

Jahresabschluss

und

Zusammengefasster Lagebericht

zum 31. Dezember 2022

der

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen**

Datum der Feststellung: 28. April 2023

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022	3
1. Grundlagen des Konzerns.....	4
2. Wirtschaftsbericht.....	10
3. Segmententwicklung.....	23
4. Mitarbeiter.....	28
5. Compliance.....	31
6. Risikobericht	32
7. Prognosebericht	37
8. Erläuterungen zum Einzelabschluss der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (HGB)...	42
9. Anlage 1: Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit.....	49
10. Anlage 2: Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f Abs. 4 HGB	51
2 Bilanz zum 31. Dezember 2022	52
3 Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022.....	53
4 Anhang für das Geschäftsjahr 2022.....	54
1. Allgemeine Angaben	54
2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze.....	54
3. Erläuterungen zur Bilanz	58
4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	62
5. Ergänzende Angaben	68
5 Bestätigungsvermerk.....	78



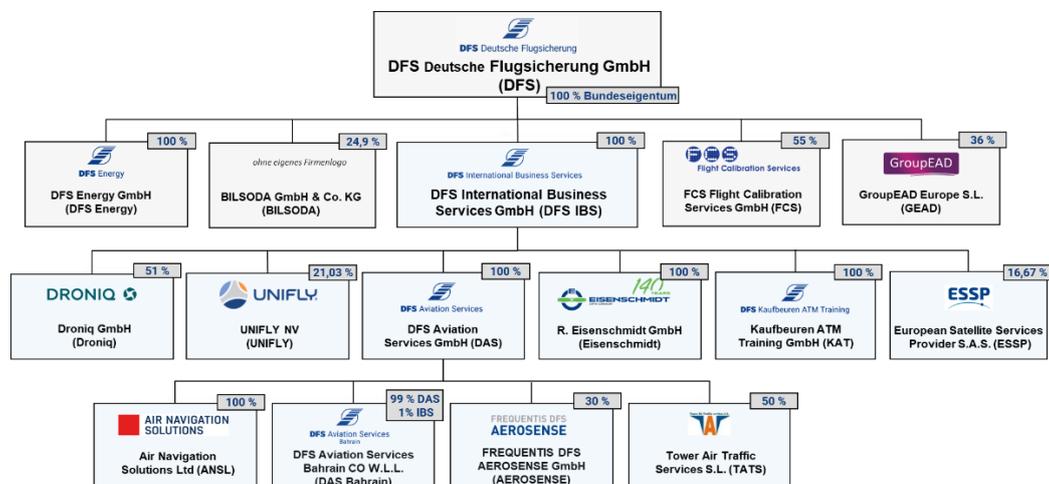
Zusammengefasster Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für das Geschäftsjahr 2022

Der Konzernlagebericht 2022 wurde gemäß § 315 Abs. 5 HGB in Verbindung mit § 289 Abs. 2 HGB mit dem Lagebericht der DFS zusammengefasst. Der Jahresabschluss der DFS, der nach den Vorschriften des HGB aufgestellt wird, und der zusammengefasste Lagebericht werden zeitgleich im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht. Die nachfolgenden Informationen gelten, soweit nicht anders vermerkt, für den DFS-Konzern und die DFS gemeinsam. Kapitel, die lediglich Informationen zur DFS Deutsche Flugsicherung GmbH enthalten, sind als solche gekennzeichnet.

1 Grundlagen des Konzerns	2
2 Wirtschaftsbericht.....	8
3 Segmententwicklung	21
4 Mitarbeiter	26
5 Compliance.....	29
6 Risikobericht.....	30
7 Prognosebericht.....	35
8 Erläuterungen zum Einzelabschluss der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (HGB).....	40
9 Anlage 1: Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit	47
Anlage 2: Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f Abs. 4 HGB.....	49

1 Grundlagen des Konzerns

1.1 Konzernstruktur



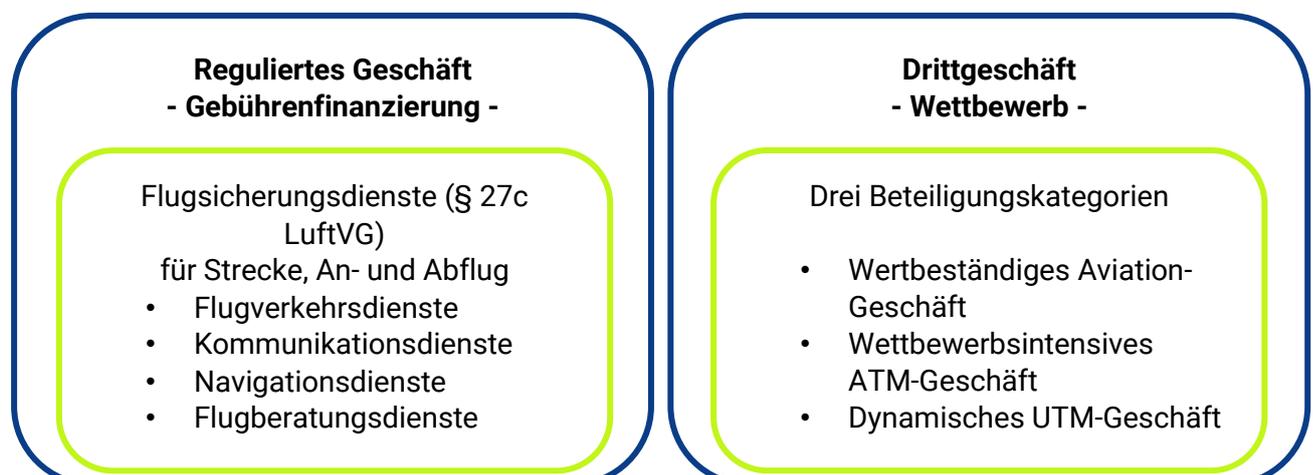
Der DFS-Konzern setzt sich aus der DFS GmbH als Mutterunternehmen und den oben dargestellten Beteiligungsunternehmen zusammen. Der Konzernabschluss umfasst acht vollkonsolidierte unmittelbare und mittelbare Beteiligungen. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wird wesentlich von der Geschäftstätigkeit der DFS geprägt. Informationen zum Konsolidierungskreis zeigt der Konzern-Anhang in Kapitel 3.2.

