

**Condor - Wir lieben Probleme**

**13. NIVD Jahrestagung**

**Berlin, 10. September 2021**



# Gliederung

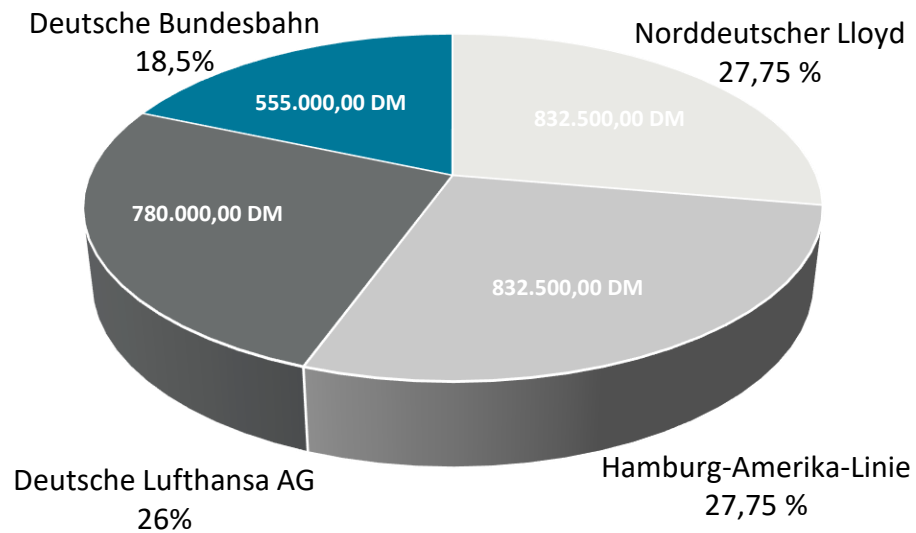
---

- › I. Geschichte der Condor
- › II. Wirtschaftliche Daten
- › III. Gründe für die Krise
- › IV. Ablauf des Verfahrens
  - › 1. Zusammenfassende Darstellung
  - › 2. Das Insolvenzverfahren
- › V. Corona und seine Folgen

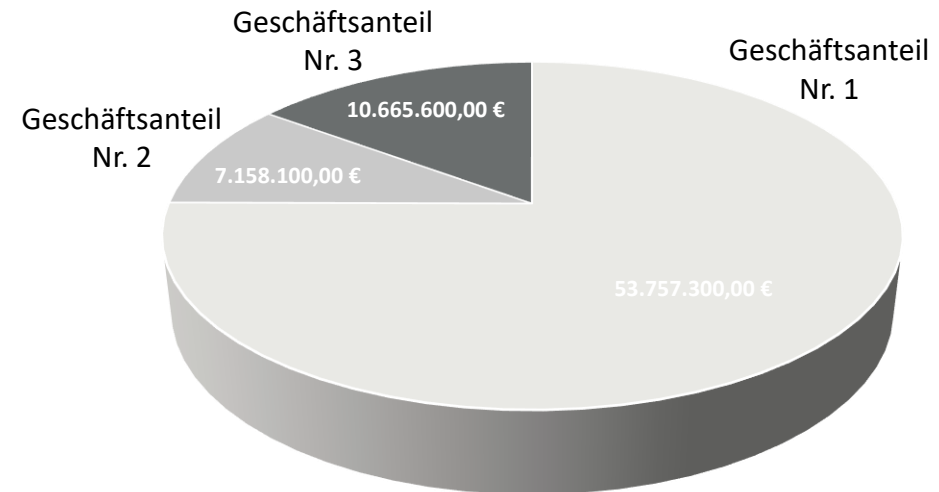
# I. Geschichte der Condor



Gründungsgesellschafter  
1955 Stammkapital 3.000.000,00  
DM

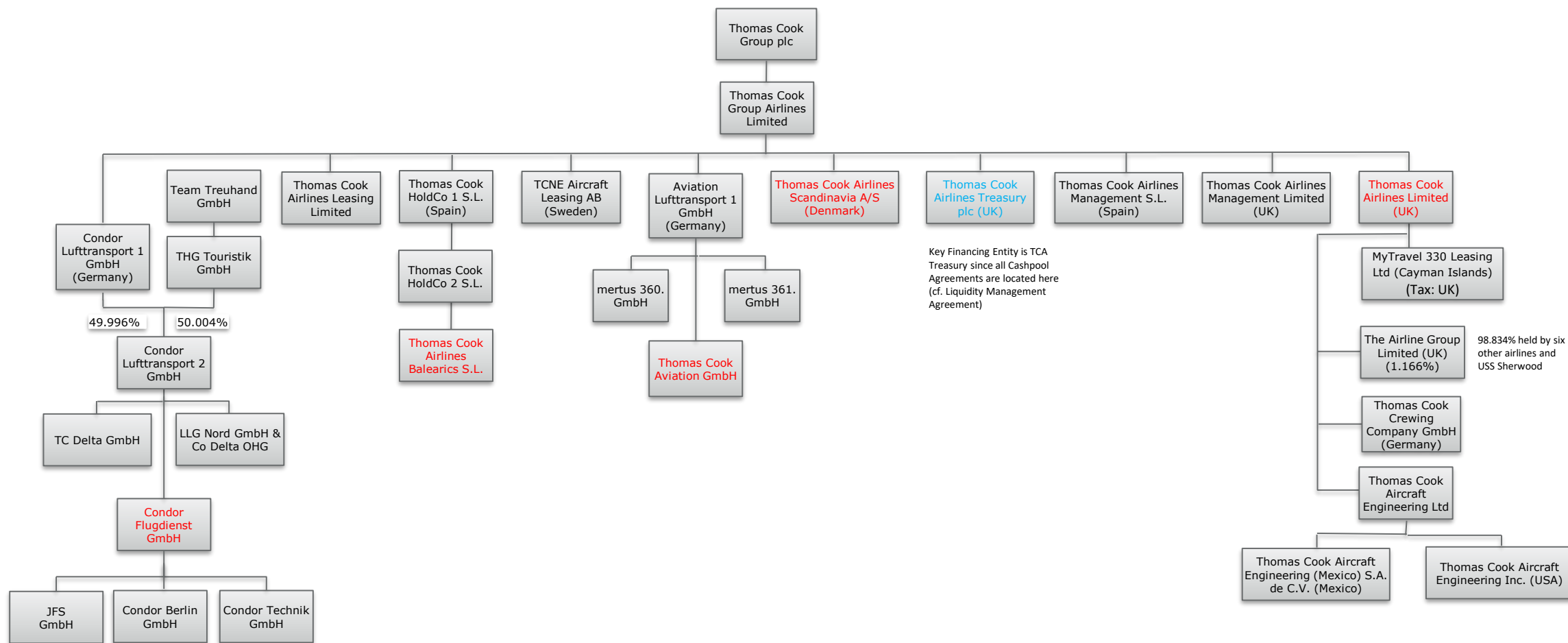


Geschäftsanteile 2019  
Stammkapital 71.581.000,00 €



29.10.2019:  
Übertragung auf die  
Erdsiek Vermögensverwaltungs GmbH Achern  
in Abstimmung mit dem vorl. Sachwalter und  
dem Aufsichtsrat Condor

# Fluglinienstruktur der Thomas Cook Group (27. Februar 2019)



Key Financing Entity is TCA Treasury since all Cashpool Agreements are located here (cf. Liquidity Management Agreement)

AOC = highlighted in red  
Key Financing Entity = highlighted in blue

## Top Freizeitluftfahrtmarke mit preisgekröntem Wertversprechen

- ausgezeichnete Markpositionierung und Kundenzufriedenheit durch mehrfache Auszeichnungen
- ein differenziertes Kundenangebot, das auf den Kundenstamm im Freizeitbereich zugeschnitten ist
- Viermal hintereinander die beliebteste Freizeitfluggesellschaft Deutschlands (Deutsches Institut für Servicequalität)
- Starker Fokus auf die Kundenerfahrungen von der Buchung bis zu Flughafen und an Board mit ergänzendem Einzelhandelsangebot



Service Champion Gold  
2018



German Fairness Award  
2018



Germany's most popular  
leisure airline 2019

## Nr. 2 im dynamisch wachsenden Tourismusbereich

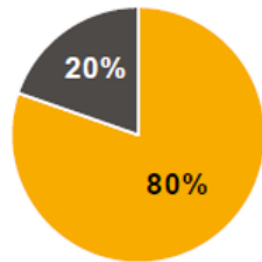
- Deutsche Luftfahrtindustrie ist in den letzten Jahren kräftig gewachsen
- sich schnell entwickelnde Freizeitfluggesellschaften insbesondere getrieben durch den Ausstieg von Air Berlin und Germania
- Touristische Nachfrage hat den Gesamtmarkt klar und konstant übertroffen
- Condor konnte seine führende Marktposition als Nr. 2 in Deutschland mit 17 % Marktanteilen erfolgreich beibehalten

