiko Holm


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 2023 bis 30. September 2024**

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach
Bilanz zum 30. September 2024
Aktiva

	30.09.2024	30.09.2023
	TEUR	TEUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	11.215	11.573
II. Sachanlagen		
1. Mietereinbauten	441	84
2. Flugzeuge und Zubehör und Reservetriebwerke	178.175	121.590
3. Einbauten in fremde Flugzeuge	7.696	4.575
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.150	1.637
5. Geleistete Anzahlungen	723	20.139
	190.185	148.025
III. Finanzanlagen	9.208	8.179
	210.608	167.777
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte	29.382	29.459
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	45.367	30.217
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.526	0
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	185	254
4. Sonstige Vermögensgegenstände	510.882	444.379
	558.960	474.850
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	173.956	101.744
	762.298	606.053
C. Rechnungsabgrenzungsposten	20.686	16.399
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	786	0
E. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	885.897	823.839
	1.880.275	1.614.068

Passiva

	30.09.2024	30.09.2023
	TEUR	TEUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	20.200	20.200
II. Kapitalrücklage	199.734	199.734
III. Bilanzverlust	-1.105.831	-1.043.773
IV. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	885.897	823.839
	0	0
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	16.523	15.680
2. Sonstige Rückstellungen	400.267	436.296
	416.790	451.976
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	300.843	353.723
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	434.011	338.029
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	63.472	59.664
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.852	669
5. Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern: 4.991 TEUR, Vorjahr: 4.586 TEUR) (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: 2.884 TEUR, Vorjahr: 1.638 TEUR)	575.905	373.550
	1.378.083	1.125.635
D. Rechnungsabgrenzungsposten	85.402	36.457
	1.880.275	1.614.068

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach
**Gewinn- und Verlustrechnung für den Zeitraum
vom 1. Oktober 2023 bis zum 30. September 2024**

	01.10.2023 bis 30.09.2024	01.10.2022 bis 30.09.2023
	TEUR	TEUR
1. Umsatzerlöse		
a) Erlöse aus Verkehrsleistungen	2.267.719	1.952.542
b) Andere Betriebserlöse	48.912	37.654
	2.316.631	1.990.196
2. Sonstige betriebliche Erträge	119.980	123.809
	2.436.611	2.114.005
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-704.167	-714.464
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.084.727	-901.304
	-1.788.894	-1.615.768
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-286.251	-246.283
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung (davon für Altersversorgung: 13.939 TEUR; Vorjahr 13.911 TEUR)	-58.553	-51.725
	-344.804	-298.008
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-43.872	-37.969
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-268.491	-248.084
	-2.446.061	-2.199.829
7. Finanzergebnis	-52.358	-36.455
8. Ergebnis vor Steuern	-61.808	-122.279
9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-250	-250
10. Ergebnis nach Steuern	-62.058	-122.529
11. Jahresfehlbetrag	-62.058	-122.529
12. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-1.043.773	-921.244
13. Bilanzverlust	-1.105.831	-1.043.773

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024

(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 2024 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 2026 sowie eine Ertrags- 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, 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.

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 die Einführung von Städteverbindungen und eigenen Zubringerflügen innerhalb Deutschlands und Europas 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.

(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 Ausschüttungsgesperre.

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 werden 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 von rd. einem Jahr 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 1,87 % (Vorjahr: 1,81 %) 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 1,39 % (Vorjahr: 0,90 %) p.a. für bereits abgeschlossene Altersteilzeitvereinbarungen sowie für eine Restlaufzeit von ebenfalls zwei Jahren von 1,39 % (Vorjahr: 0,90 %) p.a. für potenzielle Altersteilzeitvereinbarungen bei einem Gehaltstrend von unverändert 2,75 % p.a. zugrunde gelegt. Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurden für zum Bilanzstichtag bereits abgeschlossene und zukünftige potenzielle Altersteilzeitvereinbarungen gebildet. Sie enthalten Aufstockungsbeträge mit Abfindungscharakter, die sofort in voller Höhe berücksichtigt wurden, und bis zum Bilanzstichtag aufgelaufene Erfüllungsverpflichtungen der Gesellschaft.