1.2 Geschäftstätigkeit

1.2.1 Überblick

Der DFS-Konzern sorgt mit insgesamt 6.070 operativen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (davon 5.612 DFS) für eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs in Deutschland. Sie bietet darüber hinaus zusätzliche Leistungen im Wettbewerb an (Drittgeschäft).

Der DFS-Konzern unterteilt seine Geschäftstätigkeit in das gebührenfinanzierte Segment „Reguliertes Geschäft“ und das preisfinanzierte Segment „Drittgeschäft“. Das gebührenfinanzierte Segment bildet dabei den unternehmerischen Schwerpunkt. Das Drittgeschäft umfasst drei „Beteiligungskategorien“.



1.2.2 Regulierte Geschäft

Das regulierte Geschäft Flugsicherungsdienste leitet sich aus den Aufgabenstellungen des § 27c LuftVG ab. Die DFS erbringt als beliehenes Unternehmen in hoheitlichem Auftrag Flugverkehrsdienste sowie Unterstützungsdienste. Zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle betreibt die DFS insgesamt vier Kontrollzentralen in Langen, München, Karlsruhe und Bremen und 15 Flugplatzkontrollstellen. Von dort aus werden die Strecken- und An- und Abflugkontrolldienste (APP) für den unteren und oberen Luftraum sowie die Flugverkehrskontrolldienste an den 15 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen erbracht. Diese beinhalten u. a. auch Flugberatungsdienste, Verkehrsflussregelungen und das Luftraummanagement. Hierfür entwickelt und betreibt sie Systeme für Air-Traffic-Management (ATM), Kommunikations-, Ortungs- und Navigationsdienste und die Administration.

Die Gebühren für Strecken-, An- und Abflugkontrolldienste werden gemäß Flugsicherungs-Strecken-Kostenverordnung (FSStrKV) durch Beschlüsse der erweiterten Kommission von EUROCONTROL pro Kalenderjahr festgesetzt.

Die Gebühren für Flugplatzkontrolldienste werden durch Rechtsverordnung des Bundes für den An- und Abflugbereich (§ 1 (1) FSAKV) festgesetzt.

1.2.3 Drittg Geschäft

Die Konzernleitung bündelt das Drittg Geschäft (vgl. auch 3.2) in Tochter- und Beteiligungsunternehmen im Wesentlichen unterhalb der Holdinggesellschaft DFS International Business Services GmbH (DFS IBS), soweit dies rechtlich möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Die Tochter- und Beteiligungsunternehmen unterstützen und fördern das Produkt- und Dienstleistungsangebot des Konzerns im freien Wettbewerb. Diese preisfinanzierten Dienstleistungen werden weltweit angeboten, wobei Flugsicherungsdienste derzeit ausschließlich in Europa erbracht werden. Das Drittg Geschäft unterliegt (mit Ausnahme der von der DAS an den Regionalflughäfen seit September 2021 erbrachten Flugplatzkontrolldiensten) keinen regulatorischen Vorgaben. Konzerninterne Geschäftsvorfälle werden zu marktüblichen Konditionen und Preisen berechnet.

1.3 Rechtlicher Rahmen und Führungsorganisation

Die Bundesrepublik Deutschland übertrug 1993 der DFS die Aufgaben der Bundesanstalt für Flugsicherung. Sitz der DFS ist Langen/Hessen, Am DFS-Campus 10. Die Gesellschaft ist beim Amtsgericht Offenbach unter HRB 34977 eingetragen.

Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung, Bereitstellung und Durchführung der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) – übertragenen Flugsicherungsdienste. Das Unternehmen kann zusätzlich Flugsicherungsdienste in Europa sowie damit verbundene Nebengeschäfte im In- und Ausland erbringen.

Alleingesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die Geschäftsführung besteht aus vier Mitgliedern. Diese verantworten die Ressorts Betrieb, Technik, Personal und den Vorsitzenden der Geschäftsführung.

Der bei der DFS eingerichtete Aufsichtsrat besteht aus zwölf Mitgliedern, wobei sechs von der Seite des Gesellschafters bestellt und sechs aus den Reihen der Arbeitnehmer gewählt werden (vgl. Kapitel 37.2 im Konzern-Anhang zu Mitgliedern des Aufsichtsrats).

1.4 Strategien und Ziele

1.4.1 Strategische Ausrichtung

Die Konzernstrategie DFS 2030 beschreibt die übergreifende und langfristige Ausrichtung des gesamten DFS-Konzerns. Sie beinhaltet konkrete strategische Ziele und Maßnahmen bis zum Jahr 2030, die aktuell sukzessive umgesetzt werden.

Dabei berücksichtigt die Konzernstrategie DFS 2030 insbesondere Veränderungen im Flugsicherungsumfeld, die beispielsweise aufgrund neuer Technologien, höheren Umweltauforderungen und einem zunehmenden Wettbewerb mit neuen Marktteilnehmern entstehen. Darüber hinaus berücksichtigt die Konzernstrategie auch den Umgang mit Nachfrageschwankungen im Luftverkehr, wie sie beispielsweise die COVID-19-Pandemie ausgelöst hat, und die Forderung der Kunden nach sinkenden Gebühren für Flugsicherungsdienstleistungen bei gleichbleibender Qualität.

Der DFS-Konzern stellt sich diesen Herausforderungen mit dem Anspruch, höchste Dienstleistungsqualität bei hervorragendem Sicherheitsniveau anzubieten. Mit innovativen Lösungsansätzen wird die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und gemeinsam mit Kunden und Partnern der Luftverkehr der Zukunft gestaltet.