	Sommer 2008	Sommer 2019
1	 airberlin	<b>LUFTHANSA GROUP</b>
2	 TUI fly	 <b>Condor</b>
3	 <b>Condor</b>	 <b>RYANAIR</b>
4	<b>LUFTHANSA GROUP</b>	 TUI fly
5	 <b>RYANAIR</b>	<b>easyJet</b>

# II. Wirtschaftliche Daten

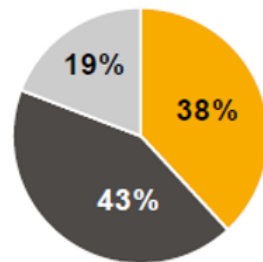
## Aufschlüsselung von verkauften Sitzplätzen

nach Reiseziel



■ Kurz- / Mittelstrecke  
■ Langstrecke

nach Programm








■ nur Sitzplätze  
■ Drittanbieter  
■ Thomas Cook TO

## Flottenstützpunkte



## Flottenübersicht

Flugzeug		Besitz/ Trocken- miete	Nass- miete
schmaler Körper	 Airbus A320	13	2
	 Airbus A321	12	-
	 Boeing 757	15	-
breiter Körper	 Airbus A330	-	1
	 Boeing 767	16	-
<b>Insgesamt: 59</b>			

## II. Wirtschaftliche Daten

---

- verkaufte Sitzplätze: 9,6 Mio.
- Flüge: ca. 45,400
- Mitarbeiter: ca. 4,900
- Ladefaktor: 90 %
- Nettoumsatz: 1,7 Mrd. €
- Umsatz pro angebotenem Sitzplatzkilometer (RASK): 4,6 ct
- Operativer Gewinn (EBITDAR): 213 Mio. €
- Betriebsergebnis (EBIT): 57 Mio. €

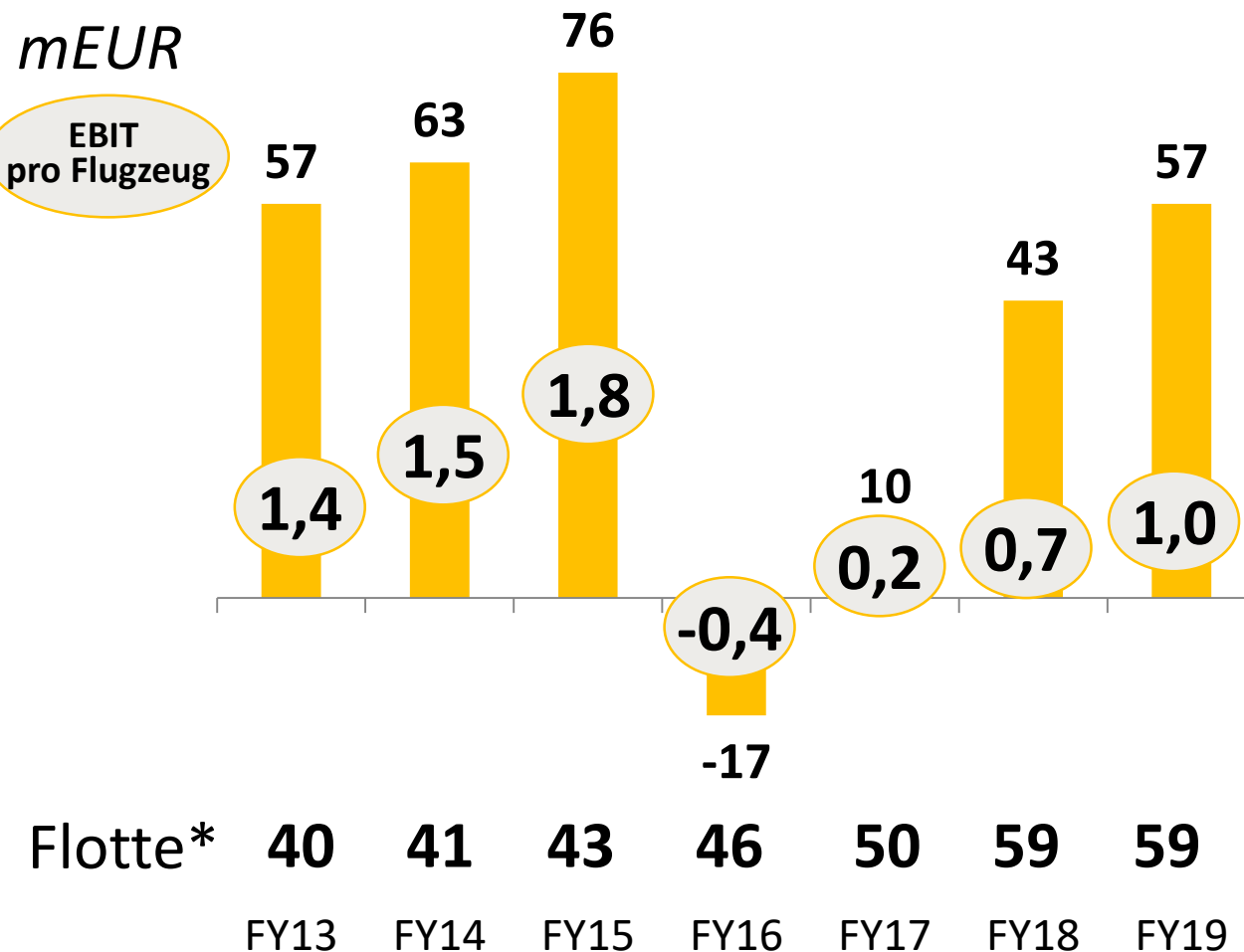


# Die Condor Ergebnisentwicklung der letzten Jahre konnte sich sehen lassen

## Condor EBIT

mEUR

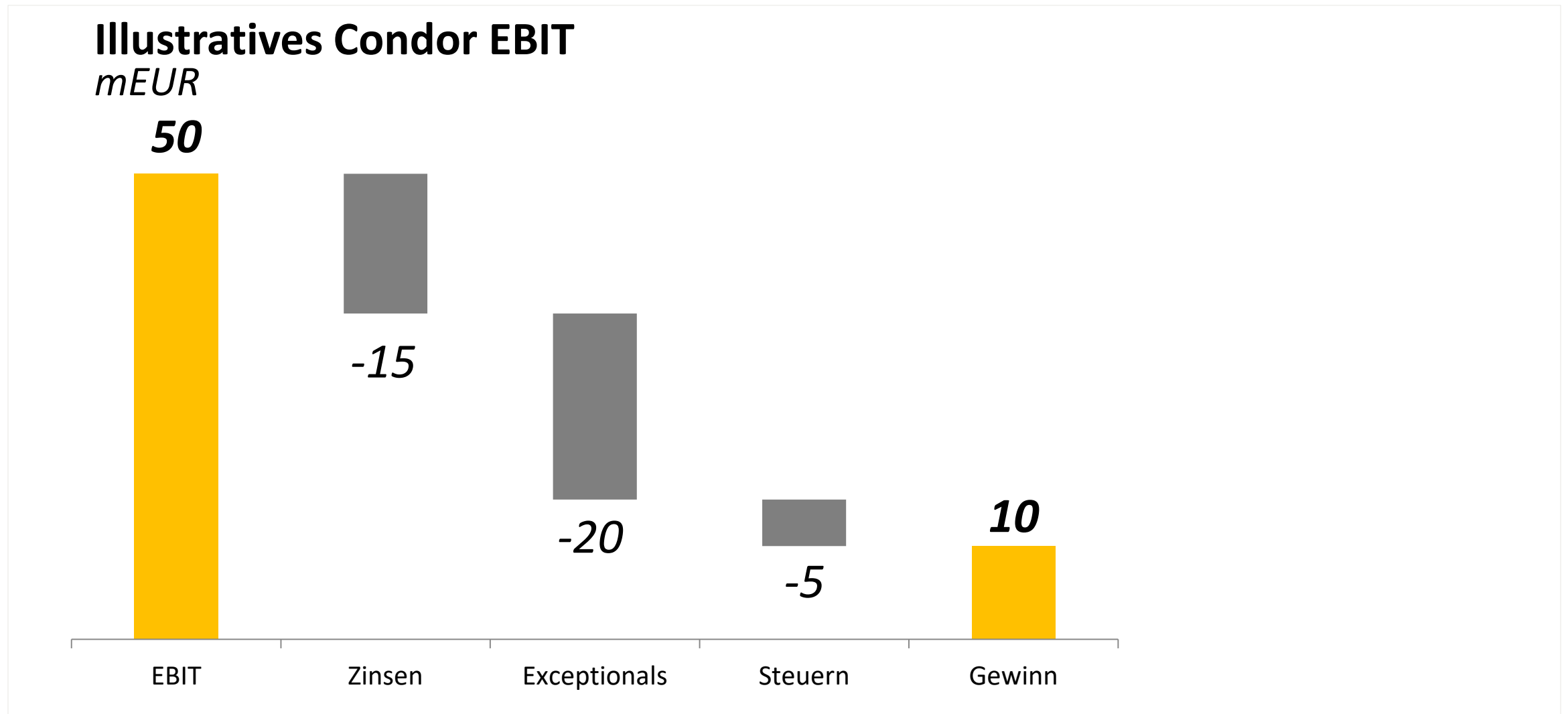
EBIT  
pro Flugzeug



- ▶ Condor war profitabel und verdiente ihre Kosten
- ▶ Mit Ausnahme von FY16 (Türkei Krise) wurde ein positives Ergebnis erwirtschaftet.
- ▶ Die missglückte Rekapitalisierung und schlussendlich die Insolvenz des Konzerns hatte auch Condor ins Straucheln gebracht