Die **Rückstellungen für Jubiläumsaufwendungen** wurden unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 1,91 % (Vorjahr: 1,66%) bewertet, der auf Basis der von der Deutschen Bundesbank zum 30. September 2024 ermittelten und veröffentlichten Zinsinformationen für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) entnommen wurde. Es wurde unverändert zum Vorjahr ein Gehaltstrend von 2,75 % p.a. unterstellt.

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

Für die **Verpflichtung aus dem EU-Emissionshandel** (European Union Emissions Trading System, EU ETS) zwischen dem 1. Januar 2024 und dem 30. September 2024 sind im kommenden Kalenderjahr, spätestens aber zum 30. September 2025, 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 2024 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 %).

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** – soweit nicht in eine Bewertungseinheit nach § 254 HGB einbezogen – werden zum Devisenkassageldkurs bei Entstehung der Verbindlichkeit oder zum höheren Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag bewertet (Imparitätsprinzip).

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

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 mit 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 2.643 TEUR (Vorjahr 2.065 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 2024)	Anteil v.H.	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
Verbundene Unternehmen			
Condor Technik GmbH, Kelsterbach (CTG)*	100	750	2.526
JFS GmbH, Schönefeld (JFS)	100	11	-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 2.526 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 2024 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 8.433 TEUR (Vorjahr 7.404 TEUR). Diese dienen der Finanzierung von Pensionsverpflichtungen.

Im Geschäftsjahr wurden in Vorjahren vollständig wertberichtigte sonstige Ausleihungen in Höhe von 878.746 TEUR aufgrund von abgeschlossenen Insolvenzverfahren als Abgang erfasst.

(5) Vorräte

	30.09.2024	30.09.2023
	TEUR	TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	24.492	26.418
Bezogene Waren	2.890	3.041
Geleistete Anzahlungen auf Vorräte	2.000	0
	29.382	29.459

(6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	30.09.2024	30.09.2023
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	45.367	30.217
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.526	0
Forderungen gegen Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	185	254
davon gegen Gesellschafter	(185)	(254)
Sonstige Vermögensgegenstände	510.882	444.379
	558.960	474.850

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der CTG. Im Vorjahr wurden die Forderungen aus der Ergebnisabführung mit den Verbindlichkeiten aus dem Cash-Pooling verrechnet.

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. Dabei wurden Forderungen von 1.699 TEUR mit Verbindlichkeiten von 1.514 TEUR verrechnet.

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 206.963 TEUR eine Laufzeit von über einem Jahr (Vorjahr 110.160 TEUR), die darüberhinausgehenden sonstigen Vermögensgegenstände sind wie im Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig. Bei den langfristigen sonstigen Vermögensgegenständen handelt es sich um geleistete Kautionen bzw. Hinterlegungen aus Flugzeugleasingverträgen sowie um Hinterlegungen bei Kreditkarteninstituten.

Die wesentlichen sonstigen Vermögensgegenstände bestehen aus Guthaben aus Kreditkartenzahlungen (205.795 TEUR, Vorjahr 146.091 TEUR), Kautionsforderungen (84.055 TEUR, Vorjahr 79.923 TEUR) und Vorauszahlungen an ein Unternehmen der Attestor-Gruppe (38.372 TEUR; Vorjahr 0 TEUR). Darüber hinaus betreffen sie geleistete Anzahlungen an Lieferanten (34.735 TEUR, Vorjahr 45.202 TEUR) sowie geleistete Anzahlungen auf Flugzeugbestellungen (32.308 TEUR, Vorjahr 25.851 TEUR).

Die Guthaben aus Kreditkartenzahlungen 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 7.193 TEUR (Vorjahr 5.016 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:

	30.09.2024
	TEUR
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	15.872
Verrechenbare Pensionsrückstellung	15.086
Aktivüberhang	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 (3.668 TEUR) und des Differenzbetrags aus dem Zeitwert des Deckungsvermögens und dessen Anschaffungskosten von 2.075 TEUR besteht eine Ausschüttungssperre.

(11) Rückstellungen

	30.09.2024 TEUR	30.09.2023 TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	16.523	15.680
Sonstige Rückstellungen	400.267	436.296
	416.790	451.976

Pensionsverpflichtungen bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 31.609 TEUR (Vorjahr 27.525 TEUR). Diese wurden, soweit verrechenbar, mit Deckungsvermögen von 15.872 TEUR (Vorjahr 11.845 TEUR) gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB verrechnet.