Dabei setzt der DFS-Konzern bei der zukünftigen strategischen Ausrichtung auf drei strategische Prioritäten: Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Innovation.

Nachhaltigkeit im DFS-Konzern bedeutet: Wir agieren finanziell profitabel, sozial und ökologisch ambitioniert, um unserer Verantwortung gegenüber unseren Stakeholdern – Kunden, Partnern, Beschäftigten sowie der Gesellschaft – gerecht zu werden. Die Sicherung unseres nachhaltigen Geschäftserfolgs ist – basierend auf unserem Qualitätsanspruch – unsere oberste strategische Priorität.

Vor dem Hintergrund zunehmender Liberalisierung des europäischen Flugsicherungsmarktes wird **Wettbewerbsfähigkeit** zu einer weiteren wichtigen strategischen Priorität.

Innovationsfähigkeit ist Voraussetzung der bereits ausgeführten Prioritäten. Für zukunftsweisende Weiterentwicklungen und langfristigen Unternehmenserfolg braucht es relevante Innovationen.

Nachgelagert zu dem hoheitlichen Auftrag, Flugsicherungsdienste in Deutschland zu erbringen, ist das Drittgeschäft das zweite Standbein des DFS-Konzerns. Um das Kerngeschäft zu unterstützen, soll das Drittgeschäft weiter ausgebaut werden.

Das Fundament für den langfristigen Erfolg sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Zusammenarbeit prägen dabei gemeinsame Werte: Professionalität, Vertrauen, Wandel, Leidenschaft und Miteinander.

1.4.2 Programm STEP

Aufgrund der erheblichen Einnahmeverluste bedingt durch die Corona-Pandemie hat die Geschäftsführung das Programm STEP ins Leben gerufen. STEP ist das **ST**rategische **Effizienzsteigerungs-Program**m der DFS und hat das Ziel, die finanzielle Nachhaltigkeit durch hohe Kostendisziplin, effiziente Abläufe und einen optimalen Ressourceneinsatz zu sichern. Um die notwendige Personalkostenreduktion zu erreichen, müssen die Prozesse und Strukturen effizienter und zukunftsorientiert organisiert werden.

STEP ist phasenweise konzipiert. In der ersten Phase wurden die Kernprozesse festgelegt. Aus den Ergebnissen der Phase 2, einer workshopbasierten Bottom-up-Ideenentwicklung unter Einbindung von zahlreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie einer Organisations- und Personalstrukturanalyse wurden Erkenntnisse gesammelt, konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt und diese bewertet. Für die vier Geschäftsführungsressorts ist ein Zielbild erarbeitet und ein Veränderungskonzept zur Mitbestimmung eingereicht worden.

In Phase drei werden die Einzelmaßnahmen abhängig von ihren Start- und Zielterminen umgesetzt. Erste Erfolge konnten bereits realisiert werden.

1.4.3 Finanzstrategie

Die Finanzstrategie der DFS fördert die finanzielle Stabilität des Konzerns und bildet folgende Handlungsschwerpunkte:

Gute bis sehr gute Bonität

Kreditgeber, Geschäftspartner und Mitarbeiter sollen weiterhin auf die finanzielle Stabilität der DFS und ihrer Tochterunternehmen vertrauen können. Die DFS wird im Verbund mit ihrer Gesellschafterin das sehr gute Investment Grade Rating (vgl. 2.6.3.1) sichern.

Angemessene Liquidität

Die DFS sichert die kurzfristige Handlungsfähigkeit des Unternehmens mit der Emission von kurzfristigen Commercial Papers sowie mit kurzfristig verfügbaren Sichtguthaben, um jederzeit flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Mittel- bis langfristig steht der DFS ausreichend Fondsvermögen zur Verfügung.

Adäquate Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote

Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote werden kontinuierlich überwacht. Die DFS wird die im „bereinigten Eigenkapital“ (vgl. Kapitel 30 im Konzern-Anhang) ausgewiesene Eigenkapitalquote von rund 31 Prozent aufrechterhalten und die betriebliche Altersversorgung (bAV) weiterhin schrittweise ausfinanzieren.

Geringe Verschuldung

Die Infrastruktur des Unternehmens bleibt unbelastet und befindet sich im Eigentum des Unternehmens. Sie schafft eine stabile Vermögensbasis, die im Wesentlichen frei verfügbar ist.

Risikomanagementsystem

Ein zeitgemäßes Risikomanagementsystem unterstützt die konsequente Steuerung finanzwirtschaftlicher Risiken (vgl. 6.2.2.1).

1.5 Steuerung

Die Geschäftsführung steuert den Konzern, indem sie nach den Vorgaben des Transparenzrichtliniengesetzes das regulierte Geschäft vom Drittgeschäft trennt.

Reguliertes Geschäft

Die Steuerung richtet sich an der Regulierung, den strategischen Dimensionen und Zielen, den Anforderungen des regulierten Geschäfts sowie der Organisationsstruktur aus.

Das Erreichen dieser Ziele und Vorgaben wird mit Plan-/Ist-Vergleichen bedarfsgerecht und regelmäßig (monatlich, halbjährlich und jährlich) sowie ad-hoc gemessen, überwacht und auf Unternehmens-, Bereichs- und Produktebene berichtet. Hierfür wurde ein finanzielles Kennzahlensystem entwickelt, dessen Steuerungsgrößen im Wesentlichen aus der IFRS-Rechnungslegung abgeleitet werden. Die Steuerungsgröße Betriebskosten beinhaltet neben den Primärkosten auch die Be- und Entlastungen aus interner Leistungsverrechnung.

In die Steuerung fließen neben finanziellen Steuerungsgrößen zur Kosteneffizienz auch nichtmonetäre Kennzahlen (z. B. Analyse der Verkehrsprognose) ein.