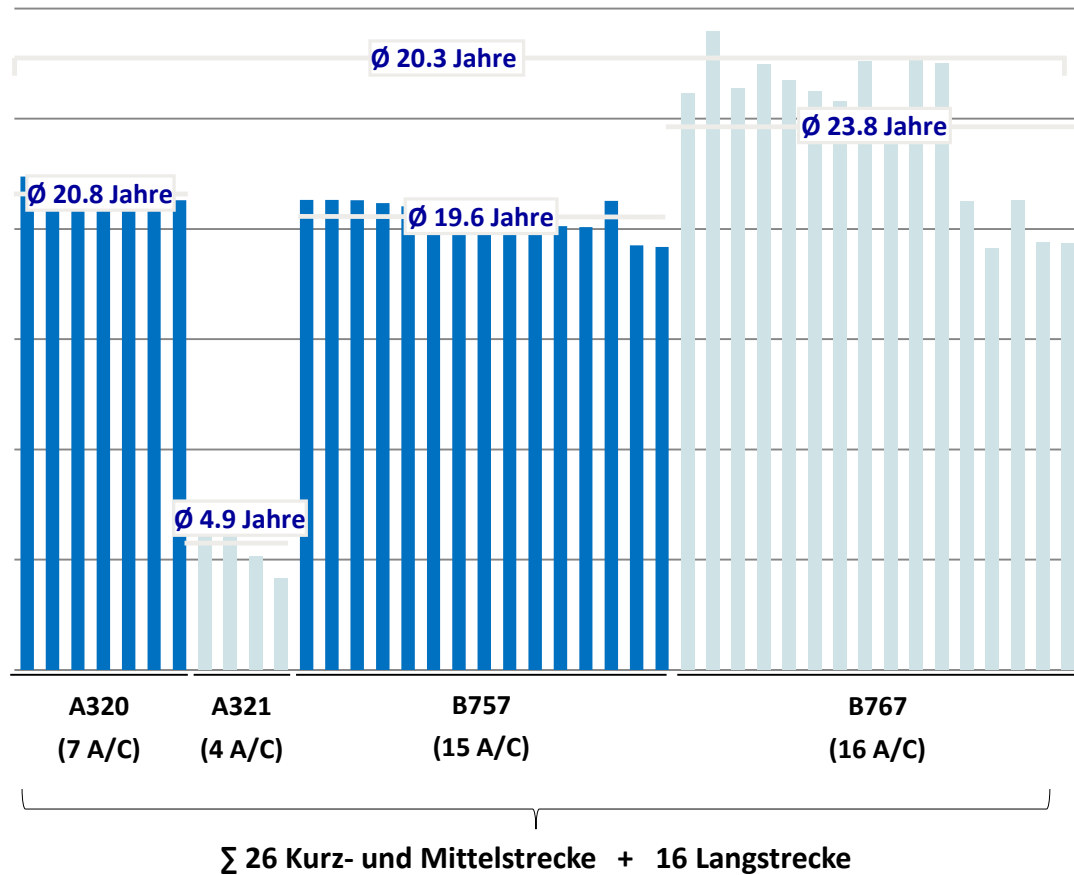
\*Flugzeuge im Sommer

# Die soliden EBIT Ergebnisse der letzten Jahre mündeten letztlich nur in einen verhältnismäßig kleinen Gewinn



# Mit einem Durchschnittsalter der Condor Flotte von aktuell 20 Jahren besteht Handlungsbedarf Condor

## Ø Flottenalter Condor (Sommer 2019)\*



\*Durchschnittsalter, Stand September 2019

## Betriebliche Auswirkungen

### Alte Flugzeuge...

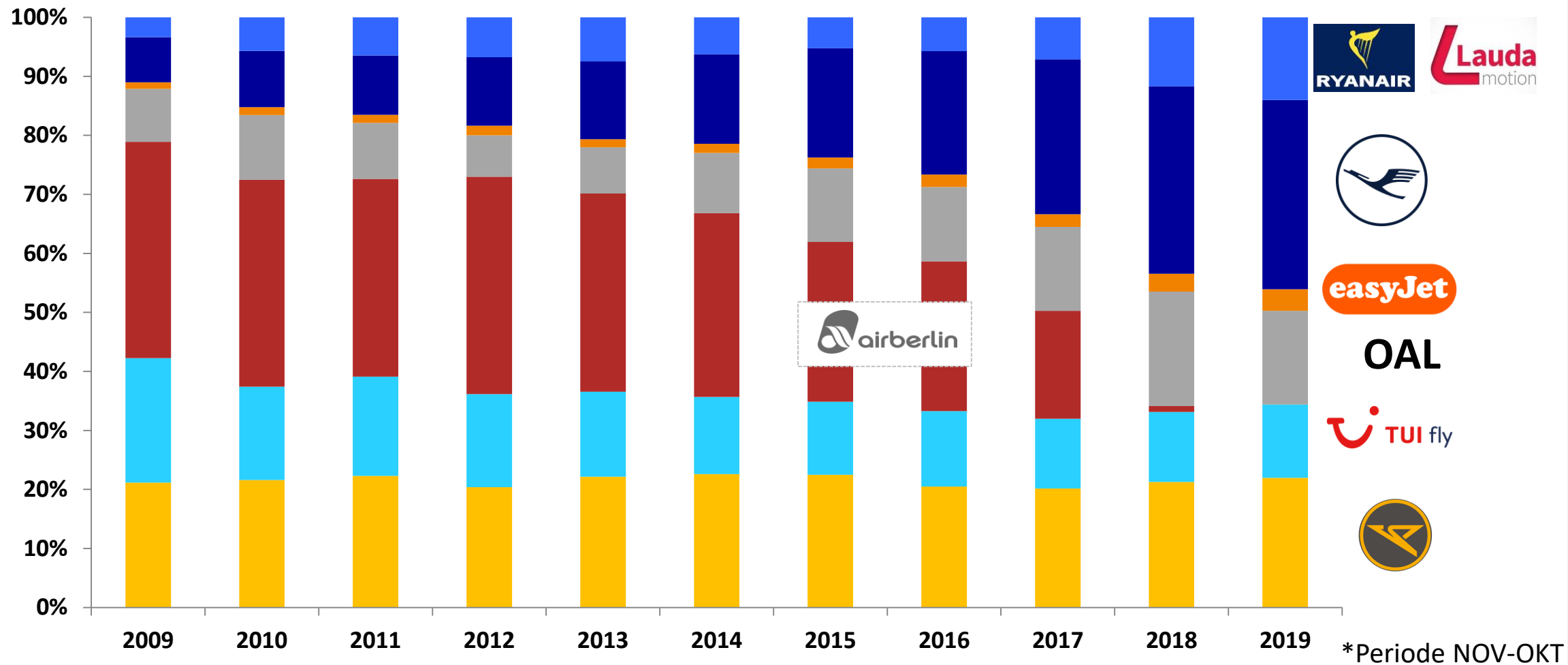
- ... sind technisch unzuverlässiger und führen zu höheren Fehlerkosten (Irreg cost)
- ... benötigen vermehrt unplanbare Bodenzeit, reduzieren die Flugzeugauslastung und bedürfen zusätzlicher Reservekapazitäten
- ... müssen intensiver gewartet werden, was zu längeren Bodenzeiten führt
- ... verfehlen strengere Standards hinsichtlich Lärm- und Umweltschutz
- Zusätzlich verursachen die abweichenden Spezifikationen höhere Kosten