Deckungsvermögen (verrechnete Vermögensgegenstände)	Wertpapiere des Anlagevermögens TEUR	Rückdeckungsversicherung TEUR	Gesamt TEUR
Beizulegender Zeitwert	14.477	1.395	15.872
Historische Anschaffungskosten	12.535	1.363	13.898
Ertrag aus der Bewertung des Deckungsvermögens	1.942	32	1.974

	Wertpapiere des Anlagevermögens TEUR	Rückdeckungsversicherung TEUR	Gesamt TEUR
Verrechenbare Pensionsrückstellung	13.540	1.546	15.086
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	14.477	1.395	15.872
Aktivüberhang (-) / Passivüberhang (+)	-937	+151	-786

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 31 TEUR (Vorjahr 37 TEUR) niedriger (im Vorjahr höher) ausgefallen.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen folgende laufende Sachverhalte:

	30.09.2024	30.09.2023
	TEUR	TEUR
Wartungsverpflichtungen für Flugzeuge im Operating-Lease Verhältnis	175.421	180.885
Rückstellung für ausstehende Rechnungen	76.849	78.999
Rückgabeverpflichtungen für Flugzeuge im Finance-Lease Verhältnis	53.882	73.649
Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Emissionshandel der EU	36.626	31.642
Personalkosten	29.945	28.346
Kompensationszahlungen aus Verspätungen	12.958	23.745
Sonstige übrige Rückstellungen	14.586	19.030
	400.267	436.296

Altersteilzeitverpflichtungen bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 7.999 TEUR (Vorjahr 6.174 TEUR). Diese wurden mit Deckungsvermögen von 3.954 TEUR (Vorjahr 1.957 TEUR) gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB verrechnet.

Deckungsvermögen (verrechnete Vermögensgegenstände)

	Wertpapiere des Anlagevermögens
	TEUR
Beizulegender Zeitwert	3.954
Historische Anschaffungskosten	3.853
Ertrag aus der Bewertung des Deckungsvermögens	101

	Wertpapiere des Anlagevermögens
	TEUR
Verrechenbare Altersteilzeitrückstellung	7.999
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	3.954
Aktivüberhang (-) / Passivüberhang (+)	+4.045

(12) Verbindlichkeiten

	30.09.2024	mit Restlaufzeit			30.09.2023	mit Restlaufzeit		
		bis	über	davon		bis	über	davon
		1 Jahr	1 Jahr	über		1 Jahr	1 Jahr	über
	TEUR	TEUR	TEUR	5 Jahre	TEUR	TEUR	TEUR	5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	300.843	50.038	250.805	0	353.723	52.807	300.916	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	434.011	434.011	0	0	338.029	338.029	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	63.472	63.472	0	0	59.664	59.664	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.852	3.852	0	0	669	669	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	575.905	179.584	396.321	81.414	373.550	251.648	121.902	47.914
	1.378.083	730.957	647.126	81.414	1.125.635	702.817	422.818	47.914

Für das in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bilanzierte Darlehen in Höhe von 300.805 TEUR (Vorjahr 350.916 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 3.604 TEUR Cash-Pool-Verbindlichkeiten gegenüber der CTG. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten betreffen mit 176.149 TEUR (Vorjahr 91.549 TEUR) Darlehen eines Unternehmens der Attestor-Gruppe und daraus resultierende Zinsverbindlichkeiten von 45.659 TEUR (Vorjahr 18.213 TEUR). Die sonstigen Verbindlichkeiten aus Finance Lease Verträgen in Höhe von 191.920 TEUR (Vorjahr 149.196 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 85.272 TEUR (Vorjahr: 36.300 TEUR) ausgewiesen.