Die DFS misst hierbei kontinuierlich Kennzahlen der Leistungsbereiche Sicherheit, Flugsicherungs-kapazität und Umwelt, beispielsweise Staffellungsunterschreitungen, Pünktlichkeits-indikatoren und Horizontal Flight Efficiency.

Drittgeschäft

Das Drittgeschäft wird vom Wettbewerb bestimmt. Es wird durch die Vorgabe von Umsatzrenditen gesteuert und soll auf EBIT- bzw. EBITDA-Basis positive Ergebnisbeiträge generieren.

Die operativen Tochter- und Beteiligungsunternehmen sollen branchenübliche Gewinne vor Steuern erzielen. Die Rendite soll mittelfristig auf 7,5 Prozent bei einem Umsatz von ca. 150 Mio. EUR bis 2030 gesteigert werden.

1.6 Forschung und Entwicklung

Der im weltweiten Vergleich äußerst verkehrsreiche und komplexe deutsche Luftraum erfordert eine dauerhaft besonders leistungsfähige Flugsicherung. Technologische und betriebliche Innovationen stellen eine wichtige Voraussetzung dar, um dem wachsenden Kostendruck, steigenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und einem nach allen Prognosen mittelfristig weiterwachsenden Luftverkehr bei uneingeschränkter Sicherheit gerecht zu werden. Deshalb engagiert sich die DFS seit vielen Jahren in internationalen und nationalen Forschungsprojekten. Sie konzentriert sich dabei auf eine angewandte Forschung, die zu neuen Produkten, Verfahren und Arbeitsweisen führt und den Weg von der Invention zur Innovation verfolgt.

Die DFS treibt im Rahmen ihrer DFS-Konzernstrategie 2030 innovative Entwicklungen gezielt voran. Die nationalen Aktivitäten befassen sich mit regionalen Herausforderungen wie der Optimierung von Flugrouten für Überflüge und des Betriebs von hoch belasteten Flughäfen wie Frankfurt und München einschließlich ihrer An- und Abflüge. Hierzu führt die DFS Real- und Schnellzeitsimulationen durch, erprobt neue Schlüsseltechnologien und entwickelt darauf aufbauende Flugsicherungssoftware und geeignete Simulatoren. Überdies beteiligt sich die DFS auch an Förderprogrammen des Bundes und der europäischen Union, wie beispielsweise dem Luftfahrt-Forschungsprogramm und dem Single European Sky ATM Research Programme (SESAR). In beiden Forschungsprogrammen leitet die DFS zum wiederholten Mal Verbundvorhaben. Die Absicht bei nationalen Förderprojekten und allen weiteren nationalen Kooperationen ist, gemeinsam mit deutschen Partnern aus Forschung und Industrie die Ausgangsbasis für spätere internationale Aktivitäten zu verbessern.

Für Forschung und eigene Entwicklungen hat die DFS insgesamt ca. 63,2 Mio. EUR aufgewendet und ca. 308 Personalkapazitäten eingesetzt. Die Aktivierungsquote beträgt rund 48,7 Prozent.

Hierfür erhielt die DFS 2022 Fördermittelauszahlungen in Höhe von 17,3 Mio. EUR aus europäischen Förderprogrammen einschließlich SESAR und dem deutschen Luftfahrtforschungsprogramm. Die Umsetzung der F&E-Ergebnisse findet auch im Rahmen der SESAR Deployment Alliance (SDA) zusammen mit Flugsicherungsdienstleistern, Airlines und Flughafenbetreibern statt.

2 Wirtschaftsbericht

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie politische, rechtliche und branchentypische Faktoren beeinflussen maßgeblich den Luftverkehr. Während eine prosperierende Weltwirtschaft den Luftverkehr fördert, können politische Spannungslagen, die militärischen Einsätze im Krieg in der Ukraine, Naturkatastrophen, regulatorische, rechtliche oder steuerliche Belastungen sowie weltweite Häufungen von Krankheiten (Pandemien) Verkehrsströme verlagern und sich dämpfend auf das Verkehrsvolumen auswirken. Die Anzahl der durch die DFS kontrollierten Flugbewegungen beeinflusst damit maßgeblich sowohl die Geschäftstätigkeit des regulierten Geschäfts als auch die wesentlichen Elemente des Drittgeschäfts.

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

Das globale Wachstum verlangsamte sich nach den Erhebungen des Internationale Währungsfonds (IWF) von 6,0 Prozent im Jahr 2021 auf 3,4 Prozent im Jahr 2022. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) stellte ein Wachstum des weltweiten Bruttoinlandsproduktes von rund 3,1 Prozent zum Vorjahr fest, nachdem im Jahr 2021 noch eine Steigerung von 5,9 Prozent zu verzeichnen war.

Im Vorjahr prognostizierte der IWF noch einen weltweiten Zuwachs von rund 4,9 Prozent für das Jahr 2022, während die OECD in ihrem Ausblick ein Plus von 4,5 Prozent erwartete. Der sprunghafte Anstieg der Inflation, die Verschärfung der finanziellen Rahmenbedingungen in den meisten Regionen, die Invasion Russlands in der Ukraine und die weit in das Jahr 2022 hineinreichende COVID-19-Pandemie belasteten das Wirtschaftsgeschehen stark. Ein Schlüsselfaktor für die Verlangsamung des globalen Wachstums war die allgemeine Straffung der Geldpolitik, die durch die unerwartet starke Überschreitung der Inflationsziele angetrieben wurde. Strenge Lockdowns im Zusammenhang mit Chinas Null-COVID-19-Politik haben sich zudem auf die chinesische und die globale Wirtschaft ausgewirkt, unter anderem mit Lieferengpässen in Europa.