Quelle: Flottenmanagement

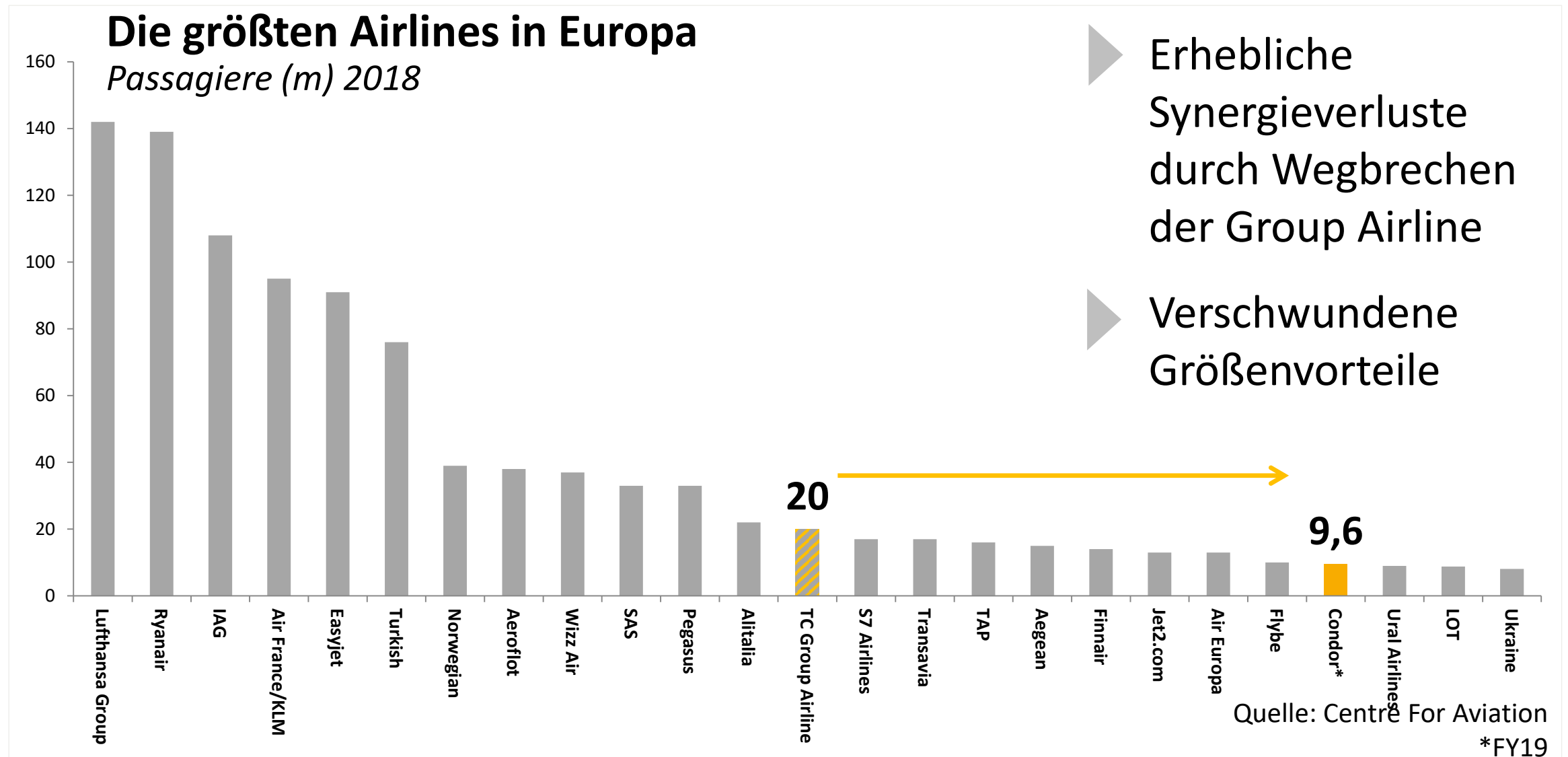
Über die letzten Jahre ist es Condor gelungen, stärkeren Wettbewerbern erfolgreich die Stirn zu bieten



## Touristische Marktanteile per Airline(-Gruppe) ab Deutschland Auf Basis der angebotenen one-Way Sitze\*



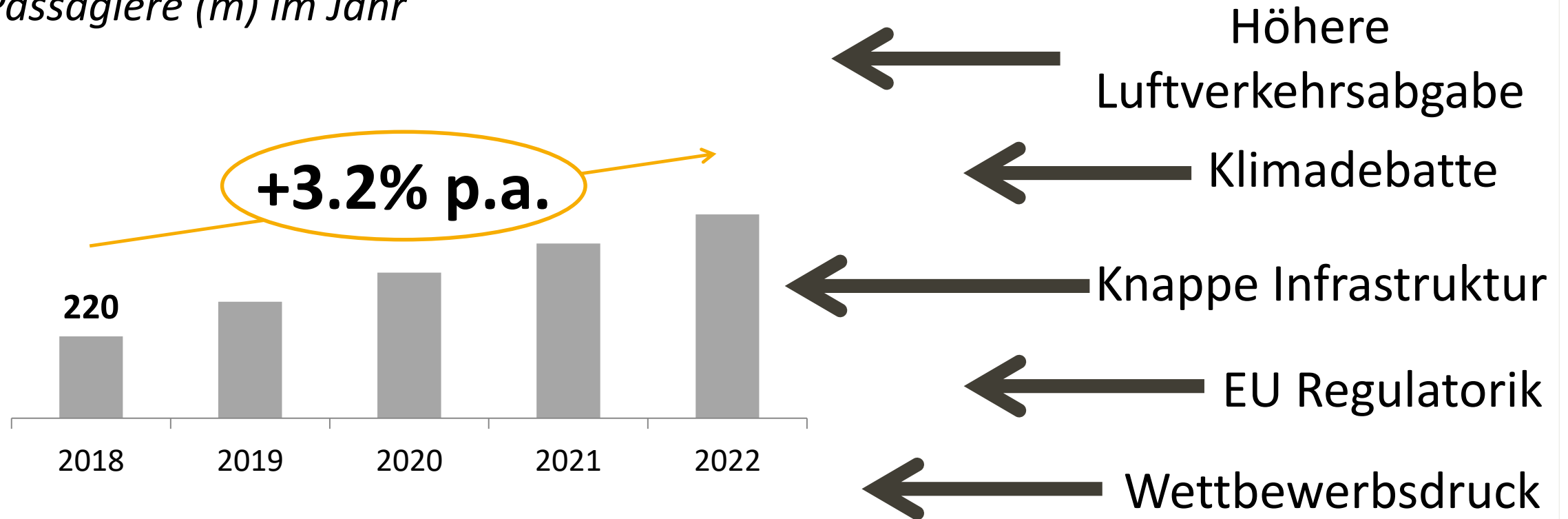
# Ohne die Group Airlines wird die Condor im Europäischen Größenvergleich ins hintere Mittelfeld durchgereicht