Erläuterung zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) Umsatzerlöse

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen

	01.10.23 - 30.09.24	01.10.22 - 30.09.23	01.10.21 - 30.09.22
	TEUR	TEUR	TEUR
Veranstaltergeschäft	770.898	749.414	545.709
Einzelplatzverkauf (CFI)	1.462.810	1.174.927	832.424
Sonstiges	34.011	28.201	29.225
	2.267.719	1.952.542	1.407.358

Verkehrserlöse nach Zielgebieten

	01.10.23 - 30.09.24	01.10.22 - 30.09.23	01.10.21 - 30.09.22
	TEUR	TEUR	TEUR
Spanien	526.946	526.879	399.517
Griechenland	190.509	191.066	207.507
Ägypten	118.651	136.599	102.109
Türkei	48.426	26.924	2.223
Sonstiges	119.441	108.367	71.665
Gesamt – Kurz-/Mittelstrecke	1.003.973	989.835	783.021
USA, Kanada	606.406	429.610	278.932
Karibik, Mittel- und Südamerika	439.825	379.202	280.003
Afrika	173.057	114.467	37.846
Asien	44.458	39.428	27.556
Gesamt – Langstrecke	1.263.746	962.707	624.337
Erlöse aus Verkehrsleistungen	2.267.719	1.952.542	1.407.358

Für die Darstellung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitbereichen und Zielgebieten wurde die Methode der Herleitung weiter optimiert und die geänderte Allokation auf die Segmente und Regionen auch auf die Vorjahreszahlen angewendet.

Für Zwecke der längerfristigen Vergleichbarkeit erfolgt die Darstellung über drei Geschäftsjahre.

Andere Betriebserlöse

	01.10.23 - 30.09.24	01.10.22 - 30.09.23
	TEUR	TEUR
Bordverkauf	24.381	23.249
Übrige Betriebserlöse	24.531	14.405
	48.912	37.654

(15) Sonstige betriebliche Erträge

	01.10.23 - 30.09.24	01.10.22 - 30.09.23
	TEUR	TEUR
Erträge aus der Währungsumrechnung	20.579	36.082
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	33.308	57.972
Übrige betriebliche Erträge	66.093	29.755
	<u>119.980</u>	<u>123.809</u>

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 51.145 TEUR (Vorjahr 67.760 TEUR) enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (33.308 TEUR, Vorjahr 57.972 TEUR) und Erträge auf abgeschriebene Forderungen (15.831 TEUR, Vorjahr 4.647 TEUR) betreffen.

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	01.10.23 - 30.09.24	01.10.22 - 30.09.23
	TEUR	TEUR
Personalneben- und Reisekosten	58.636	60.763
EDV-Aufwendungen	35.664	32.739
Provisionen	26.077	14.989
Wertberichtigung auf Forderungen	25.901	14.216
Kreditkartengebühren	25.770	18.655
Werbeaufwendungen	18.671	14.766
Beratungsaufwendungen & Anwalts- und Gerichtskosten	14.350	11.719
Versicherungsaufwendungen	11.686	10.414
Schulungskosten	10.302	12.649
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	9.426	23.673
Nachrichtenübermittlungskosten	5.863	6.471
Mietaufwendungen	4.872	2.769
Übrige Aufwendungen	21.273	24.261
	<u>268.491</u>	<u>248.084</u>

Die hier bilanzierten sonstigen betrieblichen Steuern belaufen sich auf 2.383 TEUR (Vorjahr 239 EUR).

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen von 9.843 TEUR (Vorjahr 9.151 TEUR) enthalten, die sich im Wesentlichen aus Kompensationszahlungen für Charterverträge (3.642 TEUR, Vorjahr 0 TEUR) sowie VAT Mexiko (2.248 TEUR, Vorjahr 0 TEUR) zusammensetzen.

(17) Finanzergebnis

	01.10.23 - 30.09.24 TEUR	01.10.22 - 30.09.23 TEUR
Beteiligungsergebnis		
Erträge aus Ergebnisabführungen	2.526	2.994
davon aus verbundenen Unternehmen	(2.526)	(2.994)
Zinsergebnis		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4.663	2.432
davon aus verbundenen Unternehmen	(118)	(0)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(3.300)	(1.700)
 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	 -59.547	 -41.881
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-746)	(-505)
davon an Attestor-Gruppe	(-29.236)	(-18.867)
	<hr/> -54.884	<hr/> -39.449
Finanzergebnis	<hr/> -52.358	<hr/> -36.455

Sonstige Angaben

(18) Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung, die Bestandteil des Anhangs ist, ist diesem als Anlage beigelegt.

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert.

Für Zwecke der längerfristigen Vergleichbarkeit erfolgt die Darstellung über drei Geschäftsjahre.

Der Finanzmittelfonds 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 Finanzmittelfonds einbezogen.