Zahlreiche statistische Untersuchungen zeigen eine Korrelation von wirtschaftlichen Kenngrößen, zum Beispiel dem Bruttoinlandsprodukt und den Messzahlen im Luftverkehr, wie Passagierzahlen oder Bewegungen. Mit Ausbruch der Corona-Pandemie war eine weitgehende Entkoppelung der genannten Kenngrößen festzustellen. Der Erholungstrend im Luftverkehr, der seit Mitte des Jahres 2021 einsetzte und sich im Jahr 2022 fortsetzte, lässt sich demzufolge weitgehend auf marktexogene Einflussgrößen, wie das Entfallen weitreichender Reisebeschränkungen im kontinentalen Reiseverkehr, zurückführen. Mit zunehmender Erholung des Luftverkehrs steigt wieder dessen Abhängigkeit von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Diese bleibt daher Grundlage für die nachhaltige Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen.

Die EU-Wirtschaft wuchs im Jahr 2022 um rund 3,3 Prozent, nach 5,4 Prozent im vergangenen Jahr. Erwartet wurde für die EU ein Wirtschaftswachstum von rund 4,3 Prozent. Die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine trafen die EU-Wirtschaft sowohl direkt als auch indirekt und brachten sie auf einen Pfad des geringeren Wachstums und der höheren Inflation. Der rasche Anstieg der Energie- und Lebensmittelpreise nährte den globalen Inflationsdruck, verminderte die Kaufkraft der Haushalte und löste eine schnellere geldpolitische Reaktion aus als bisher angenommen. Darüber hinaus trug die Verlangsamung des Wachstums in den USA als Folge der strikten Null-COVID-19-Politik Chinas zu den negativen wirtschaftlichen Auswirkungen bei.

Steigende Energiepreise, der Krieg in der Ukraine, Lieferengpässe im produzierenden Gewerbe und geringe Impulse aus der globalen Ökonomie hatten auch erhebliche negative Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft. Die deutsche Wirtschaft wuchs im Jahr 2022 deutlich geringer als erwartet. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg nach Angaben des Statistischen Bundesamts im Jahr 2022 um rund 1,9 Prozent. Die Bundesregierung hatte ein Wachstum von rund 4,1 Prozent erwartet. Erhöhte Unsicherheiten, eingeschränkte Handelsbeziehungen, steigende Kapitalmarktzinsen und gesunkene reale Kaufkraft beeinträchtigten Investitionen, Exporte und Konsum. Pandemiebedingte Einschränkungen spielten demgegenüber in der wirtschaftlichen Entwicklung kaum noch eine Rolle.

2.2 Geschäftsverlauf

Zu dem im Jahr 2021 maßgeblich prägenden Einfluss der Pandemie sind 2022 im Wesentlichen zwei weitere Einflussfaktoren hinzugekommen, die bestimmend für den Geschäftsverlauf waren: der Krieg in der Ukraine sowie die unter anderem dadurch deutlich anziehende Teuerungsrate, befeuert durch die entstandene Energieknappheit.

Der Luftverkehr verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr deutliche Zuwachsraten. Probleme bei der operativen Abwicklung in den Passagierprozessen, ausgelöst durch die verschiedenen Dienstleister an den Flughäfen, trübten diese eigentlich erfreuliche Tatsache jedoch wahrnehmbar ein. Insgesamt zeigt sich die Erholung der Situation darin, dass das Niveau der Verkehrsentwicklung im Jahresmittel 2022 mittlerweile dem stärksten Monat des Jahres 2021 mit 80 Prozent des Verkehrs von 2019 entsprechen konnte. Nachdem 2021 das Verkehrsaufkommen nur die Hälfte des Vorkrisenniveaus erreichte hatte, zeigte sich 2022 eine deutliche Erholung. Im Jahresmittel lag die Zahl der kontrollierten Flüge im deutschen Luftraum bei 80 Prozent des 2019er Niveaus.

Im Vergleich zum Vorjahr führte die DFS im Jahr 2022 über 60 Prozent mehr Flüge nach Instrumentenflugregeln. In einzelnen Flugsicherungssektoren wurde sogar mehr Verkehr kontrolliert als im Vor-Corona-Jahr 2019, zu Spitzenzeiten bis zu 50 Prozent. Durch den Ukraine-Krieg nahm im Jahresverlauf 2022 auch der militärische Flugbetrieb zu. Er lag insgesamt um rund 15 Prozent über der Marke von 2021.

DFS und Droniq haben im Februar mit einem Konsortium das Projekt LUV gestartet. Mit dem Förderprojekt des Bundesverkehrsministeriums werden bis 2023 Lösungen und Handlungsempfehlungen für die bestmögliche Umsetzung der Verordnung zu Lufträumen für Unbemannte Luftverkehrssysteme erarbeitet.

Ende April hat das Remote Tower Control (RTC) Center der DFS in Leipzig erfolgreich die Kontrolle des Flugverkehrs am Verkehrsflughafen Erfurt übernommen. Im darauffolgenden Monat wurde der Vertrag zum Aufbau eines RTC Centers in Niedersachsen von der DAS unterzeichnet.

Die DFS ist mit sechs weiteren europäischen Flugsicherungsorganisationen an der Entwicklung des Satellitennavigationssystems EGNOS über die ESSP SAS (European Satellite Services Provider) beteiligt. Diese hat im September einen neuen Zehn-Jahres-Vertrag mit der EU über die Bereitstellung, den Betrieb und die Wartung der EGNOS-Dienste unterzeichnet.

In intensiver Zusammenarbeit von Bundesverkehrsministerium, Bundeswirtschaftsministerium, Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und Physikalisch-Technischer Bundesanstalt konnten Kriterien für die Beurteilung von Störpotentialen durch Windenergieanlagen auf bodengebundene Flugnavigationshilfen maßgeblich angepasst werden. Dadurch werden an Land zusätzliche Flächen für Windenergieerzeugung nutzbar.