# Während der Luftverkehr in den kommenden Jahren weiter wächst, erwartet die Branche auch Gegenwind

## Ausblick Passagierwachstum in Europa

Passagiere (m) im Jahr

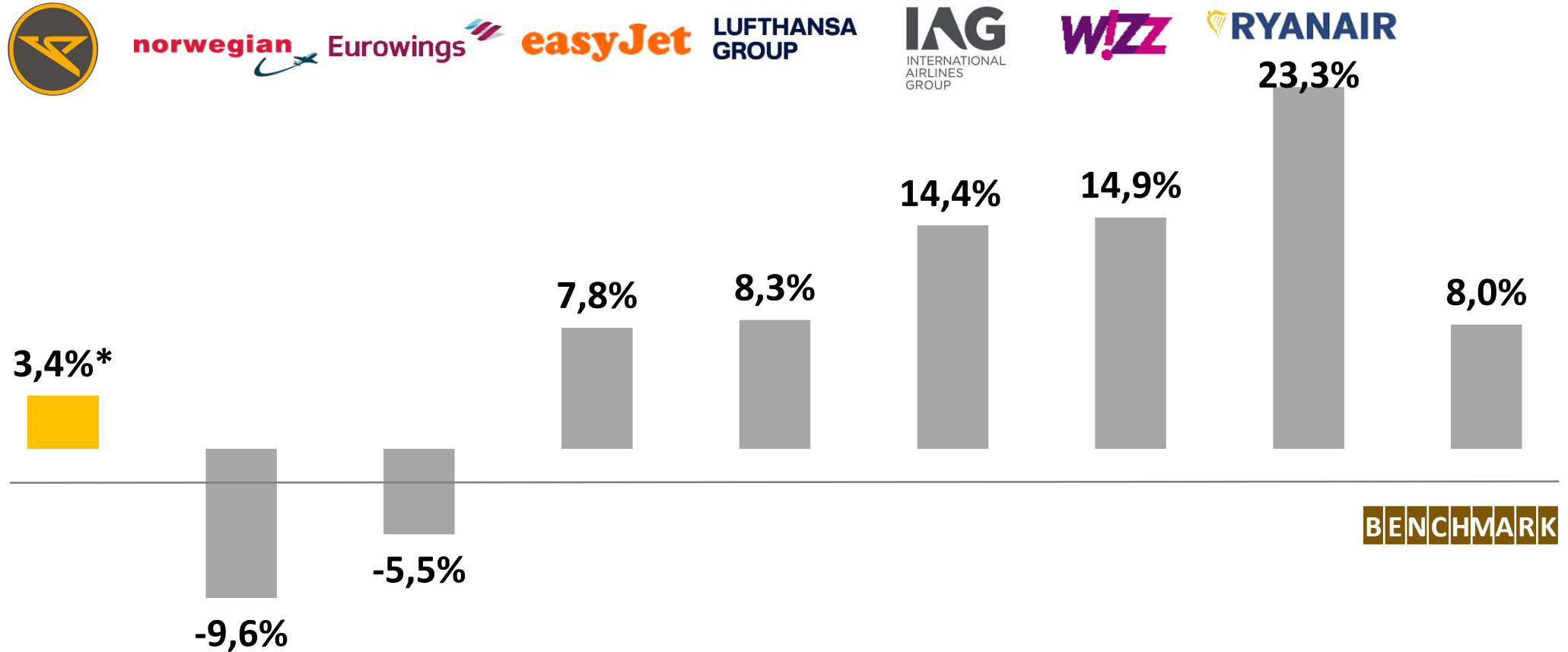


# Die Profitabilität würde weiter unter Druck kommen; ohnehin besteht Aufholbedarf mit Blick auf die Branchenführer



## EBIT Marge Geschäftsjahr 2018

Ausgewählte Airlines

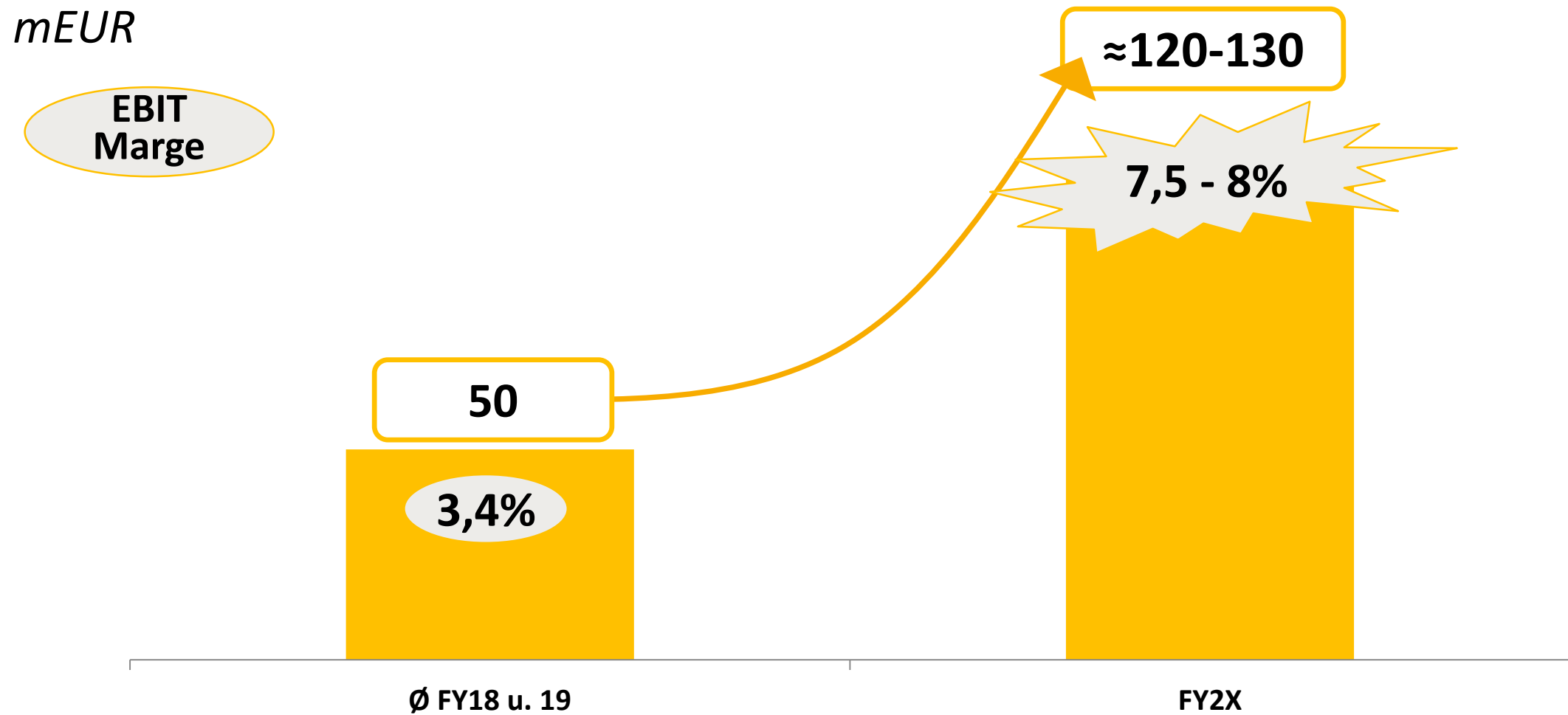


Quelle: Firmeninformationen

\*FY19

# Richtung einer Marge von 8% müssen das EBIT mehr als verdoppelt werden; primär getrieben aus niedrigeren Kosten

## Condor EBIT mEUR

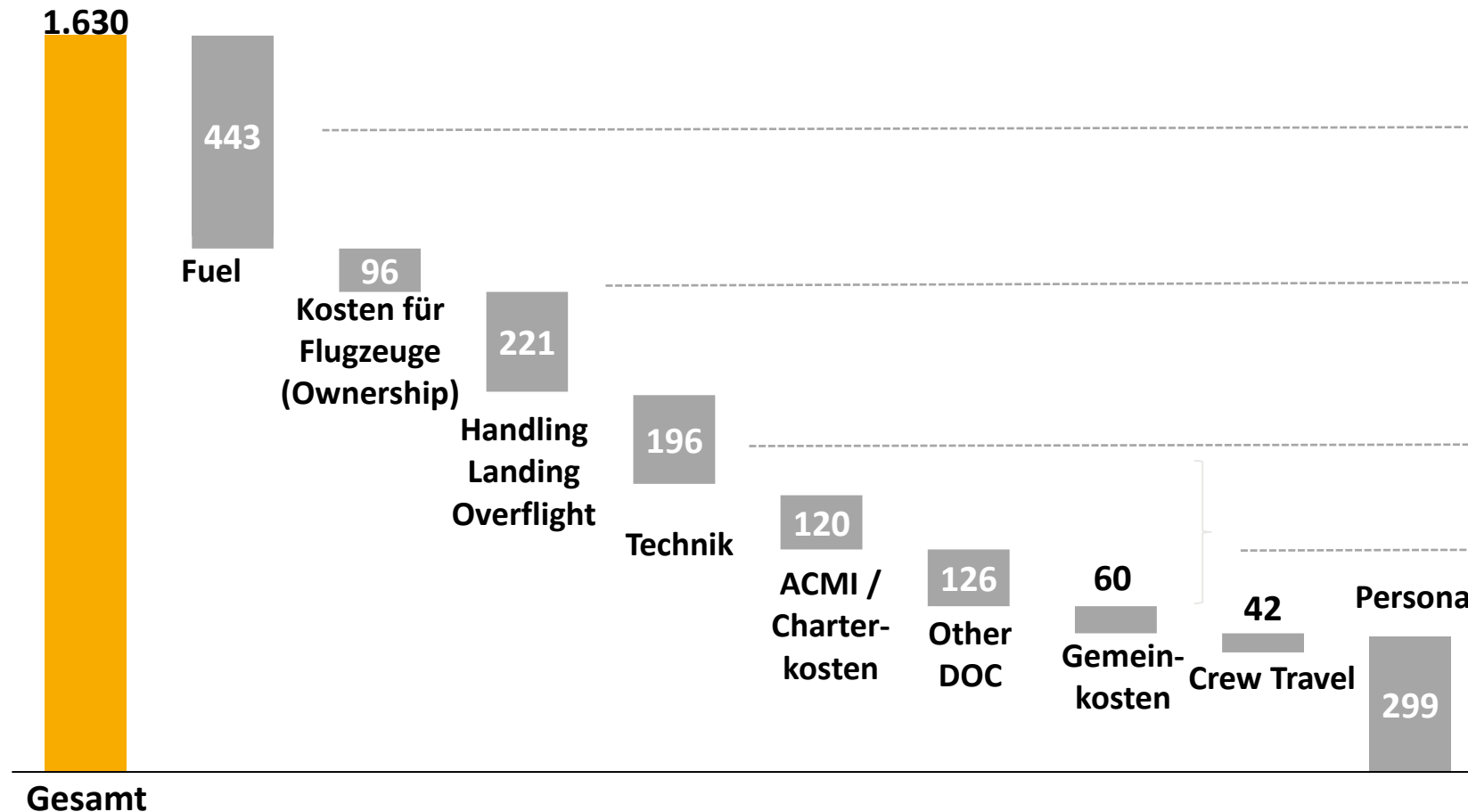




# Die Condor Kostenstruktur bietet nur an wenigen Stellen Möglichkeiten einer direkten Einflussnahme





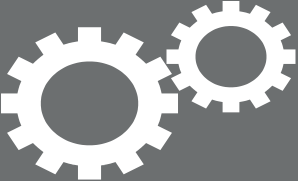
## Kostenstruktur Condor FY19 mEUR



### Kostensenkungspotenziale

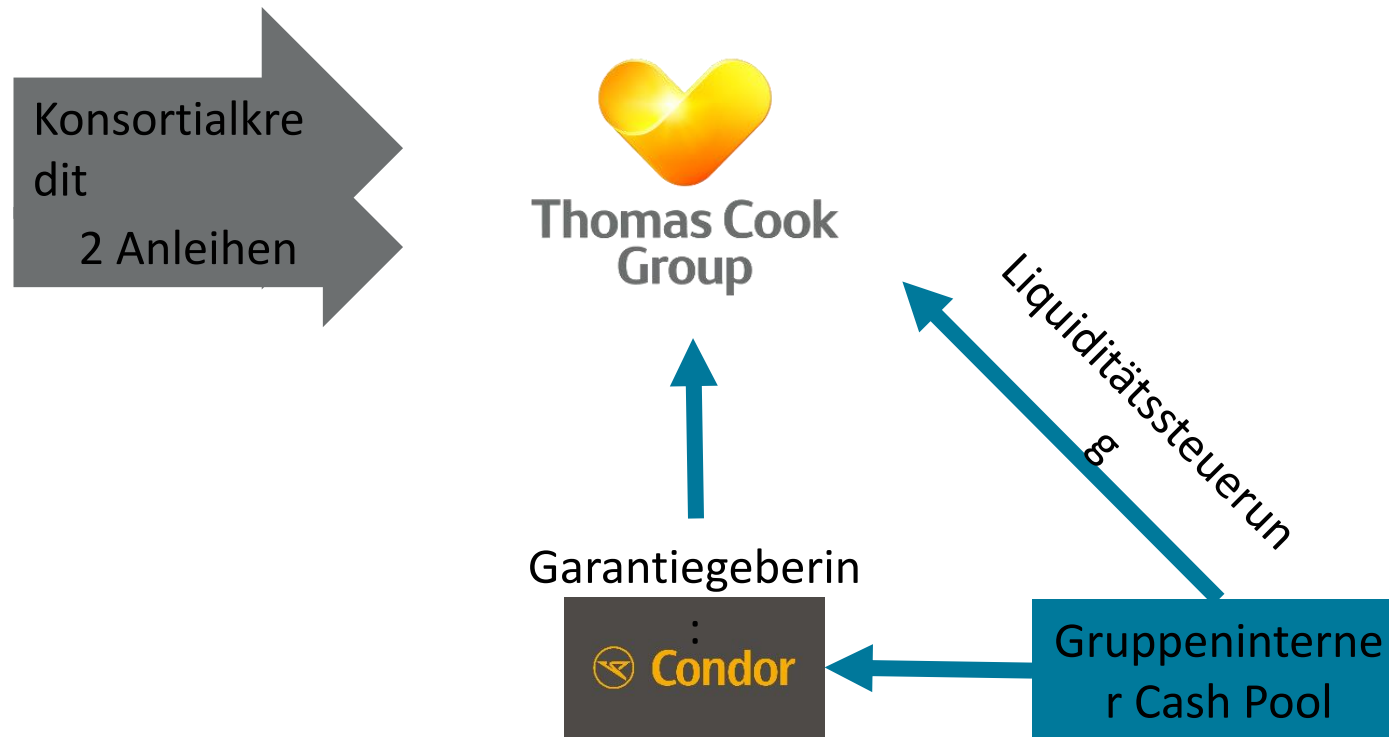
- Weltmarktpreise
- Kaum Einflussmöglichkeiten
- Gesetzlich geregelt
- Keine Einflussmöglichkeit
- Erhebliche Steigerungen erwartet
- Hohes Flottenalter
- Verträge mit Preisanstieg p.a.
- Je Kostenposition in Prüfung
- Insgesamt ggfs. 10-30mEUR

# Wie muss die Kostenposition der Condor nachhaltig verbessert werden?

1		Produktivitätsgewinne Cockpit, Kosten und am Boden
2		Strukturelle Anpassungen für eine effektive Organisation
3		Effizienzgewinne bei gleichbleibender Produktion

**>€80m**  
Nachhaltige  
Kostenreduktion

# III. Gründe für die Krise



# III. Gründe für die Krise

## Ursachen der Ertragskrise der Thomas Cook Group

- Preiskampf Reise-/Fluggeschäft
- Hohe Verschuldung der Gruppe
- Enorme Finanzierungskosten