Der Finanzmittelfonds setzt sich wie folgt zusammen:

	2024 TEUR	2023 TEUR	2022 TEUR
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	173.956	101.744	47.577
Kontokorrentverbindlichkeiten bei Banken (enthalten in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten)	-38	-2.807	-4.050
Cashpool-Verbindlichkeiten (enthalten in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen)	-3.604	-3.471	-2.159
Finanzmittelbestand zum 30.09.	170.314	95.466	41.368

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

	30.09.2024	30.09.2023
	TEUR	TEUR
Bestellobligo	664.470	676.473
Verpflichtungen aus Flugzeugleasingverträgen	3.959.329	4.116.772
Verpflichtungen aus Triebwerksleasingverträgen	181.554	78.312
Mietverpflichtungen	27.157	32.041
	4.832.510	4.903.598

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

	30.09.2024	30.09.2023
	TEUR	TEUR
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	237.104	166.483
fällig 1 bis 5 Jahre	1.233.269	1.110.126
fällig über 5 Jahre	2.670.510	2.918.475
Insgesamt	4.140.883	4.195.084

Bei den Verpflichtungen aus Flugzeugleasingverträgen handelt es sich im Wesentlichen um von Dritten gemietete Flugzeuge (operate lease), die der Kapazitätserweiterung dienen und Liquiditätsvorteile im Vergleich zu einem Kauf bieten. Des Weiteren trägt hier der Leasinggeber das Wertminderungsrisiko. Nachteile könnten sich bei geringer Auslastung der Flugzeuge ergeben. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus den weggefallenen Leasingverpflichtungen der B767 Flotte, welche im Rahmen der Flottenerneuerung im abgelaufenen Geschäftsjahr komplett an die Leasinggeber planmäßig zurückgegeben wurden. Sämtliche Verpflichtungen aus den Flugzeugleasing- und Triebwerksverträgen bestehen in USD. Bei den Verpflichtungen aus Triebwerksverträgen handelt es sich um Ersatztriebwerke für die geleaste 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. Als einziges Risiko wird eine eventuelle Nichtnutzung während gleichzeitiger Mietverpflichtungen gesehen. Hierfür bestehen jedoch keinerlei Anzeichen. Größter Vorteil ist der Ausschluss jeglicher Wertänderungsrisiken des Grundstückes. Im Juni 2024 wurde für diese Räume ein neuer Mietvertrag verhandelt, welcher im August 2025 beginnt und eine Laufzeit von 36 Monaten hat.

Die Verpflichtungen aus Bestellobligo zum 30. September 2024 betragen 664,5 Mio. EUR (Vorjahr: 676,5 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 241,3 Mio. EUR (Vorjahr: 208,5 Mio. EUR) aufgewandt. Hiervon bestehen 55,5 Mio. EUR gegenüber verbundenen Unternehmen (Vorjahr: 56,1 Mio. EUR).

(20) 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.

(21) Haftungsverhältnisse

Zum Bilanzstichtag bestanden keine Haftungsverhältnisse.

(22) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	01.10.23 - 30.09.24	01.10.22 - 30.09.23
Bodenpersonal (FTE)	908	731
Bordpersonal (FTE)	3.250	2.885
	4.158	3.616
Bodenpersonal (Köpfe)	1.030	829
Bordpersonal (Köpfe)	4.148	3.837
	5.178	4.666

(23) Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten

Die operativen Geschäftstätigkeiten führen zu finanziellen Risikopositionen, bei denen sich Änderungen der Preise von Fremdwährungen, Zinssätzen, Flugzeugbrennstoffen 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 Flugzeugbrennstoffen 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. September 2024 bestehen folgende derivative Finanzinstrumente, die bilanziell in Bewertungseinheiten abgebildet werden (Angaben in Mio. Euro):

	Nominal- volumen	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

Darüberhinausgehende derivative Finanzinstrumente bestehen zum Stichtag nicht. Zum 30. September 2023 waren folgende derivativen Finanzinstrumente im Bestand (Angaben in Mio. Euro):

	Nominal- volumen	Marktwert	Drohverlust- rückstellung
Währungsderivate (Termingeschäfte)	62,2	1,0	0,0
Währungsderivate (Collar)	0,0	0,0	0,0
Treibstoffderivate (Termingeschäfte)	193,2	27,5	0,0
Emissionen (Termingeschäfte)	17,6	-0,9	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. September 2024 46,0 Mio. EUR zum 30. September 2023 waren es 32,7 Mio. EUR.