DFS und EUROCONTROL haben Ende des Jahres eine Vereinbarung zur weiteren Harmonisierung der Flugsicherungsdienste im oberen Luftraum Belgiens, Deutschlands, Luxemburgs und der Niederlande unterzeichnet. Damit werden EUROCONTROL und DFS ihre Flugsicherungsdienste in den Kontrollzentralen Maastricht und Karlsruhe durch technische und betriebliche Konvergenz weiter optimieren.

Am zweiten Dezemberwochenende hat die Kontrollzentrale München zum ersten Mal größere Mengen an Liveverkehr mit dem neuen System iCAS abgewickelt. In der Nacht wurde vom P2-Betriebsraum in den neuen iCAS-Betriebsraum übergeben. Um den Lotsen eine Gewöhnung an die komplett neue Bedienoberfläche zu ermöglichen, war die Kapazität der Münchener Sektoren auf 50 Prozent reguliert. Im Vorhinein erwartete gravierende Verspätungssituationen im Luftverkehrssystem blieben aus. Alle Beteiligten (Lotsen, Techniker der DFS und des Systemherstellers und Mitarbeiter der Zentrale) konnten wertvolle Erfahrungen sammeln. Die Ergebnisse helfen, die Inbetriebnahme vorzubereiten und abzusichern. Die DFS ist zufrieden mit dem Verlauf des Wochenendes. Es wurde getestet, ob man mit iCAS realistischen Flugverkehr abwickeln kann. Das wurde erreicht.

Die DFS reichte bei der Europäischen Kommission für die Jahre 2022-2024 einen revidierten nationalen Leistungsplan ein, welcher auf einer Ergänzungsverordnung aufgrund der Corona-Pandemie basierte. Dieser wurde am 14. Dezember 2022 genehmigt und wird dazu führen, dass die DFS den aus den Jahren 2020 und 2021 entstandenen Carry-over bereits im Jahr 2023 in die Gebühr einstellen darf.

2.2.1 Entwicklung des Luftverkehrs

IFR-Flüge 2022

Nachdem sich in den Jahren 2020 und 2021 das Verkehrsniveau gegenüber 2019 pandemiebedingt halbiert hatte, trug im Jahr 2022 ein sehr deutlicher Verkehrssprung zur Erholung bei, wobei sich der Bereich Strecke besser entwickelte als der An-/Abflug. Der Verkehrsaufschwung wurde maßgeblich vom Touristikverkehr im Kontinentalbereich getragen, wobei die Billigfluggesellschaften überdurchschnittlich partizipierten. Beim Geschäftsreiseverkehr erfolgte die Erholung zögerlicher.

In der zweiten Hälfte des Jahres 2022 verminderte sich die Wachstumsdynamik. Das innerdeutsche Flugaufkommen entwickelte sich weiterhin nur mäßig.

Neben den konjunkturellen Effekten hatte der Krieg in der Ukraine auch direkte Auswirkungen auf die Luftfahrt. Die betroffenen Märkte brachen komplett weg und der russische Luftraum konnte für Routen nach Fernost nicht mehr durchflogen werden. Außerdem führten vermehrte Aktivitäten beim Militärverkehr zu Einschränkungen auf ziviler Seite. Eine Reihe von Airlines strichen in der zweiten Jahreshälfte 2022 zur Stabilisierung ihrer Flugpläne Flugverbindungen. Weiterhin hoben sie die Ticketpreise an, um die gestiegenen Rohstoff- und Personalkosten abdecken zu können. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass im Jahresverlauf nicht die vollständige Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen bedient werden konnte.

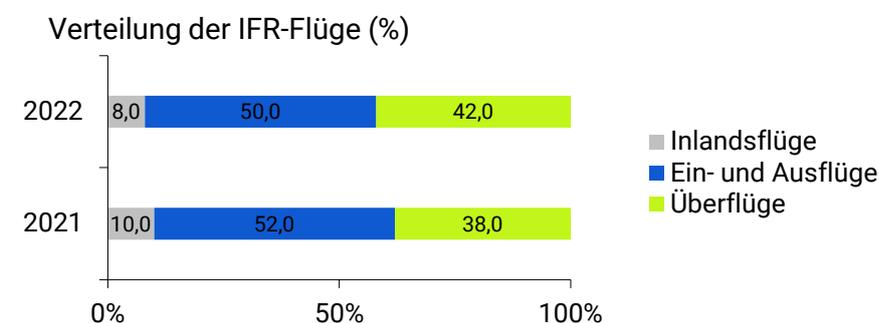
Die Cargo-Entwicklung blieb auf hohem Niveau. Die Luftraumsperrungen über Russland für deutsche und EU-Carrier sowie die noch immer stark corona-bedingt eingeschränkten wichtigen Frachtmärkte in China drückten allerdings das Gesamtergebnis.

IFR-Flüge in Deutschland			
	2022	2021	Veränderung
Zivile Flüge	2.585.096	1.624.640	59,1%
Militärische Flüge	50.963	44.500	14,5%
Summe	2.636.059	1.669.140	57,9%

Der verkehrsreichste Tag im Jahr 2022 war mit 9.179 kontrollierten Flügen der 10. Juni 2022.

Der Verkehrsanstieg ist auf eine Zunahme der Flüge im Überflugverkehr (+73,0 Prozent) sowie bei den Ein- und Ausflügen (+52,8 Prozent) zurückzuführen und in der Wiederaufnahme vorwiegend kontinentaler Verkehrsverbindungen begründet. Der Inlandsverkehr stieg dagegen im Vergleich zum Vorjahr nur um 26,3 Prozent. Der weiterhin verhaltene Interkontinentalverkehr und damit verbunden die geringe Anzahl von Zubringerflügen sind Hauptursache für diese Entwicklung.

In den Anteilen am Gesamtverkehrsaufkommen spiegelt sich dies wider. Der Anteil der Überflüge sowie der Ein- und Ausflüge nahm zu. Der Anteil der Inlandsflüge sank dadurch auf 8,0 Prozent.