- Rückläufiges Geschäft im Heimatmarkt (£ ↓)
- Strukturelle Defizite
- BREXIT-Szenario
- Hitzewelle 2018 > Buchungen für Sommer-Destinationen ↓

## Folgen

- Ausarbeitung Restrukturierungsplan
- Komplexe Verhandlungen mit Kreditgebern und zahlreichen Beteiligten
- Negative Berichterstattung
- Verunsicherung der Kunden
- Einkauf durch nicht beteiligte Fonds
- Zuspitzung der finanziellen Situation
- Scheitern der Verhandlungen

**23.9.2019:  
Insolvenzantrag  
Thomas Cook Group**

**25.9.2019:  
Insolvenzantrag  
Condor**

- › Mithaft für Verbindlichkeiten der Mutter in einer Größenordnung von rd. 2 Mrd Euro, resultierend aus:
- › „ungünstigem“ wirtschaften, bei 1.0000 Reisebüros Kauf von weiteren 400 Reisebüros in GB
- › Eigener Aktienkauf mit geliehenem Geld
- › Verkauf, Kauf, Verkauf von India Traveller Check Company
- › Sale And Lease Back der eigenen Flugzeuge zur Finanzierung des Konzerns,
- › Erheblicher Mittelabfluss aus dem cash flow an die Gruppe

# IV. Ablauf des Verfahrens

---

## > 1. Zusammenfassende Darstellung

- > 20.09.2019 Antrag auf Gewährung eines Betriebsfortführungskredites nebst Übernahme einer Garantie durch die Bundesrep. Dtld. mit der Absicherung eines Massekredites über 380 Mio. Euro
- > 24.09.2019 Zusage des Bundes/Land Hessen
- > 25.09.2019 Antrag auf Eröffnung eines Schutzschirmverfahrens
- > 17.10.2019 Abschluss des Massekredites mit der KfW
- > 01.12.2019 Eröffnung des Verfahrens
- > 24.01.2020 Abschluss des Investment Agreements mit der PGL
- > 11.02.2020 Vorlag des auf PGL zugeschnittenen InsPlanes beim AG Frankfurt
- > 05.03.2020 Gläubigerversammlung
- > 12.03.2020 Erörterungs- und Abstimmungstermin