(24) 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:
Stefan Herth (bis 30.05.2024)
Flugkapitän, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 20.786 EUR)

Rüdiger Merz (ab 05.06.2024 stellv. Vors.)
Flugbegleiter, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 22.145 EUR)

Jaan Albrecht
Berater
(Bezüge 15.840 EUR)

Dominik Baerenzung
Flugkapitän, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 11.915 EUR)

Sadiq Gillani
Manager, Attestor
(Bezüge 20.240 EUR)

Geschäftsführung

Vorsitzender (bis 31.12.2023):
Ralf Teckentrup
Marketing, Vertrieb & Personal

Vorsitzender (ab 01.02.2024):
Peter Gerber
Marketing, Vertrieb & Personal

Heiko Holm (ab dem 04.03.2024)
Technik

Christian Schmitt
Operations

Björn Walther
Finanzen & IT

Christoph Miemietz
Gewerkschaftssekretär
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 17.142 EUR)

Dr. Carl Stefan Neumann
Director Emeritus & Senior Advisor,
McKinsey & Company Inc
(Bezüge 29.184 EUR)

Torsten Pehns
Director OCC & Dispatch,
Condor Flugdienst GmbH
Vertreter der leitenden Angestellten
(Bezüge: 16.010 EUR)

Monika Wiederhold
EVP Global Ecosystem Initiatives, Amadeus
IT Group SA
(Bezüge 15.710 EUR)

Norman Wiese
Flugbegleiter, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 15.950 EUR)

Prof. Dr. Yvonne Ziegler
Professorin Frankfurt University of Applied
Sciences
(Bezüge 20.280 EUR)

Pierre Atlihan (ab 01.06.2024)
Flugkapitän, Condor Flugdienst GmbH
Arbeitnehmersvertreter
(Bezüge 5.314 EUR)

Die Gesellschaft hat für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024 für die Mitglieder des Aufsichtsrates Vergütungen in Höhe von 211 TEUR und für Mitglieder der Geschäftsführung 2.947 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 2023/2024 an die Geschäftsführer gliedern sich wie folgt:

	Grund- vergütung TEUR	Variable Vergütung TEUR	Sonstige Vergütungen TEUR	Gesamt- vergütung TEUR
Ralf Teckentrup	180	149	8	337
Peter Gerber	320	264	111*	695
Björn Walther	384	324	32	740
Christian Schmitt	425	333	32	790
Heiko Holm	191	179	15	385
	1.500	1.249	198	2.947

* Betrifft mit 96 TEUR die Gewährung eines Retentionbonus

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

Die Gesamtbezüge der ehemaligen Geschäftsführer belaufen sich auf insgesamt 303 TEUR. Die Pensionszahlungen für ehemalige Geschäftsführer betrugen 33 TEUR. Für ein vereinbartes Wettbewerbsverbot wurden an ehemalige Geschäftsführer 270 TEUR ausgezahlt. Zum Bilanzstichtag beträgt die Pensionsrückstellung für ehemalige Geschäftsführer 1.979 TEUR (Vorjahr 458 TEUR).

(25) Konzern

Der Jahresabschluss der Gesellschaft wird in keinen Konzernabschluss einbezogen.

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

(26) Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt 443 TEUR und entfällt mit 370 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen und 73 TEUR auf sonstige Leistungen.

(27) Ergebnisverwendungsvorschlag

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

(28) Nachtragsbericht

Am 3. Dezember 2024 wies der BGH den Eilantrag der Condor zur Fortführung des langjährig bestehenden Feeder-Agreements über die Durchführung von Zubringerflügen mit der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, (LH) zurück. Damit ist das Eilverfahren beendet und die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, (LH) beendete das Special Pro-Rate-Agreement (SPA) am 24. Dezember 2024. Derzeit gibt es ein sog. Interlining Agreement zwischen der Condor und LH, unter dem Zubringerpassagiere zu Langstreckenflügen der Condor zugebracht werden können. Das Kartellamt hat nach der Entscheidung des BGH erklärt, dass es aus der Entscheidung vom 29. August 2022 keine Rechte geltend machen werde. Damit erledigte sich auch das Hauptsacheverfahren vor dem OLG Düsseldorf. Somit ist die Kündigung des SPA nun wirksam und vollständig umgesetzt.