Luftverkehr an DFS-betreuten Flughäfen

An den deutschen internationalen Verkehrsflughäfen stiegen die An-/Abflüge von 962.111 im vergangenen Jahr auf 1.474.929 im Jahr 2022. Dies entspricht einer Verkehrszunahme von rund 53,3 Prozent und entspricht 69,2 Prozent des Niveaus des Jahres 2019 mit 2.132.289 An- und Abflügen.

Luftverkehr im Vereinigten Königreich (UK)

Die Auswirkungen der globalen Pandemie auf die Luftverkehrsbranche in Großbritannien führten im Jahr 2021 zu einer Kündigung des Flugsicherungsvertrages am Flughafen Gatwick. Mit Wirkung zum 8. Oktober 2022 wurde der Dienstleistungsvertrag für die Flugsicherungsdienste in Gatwick vertragsgemäß beendet. Der Übergang an die Flugsicherung National Air Traffic Services (NATS) erfolgte reibungslos für den Luftraumnutzer. Am Flughafen Edinburgh sowie an weiteren britischen Flughäfen wird flugsicherungsnahe Projektgeschäft abgewickelt.

Drohnen – Integration und Detektion

Die Arbeiten der DFS zur Erfüllung der Weisung zur systematischen Detektion von unbemannten Fluggeräten in Flugplatznähe wurden aufgrund der noch ausstehenden Klärung der Finanzierung des Vorhabens angehalten. Eine interministerielle Arbeitsgruppe des BMDV und des BMI soll bis Ende des ersten Quartals 2023 klären, durch wen die Kosten für ein abgestimmtes Gesamtsystem zu tragen sind.

Um die sichere und faire Integration von unbemannten Luftfahrzeugsystemen in den deutschen Luftraum im Einklang mit der europäischen Regulierung weiter voranzutreiben, hat die DFS im Jahr 2021 im Auftrag des BMDV die Digitale Plattform Unbemannte Luftfahrt (www.dipul.de) entwickelt und betreibt diese. Die dipul macht Drohnenbetreibern kartengestützte Informationen über Flugverbotszonen und Informationen rund um die geltenden Regeln online leicht zugänglich. Damit bündelt die Plattform erstmals alle relevanten Informationen und Regeln für die unbemannte Luftfahrt nach der deutschen Luftverkehrsordnung zentral auf einer Webseite.

Gemäß der europäischen U-Space Regulierung, die im April 2021 veröffentlicht wurde, hat die DFS in Zusammenarbeit mit der Droniq GmbH in einem „U-Space Reallabor“ erstmals das Konzept der Europäischen Kommission für ein europäisches Drohnen-Verkehrssystem am Hamburger Hafen umgesetzt. Die weiteren Projektschritte stehen in Zusammenhang mit der Einführung der U-Space Verordnung in Deutschland.

2.2.2 Wesentliche rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Regulierungsperiode 3

Die EU-Kommission legte die dritte Regulierungsperiode (Referenzperiode) für den Zeitraum von 2020 bis 2024 fest, verbunden mit verbindlichen europäischen Zielwerten für die Schlüsselbereiche Sicherheit, Kapazität, Kosteneffizienz und Umwelt, sowie einem finanziellen Anreizsystem für den Schlüsselbereich Kapazität. Basis sind die Verordnungen (EU) 2019/317 und 2020/1627.

Die europäische Kommission hat den FABEC-Leistungsplan abgelehnt und dafür den nationalen Leistungsplan für Deutschland genehmigt. Durch den nationalen Leistungsplan wurden die Carry-over der Jahre 2020 und 2021 im Jahr 2022 korrigiert.

Unkontrollierbare Kosten – Costs exempt from cost-sharing

Art. 28 Abs. 3 der VO (EU) 2019/317 ermöglicht auch für die Regulierungsperiode 3 von 2020 bis 2024 eine Be- oder Entlastung der Luftraumnutzer mit bzw. von Kosten, die sich der Kontrolle der Flugsicherungsorganisation entziehen. Er enthält u. a. darüber hinaus ab 2020 eine Be- oder Entlastung der Luftraumnutzer für unvorhergesehene Änderungen der Kosten für neue und bestehende Investitionen.

Europäisches Förderprogramm

Die EU plant bis Ende 2024 über die Connecting Europe Facility (CEF) eine Förderung gezielter Investitionen in den Air Traffic Management (ATM)-Sektor bis zu einer Höhe von über 2,5 Mrd. EUR. Die DFS beteiligt sich an diesem Programm und erhält derzeit bis Ende 2024 Fördergelder in einer Höhe von maximal 197,9 Mio. EUR. Allerdings werden Fördergelder nach Art. 14 Abs. 2; 13 der VO (EU) 409/2013 (Common Projects) als „andere Einnahmen“ gemäß Art. 25 Absatz 3a) der VO (EG) 2019/317 gewertet, die zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren verwendet werden sollen.

2.2.3 Prognose-Ist-Vergleich

Prognose-Ist-Vergleich 2022

	Ist zum 31.12.2021	Prognose für 2022	Ist zum 31.12.2022
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 7,68 Mio. An-/Abflug: 0,70 Mio.	Leichter Anstieg	Strecke: 12,5 Mio. An-/Abflug: 1,1 Mio.
Umsatzerlöse gesamt	1.375,3 Mio. EUR	Nicht kostendeckend	1.327,7 Mio. EUR
Umsatzerlöse Drittgeschäft (bei Gesamtleistung)	85,0 Mio. EUR (85,8 Mio. EUR)	Reduzierte Umsatzerlöse	94 Mio. EUR (98 Mio. EUR)
Abschreibungen	103,1 Mio. EUR	Leicht über Vorjahresniveau	110,2 Mio. EUR
Ergebnis gesamt (inkl. Minderheitsanteil)	134,7 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im unteren zweistelligen Mio.-EUR-Bereich	-31,6 Mio. EUR
Ergebnis Drittgeschäft	-5,8 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im mittleren einstelligen Mio.-EUR-Bereich	-7,7 Mio. EUR
FVK-Ausbildungsbeginn (davon DFS-Anteil)	85 (72)	Weiterhin Nachführung von Auszubildenden	142 (126)

Die Ergebnisentwicklung wird in Kapitel 2.5 dargestellt.