# IV. Ablauf des Verfahrens

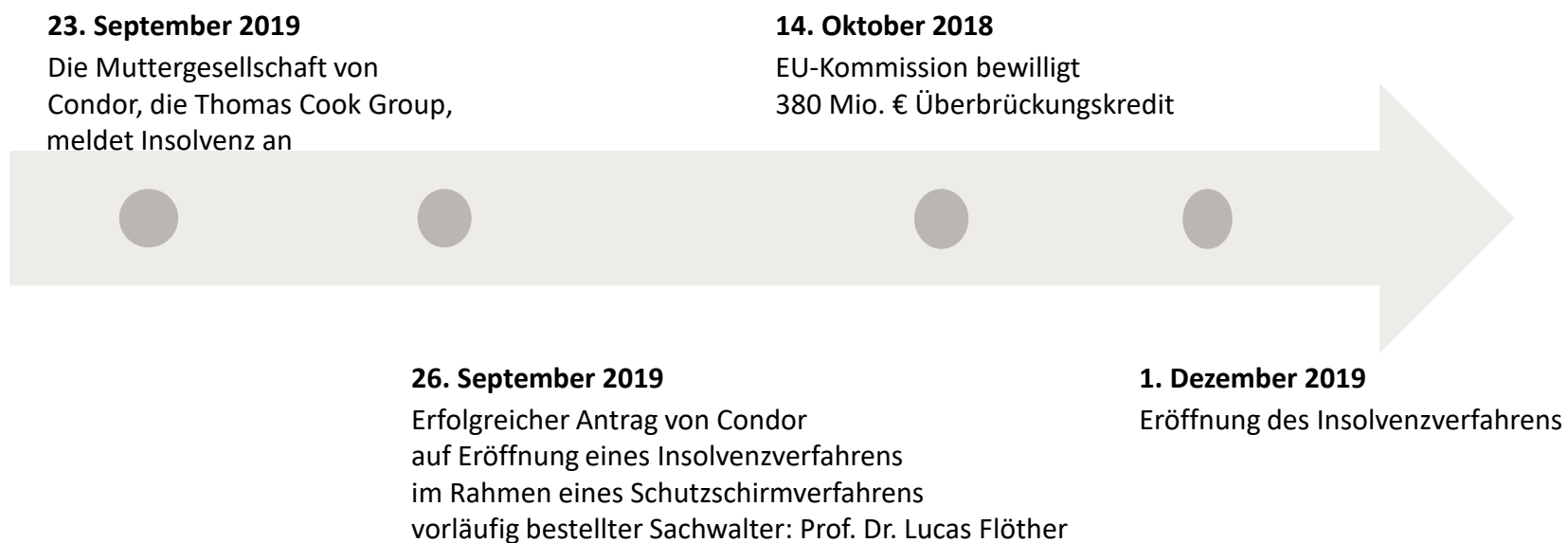
---

- › **1. Zusammenfassend Darstellung – 2 -**
- › 13.03.2020 Auswirkungen der Corona Pandemie
- › 17.03.2020 Bestätigung des Insolvenzplanes
- › 13.04.2020 Rücktritt PGL vom Investment Agreement
- › 17.04.2020 Frist zur Rückführung des Massekredites
- › 27.04.2020 Weiterer Massekredit über 550 Mio. Euro
- › 22.10.2020 2. Erörterungs- und Abstimmungstermin
- › 30.11.2020 Aufhebung des Verfahrens

# IV. Ablauf des Verfahrens

---

## 2. Das Insolvenzverfahren





## IV. 2. Das Insolvenzverfahren

---

- › Bürgschaftsunterlagen      Pressearbeit, insb. Löwe Effekt
- › KfW Verhandlungen      Versicherungsschutz
- › Bezahlte Reisen      Organisation der tgl. Arbeit zwischen den diversen Beratern und dem Unternehmen
- › Passagiere im Ausland      Concardis
- › Passagiere im Inland      Druckzahlungen
- › Mitarbeiter im Ausland      THK
- › Kofferschäden      IATA (Sicherheit)
- › Flüge ab dem 01.04.2020      Hedging für Treibstoffeinkauf
- › Djerba      IT Demerger
- › Lessoren      Markenrechte
- › Personalabrechnung

# Starker Buchungseingang trotz der Thomas Cook Situation

---

- Buchungsverhältnis für die Wintersaison vor der Thomas Cook Insolvenz (KW 38) lag trotz kontinuierlicher Verschlechterung von Thomas Cook über dem Vorjahr
- Nachträglicher Rückgang des gebuchten Sitzladefaktors aufgrund des Verlusts von Thomas Cook (KW 39)
- In den ersten beiden Oktoberwochen gelang es Condor, den Umsatz nur mit Sitzplätzen zu steigern und deutlich höhere Zusagen von Drittreiseveranstaltern zu erhalten, um den Volumenverlust von Thomas Cook auszugleichen
- Buchungseingang der ersten beiden Oktoberwochen bei sehr guten Erträgen (Kurz-/Mittelstecke: + 5 %, Langstrecke: + 9 % gegenüber dem Vorjahr)

# Zusammengefasste Übersicht M&A Prozess

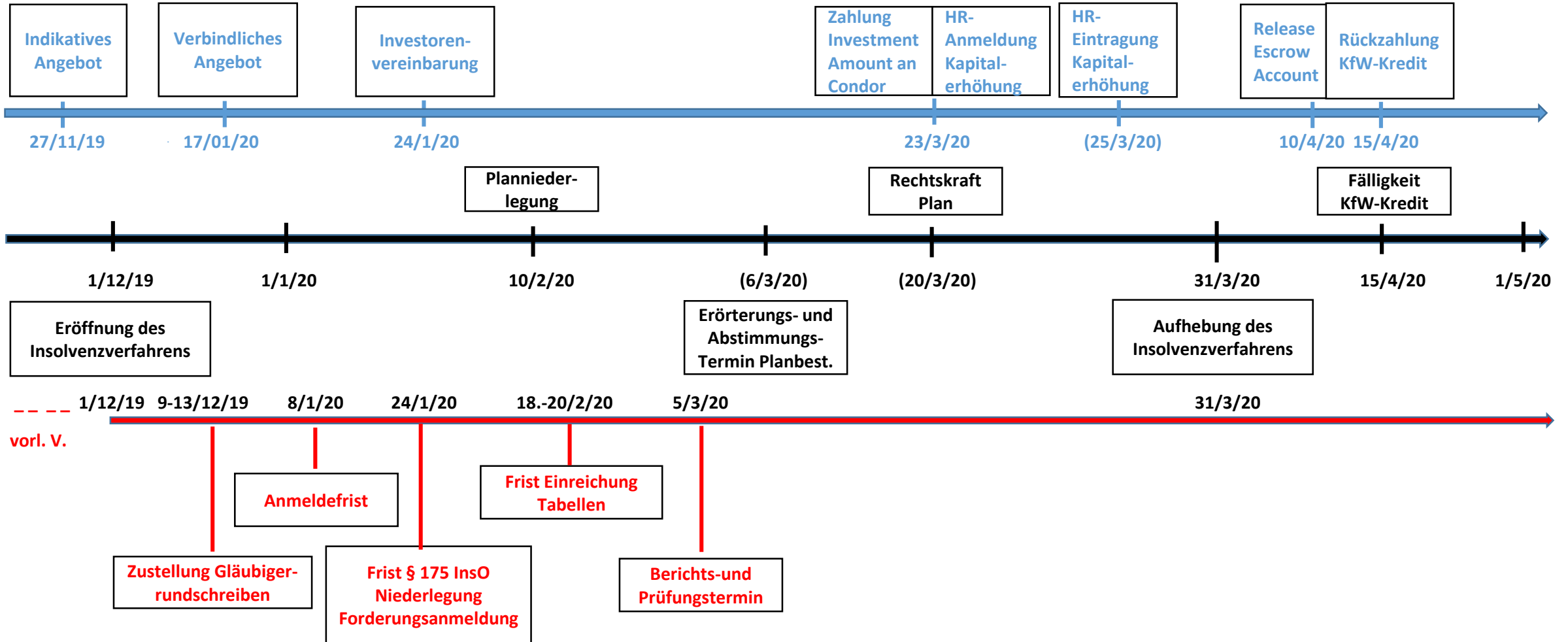
## Prozessübersicht



## Bieterübersicht

Initialer Dialog	Teaser Versand	Unterzeichnetes NDA	Indikative Angebote	Phase II / bindende Angebote
40	29	15	8	3

# Zeitplan

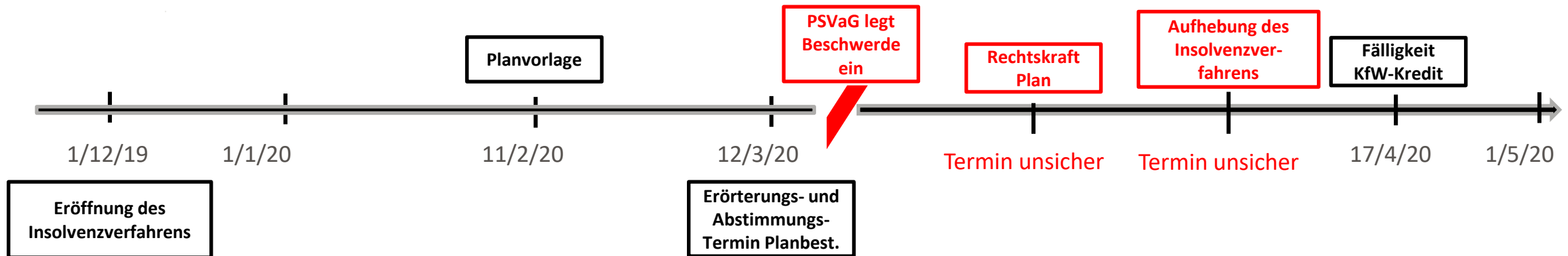


# IV. 2. Das Insolvenzverfahren

## I. Ausgangslage

Es wird mit einer Obstruktion und ggf. Beschwerde durch eine Gruppe gerechnet.

## I. Folge für die Verfahrensaufhebung



Es wird allerdings mit einer schnellen Entscheidung des LG Frankfurt im Falle einer Beschwerde gerechnet – dann ist die eine Rückführung des KfW – Kredits bei Fälligkeit noch möglich.