Hierauf hat Condor mit einer Änderung ihres Streckennetzes reagiert. So wurden u.a. verschiedene Strecken nach Nordamerika gestrichen und durch Strecken in anderen Regionen wie Zentralamerika, Afrika und Asien ersetzt. Ferner werden ab März 2025 Städteverbindungen innerhalb von Deutschlands sowie in Europa angeboten. Teilweise wird Condor aus diesen Städten auch Flüge in Urlaubsdestinationen anbieten.

Unabhängig von dem Kartellstreit vor dem Kartellamt und deutschen Gerichten, hatte die Europäische Kommission in 2024 ein Verfahren zur wettbewerbsrechtlichen Überprüfung des A++ Joint Ventures eröffnet. In diesem Zusammenhang gab die Europäische Kommission am 15. Januar 2025 eine Pressemitteilung heraus. Hierin gab sie bekannt, dass LH eine sog. ergänzende Mitteilung von Beschwerdepunkten übermittelt worden sei. In dieser habe sie ihre Absicht ankündigt, LH im Rahmen einer vorläufigen Maßnahme anzuweisen, Condor wieder Zugang zu Zubringerflügen zu gewähren. Unerwartet teilte die Europäische Kommission am 27. Februar 2025 mit, dass das vorläufige Verfahren beendet und keine vorläufige Maßnahme ergehen werde. Damit bleibt das SPA außer Kraft. Condor prüft umfassend weitere rechtliche und wirtschaftliche Maßnahmen, um die Auswirkungen der Beendigung des SPA abzufedern bzw. die Zubringung von Langstreckenpassagieren über LH wieder herzustellen. Hierzu steht Condor mit Behörden und anderen möglichen Vertragspartnern in Kontakt.

Infolge der Beendigung des SPA ist im Zeitraum zwischen Bilanzstichtag und Aufstellungszeitpunkt ein negativer Ergebniseffekt im einstelligen Millionenbereich angefallen, der in der aktuellen Planung bereits berücksichtigt ist. Es können sich dadurch allerdings auch Chancen ergeben.

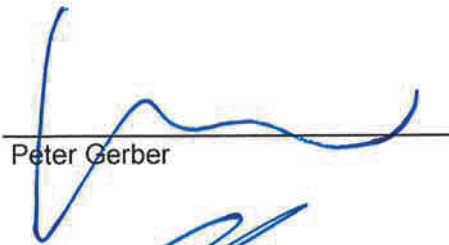
Nach Abschluss des Geschäftsjahres wurden folgende Finanzierungsmaßnahmen mit einem Unternehmen der Attestor-Gruppe vereinbart:

- Abschluss einer Garantie (LoC) in Höhe von 50 Mio. EUR. als zusätzliche Liquiditätsabsicherung. Der LoC hat eine Laufzeit bis zum 30. September 2026. Bis zum Aufstellungszeitpunkt des Jahresabschlusses wurde der LoC nicht in Anspruch genommen.
- Verlängerung der Darlehensverbindlichkeiten, die zum 30. September 2024 überwiegend im Oktober 2025 fällig waren, um zwei Jahre bis Oktober 2027.

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

Kelsterbach, den 25. März 2025

Die Geschäftsführung



Peter Gerber



Christian Schmitt



Heiko Holm



Björn Walther

Anlagenspiegel

**Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr
vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024**

	Anschaffungskosten				
	01.10.2023	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	30.09.2024
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
I. Immaterielle Vermögens- gegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerb- liche Schutzrechte und ähn- liche Rechte und Werte	24.185	-	-	-	24.185
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	12.667	1.400	1.734	-	15.801
3. Geleistete Anzahlungen	1.944	2.643	-1.944	-	2.643
	38.796	4.043	-210	0	42.629
II. Sachanlagen					
1. Mietereinbauten	230	267	133	-132	498
2. Flugzeuge mit Zubehör und Reservetriebwerke	801.527	86.098	8.220	-424.095	471.750
3. Einbauten in fremde Flugzeuge	16.594	4.416	-	-9.221	11.789
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.442	2.079	210	-1.087	5.644
5. Geleistete Anzahlungen	20.139	551	-8.353	-11.614	723
	842.932	93.411	210	-446.149	490.404
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	775	-	-	-	775
2. Beteiligungen	2.045	-	-	-	2.045
3. Ausleihungen an Unter- nehmen, mit denen ein Be- teilungsverhältnis besteht*	25.945	-	-	-	25.945
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	8.313	1.029	-	-77	9.265
5. Sonstige Ausleihungen*	878.746	-	-	-878.746	0
	915.824	1.029	0	-878.823	38.030
Anlagevermögen gesamt	1.797.552	98.483	0	-1.324.972	571.063