- **Plangruppen**
  1. Arbeitnehmer
  2. Bundesagentur für Arbeit
  3. Pensions-Sicherungs-Verein (PSV)
  4. Gläubiger aus Mithaftung
  5. Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen
  6. Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger
  7. Gesellschafter

- **Quotenregelung**
  - Alle Gläubiger bis auf PSV erhalten **Basisquote + Zusatzquote** (vgl. zu PSV Slide 4)
  - Basisquote: **0,1 %**
  - Zusatzquote: entsprechender Anteil an der Summe aus
    - dem durch Auflösung von **Rückstellungen** (vgl. dazu Slide 5) frei gewordenen Betrag und
    - den von der Celebi Hava Servisi A.S. auf die erfolgte **Insolvenzanfechtung** (EUR 897.000) geleisteten Zahlungen

## IV. 2. a. Vergleich Garantiegläubiger – Rechtlicher Rahmen

---

- Garantieforderungen gegen CFG in Höhe von ca. EUR 2 – 2,6 Mrd.
- Garantien enthalten sog. Limitation Language: Gläubiger können CFG dann nicht in Anspruch nehmen, wenn
  - durch die Garantie eine Gesellschafterverbindlichkeit besichert wird (hier grds. der Fall), und
  - durch Inanspruchnahme das Stammkapital beeinträchtigt werden würde (hier grds. der Fall).
- Wirkung der Limitation Language im Insolvenzverfahren umstritten hinsichtlich
  - Fortgeltung im Insolvenzverfahren
  - Nachrangigkeit im Insolvenzverfahren



## IV. 2.a. Vergleich Garantiegläubiger – Rechtlicher Rahmen

---

- Fortgeltung der Limitation Language im Insolvenzverfahren
  - Urteil des OLG Frankfurt am Main (auch für CFG zuständig):

Limitation Language ist im Insolvenzverfahren nicht mehr anwendbar, da deren Sinn und Zweck entfällt. CFG könnte sich dann nicht auf die Beschränkungen berufen und würde voll haften
  - Keine Entscheidung des BGH in der Sache
  - Keine sonstige höchstrichterliche Rechtsprechung, Entscheidung des OLG Frankfurt wird in der Literatur kritisiert
- Nachrangigkeit der Ansprüche im Insolvenzverfahren
  - Literaturmeinung: Limitation Language ist als Nachrangigkeitsvereinbarung (§ 39 Abs. 2 InsO) auszulegen, da deren Sinn und Zweck dies gebietet
  - Folge: Keine Befriedigung im CFG-Verfahren, da reguläre Insolvenzgläubiger nicht voll befriedigt werden (können)

## IV. 2.b. Vergleich Garantiegläubiger – Handlungsoptionen

---

- Gerichtliche Klärung der offenen Rechtsfragen
  - LG und OLG Frankfurt werden (voraussichtlich) von ihrer Auffassung nicht abweichen
  - Rechtsstreit bis zum BGH dauert erfahrungsgemäß 5 – 7 Jahre
  - Gesetzliche Gesamtkosten des Verfahrens betragen für alle Instanzen ca. EUR 165.000, wenn Einigung auf Musterrechtsstreit mit Streitwert EUR 1 Mio. (bei EUR 5 Mio. = EUR 612.000)
- Möglicher Vergleichsschluss zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten und des entstehenden Aufwands mit CFG und BLT
  - Forderungsrücknahme in bestimmter Höhe
  - Feststellung der verbleibenden Forderungen
  - Alle Gläubiger müssen für sich jeweils die Annahme erklären
  - Vergleich unter der aufschiebenden Bedingung der Annahme durch Mindestanzahl an Gläubigern
  - Sofern kein Bedingungseintritt erfolgt, bleiben alle Forderungen bestritten

- **Fälligkeit**

- Basisquote: **vier Monate** nach Verfahrensaufhebung oder (sofern später) Anerkenntnis oder gerichtliche Feststellung der Forderung
- Zusatzquote: **vier Monate** nach Auflösung/Verbrauch der letzten Rückstellung oder (sofern später) zwei Monate nach Anerkenntnis oder gerichtliche Feststellung der Forderung

- **Rückstellungen**

- Minderheitenschutz: EUR 3 Mio.
- Feststellungs- und Anfechtungsrechtsstreite: EUR 1 Mio.
- Rückstellung für Quotenzahlung auf Forderungen in Höhe von insgesamt EUR 9,0 Mrd.

- **Gesellschaftsrechtliche Regelungen**
  - Fortsetzung der Gesellschaft
  - Herabsetzung des Stammkapitals auf null (nebst Auflösung von Kapital- und Gewinnrücklagen)
  - Erhöhung des Stammkapitals auf EUR 20,2 Mio. (nebst Änderung des Gesellschaftsvertrags),  
zur Übernahme der Geschäftsanteile wird ausschließlich der Investor zugelassen
  - Gewinnbezugsrecht des Investors ab dem 1. Dezember 2019

- **Verwendung des Investorenbeitrags (EUR 198,8 Mio.)**
  - Massekosten gem. § 54 InsO
  - KfW-Darlehen abzüglich frei werdendes Treuhandguthaben
  - Sonstige Masseverbindlichkeiten gem. § 55 InsO
  - Kaufpreis für Flugzeuge der BLT i.H.v. EUR 25 Mio.
  - Differenz zwischen EUR 198,8 Mio. und der Summe der o.g. Beträge (abzüglich von freiem Bankguthaben und Barvermögen der Schuldnerin zum Zeitpunkt der Rechtskraft der gerichtlichen Bestätigung des Plans) wird an PSV gezahlt, max. jedoch EUR 9,8 Mio.

## V. Corona und die Folgen

---

- › Seit März 2020 Rückgang der Buchungen, anfangs um 30-35 %
- › Ständig anzupassende Planungen, anfangs davon ausgegangen, dass der Flugbetrieb für „(nur“) acht bis zehn Wochen unterbrochen werde
- › Verhandlungen mit PGL über die Durchführung der Transaktion
  - › grundsätzlich ja, wenn
  - › Garantie der Bundesregierung für Kredite bei poln. Banken
  - › Ausgleich der Coronafolgen durch den Bund
  - › KFW Darlehen wird nachrangig
  - ›

## V. Corona und die Folgen

---

- › Maßnahmen des Managements:
- › Rückholflüge für das Auswärtige Amt (205)
- › Umbau der B 767 zu Cargofliegern
- › Kurzarbeit
- › Radikale Kostensenkung
- › z.B. Kündigung Mietvertrag HQ Gateway Garden und Umzug nach Neu-Isenburg

## V. Corona und die Folgen

---

- › Damoklesschwert: Rückführung des KfW Darlehens bis zum 17.04.2020!
- › Anfang März:
  - › Erarbeitung des Antrags auf Mittel aus dem Corona Schutzschirmprogramm
  - › Erarbeitung eines neuen Insolvenzplanes
- › 27.04.2020: Gewährung eines neuen Massedarlehens über 550 Mio. Euro
- › Juli/August: kostendeckende Flüge
- › 22.10. 2020 2. Erörterungs- und Abstimmungstermin, sofortige Bestätigung des Insolvenzplanes
- › 05.11. 2020 Rechtskraft des 2. Insolvenzplanes
- › 27.11.2020 Aufhebung des Verfahrens mit Wirkung zum 30.11.2020





Schultze & Braun GmbH Rechtsanwaltsgesellschaft  
Eisenbahnstraße 19-23  
77855 Achern  
Tel: +49 7841 708-251  
DSpecovius@schultze-braun.de



Rechtsanwalt, Fachanwalt für Insolvenzrecht

Seit 1993 bei Schultze & Braun, Geschäftsbereich Restrukturierung  
Fachgebiete: insolvenznahe Beratung, Eigenverwaltung, Schutzschirmverfahren, CRO-Tätigkeit

Studium der Rechtswissenschaften in Münster und Hamm

Veröffentlichung von zahlreichen Beiträgen in Wirtschafts- und Fachzeitschriften sowie als Mitautor in Braun (Hrsg.), German Insolvency Code – Commentary; Mitautor in Braun (Hrsg.), Kommentar zur Insolvenzordnung; Mitautor z.B. in Flöther (Hrsg.), Handbuch zum Konzerninsolvenzrecht, C.H. Beck Verlag; Mitautor in Kübler (Hrsg.), Handbuch Restrukturierung in der Insolvenz

Regelmäßige Fachvorträge zum Sanierungs- und Insolvenzrecht

## Referenzen Beratung

Condor, Charterfluggesellschaft  
KlierHair Group  
Bonita GmbH  
ESPRIT Gruppe  
MEILLERGHP, Dienstleister Direktwerbung  
A.T.U., Meisterwerkstatt + Autofahrer-Fachmarkt-Kette  
SinnLeffers, Textileinzelhandel  
SaarGummi, Automobilzulieferer