* Im Vorjahr ausgewiesen als "Anteile an verbundene Unternehmen"

Abschreibungen				Restbuchwerte	
01.10.2023	Zugänge	Abgänge	30.09.2024	30.09.2024	30.09.2023
TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
-18.168	-2.349	-	-20.517	3.668	6.017
-9.055	-1.842	-	-10.897	4.904	3.612
-	-	-	0	2.643	1.944
-27.223	-4.191	0	-31.414	11.215	11.573
-146	-42	131	-57	441	84
-679.937	-37.578	423.940	-293.575	178.175	121.590
-12.019	-1.285	9.211	-4.093	7.696	4.575
-2.805	-776	1.087	-2.494	3.150	1.637
			0	723	20.139
-694.907	-39.681	434.369	-300.219	190.185	148.025
-	-	-	0	775	775
-2.045	-	-	-2.045	0	0
-25.945	-	-	-25.945	0	0
-909	-	77	-832	8.433	7.404
-878.746	-	878.746	0	0	0
-907.645	0	878.823	-28.822	9.208	8.179
-1.629.775	-43.872	1.313.192	-360.455	210.608	167.777

Condor Flugdienst Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kelsterbach

Kapitalflussrechnung vom 1. Oktober 2023 bis 30. September 2024

	2023/2024 TEUR	2022/2023 TEUR	2021/2022 TEUR
Periodenergebnis	-62.058	-122.529	-320.983
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	43.872	37.411	87.954
+/- Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen	4.084	4.562	2.406
+/- Zunahme/Abnahme der Sonstigen Rückstellungen	-34.290	17.441	165.119
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-8.930	-15.676	4.047
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-83.087	-87.248	-121.985
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	125.390	142.620	126.621
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-3.030	-2.590	914
+/- Zinsaufwendungen/Zinserträge	57.438	40.671	20.882
– Sonstige Beteiligungserträge	-2.526	-2.994	0
+/- Ertragsteueraufwand/-ertrag	249	250	3
-/+ Ertragsteuerzahlungen	-249	-250	-3
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	36.863	11.668	-35.025
– Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-4.043	-3.410	-1.836
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	14.809	19.272	2.639
– Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-93.410	-104.782	-67.220
– Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-1.029	-818	-315
– Auszahlung für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen	-3.917	-3.540	-3.308
+ Erhaltene Zinsen	1.363	706	14
+ Einzahlungen aus Gewinnabführungen	2.994	0	0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-83.233	-92.572	-70.026
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von Gesellschaftern des Mutterunternehmens	0	49.772	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	237.122	211.604	34.018
– Auszahlungen aus der Tilgung von (Finanz-) Krediten	-89.461	-76.200	-14.301
– Gezahlte Zinsen	-29.213	-51.417	-9.456
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	118.448	133.759	10.261
= Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	72.079	52.854	-94.790
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	98.235	45.382	140.172
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	170.314	98.236	45.382
Zusammensetzung Finanzmittelfonds zum 30.09.	2024 TEUR	2023 TEUR	2022 TEUR
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	173.956	101.744	47.577
Kontokorrentverbindlichkeiten bei Banken (enthalten in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten)	-38	-38	-36
Cashpool-Verbindlichkeiten (enthalten in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen)	-3.604	-3.470	-2.159
Finanzmittelbestand zum 30.09.	170.314	98.236	45.382

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 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2023 bis zum 30. September 2024 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 2023 bis zum 30. September 2024 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2023 bis zum 30. September 2024 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 Vorschrif-

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und

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

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir 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 im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

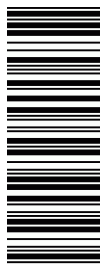
Frankfurt am Main, den 25. März 2025

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Guido Tamm
Wirtschaftsprüfer

ppa. Roswitha Hees-Brückmann
Wirtschaftsprüferin





20000006364960