2.3 Ertragslage

2.3.1 Umsatzerlöse

Der DFS-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 1.327,7 Mio. EUR (im Vorjahr 1.375,3 Mio. EUR). Damit lagen die Umsatzerlöse um 3,5 Prozent unter dem Vorjahr.

Die Erlöse aus Flugsicherungsleistungen sanken von 1.274,5 Mio. EUR auf 1.240,0 Mio. EUR. Sie berücksichtigen insgesamt die im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus dem Carry-over in Höhe von insgesamt 292,0 Mio. EUR (im Vorjahr 670,0 Mio. EUR).

Der DFS-Konzern partizipiert innerhalb bestimmter Grenzen an den Chancen und Risiken der Entwicklung des Luftverkehrs (vgl. 3.1.3).

Erlöse aus Streckengebühren (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtbetrag	630,0	443,0
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+42,2	+19,9

Die hier aufgeführten Erlöse wurden ausschließlich von der DFS erzielt.

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. EUR)		
	2022	2021
Brutto	249,9	95,6
Gebührenanteile Abführungen	(0,8)	(0,5)
Netto	249,1	95,1
Veränderung (netto) gegenüber Vorjahr (%)	+261,9	+23,0

Die hier aufgeführten Erlöse wurden von der DFS (228 Mio. EUR) und der DAS (22 Mio. EUR) erzielt. Der sprunghafte Anstieg resultiert aus dem regulierten Geschäft und dem stark angestiegenen Gebührensatz.

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. EUR)		
	2022	2021
Militärischer Einsatzluftverkehr	38,3	35,4
Gebührenbefreite Flüge	22,0	21,8
Gesamtbetrag	60,3	57,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+5,4	+1,4

Die hier aufgeführten Erlöse wurden ausschließlich von der DFS erzielt. Bei den gebührenbefreiten Flügen handelt es sich um Flüge nach Sichtflugregeln im Streckenbereich.

Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Mio. EUR)		
	2022	2021
Nachrichten für Luftfahrer	4,5	4,7
Flugvermessungen	3,3	3,8
Übrige Flugsicherungsleistungen	0,8	0,7
Gesamtbetrag	8,6	9,2
davon aus Drittgeschäft	4,5	4,7
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-6,5	+4,5

Andere Umsatzerlöse (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtbetrag	87,6	100,8
davon aus Drittgeschäft	73,1	74,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-13,1	+6,2

Der Konzern erzielte andere Umsatzerlöse im Wesentlichen aus FVK-Dienstleistungen an den von der DAS betreuten deutschen Regionalflughäfen sowie an den Flughäfen London/Gatwick und Edinburgh, Beratungs- und Personaldienstleistungen, Vorfeldkontrolle und Ausbildungsleistungen.

2.3.2 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtbetrag	27,7	35,4
davon aus Drittgeschäft	2	1,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-21,8	-10,4

(Wesentliche Bestandteile zeigt der Konzern-Anhang in Kapitel 6).

2.4 Aufwandsschwerpunkte

Personalaufwand (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtbetrag	1.043,6	1.034,7
Löhne und Gehälter	708,2	662,1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	328,7	365,6
Personalkosten des LBA	6,7	7,1
davon aus Drittgeschäft*	68	63,4
Anteil am Gesamtaufwand (%)	79,2	80,4
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-1	+6,3

* Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtbetrag	140,7	134,9
davon aus Drittgeschäft*	14	12,5
Anteil am Gesamtaufwand (%)	10,6	10,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+4,3	-8,7

* Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

(Wesentliche Bestandteile zeigt der Konzern-Anhang in Kapitel 8).

Abschreibungen (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtbetrag	110,2	103,1
davon aus Drittgeschäft*	12	9,6
Anteil am Gesamtaufwand (%)	8,4	8,0
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+6,9	+1,1

* Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 6,8 Mio. EUR auf das Beteiligungsunternehmen Unifly.

Wertminderungsaufwendungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtbetrag	0,9	1,7
davon aus Drittgeschäft	---	0,1
Anteil am Gesamtaufwand (%)	0,1	0,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-47,1	+70,0

Die Position zeigt die ehemals in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthaltenen Wertminderungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte. Dies sind im Wesentlichen Einzelwertberichtigungen und Forderungsverluste.

Ertragsteuern (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtbetrag	6	23
davon laufende Ertragsteuern	4	22
davon latente Ertragsteuern	2	1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	26,09	>100,0

Unter den tatsächlichen Ertragsteuern werden die Körperschaftsteuer inklusive des Solidaritätszuschlags sowie die Gewerbeertragsteuer ausgewiesen. Die Ermittlung des Steueraufwands erfolgt bei der DFS nach den maßgeblichen steuerlichen Vorschriften in Verbindung mit dem Paragraphen 31b Abs. 3 Satz 3 LuftVG. Bei den übrigen Gesellschaften des Konzerns sind die gewerbe- und körperschaftsteuerlichen Gesetze und Regelungen maßgebend. Die Steuerquote (Steueraufwand / EBT) beträgt 23,67 Prozent.

2.5 Konzernergebnis

Der DFS-Konzern erwirtschaftete 2022 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 31,6 Mio. EUR nach einem Jahresüberschuss in Höhe von 134,7 Mio. EUR im Vorjahr.

Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtbetrag	-31,6	134,7
auf oberste Konzerngesellschaft entfallend	-30,2	136,0
auf Minderheiten entfallend	-1,4	-1,3
davon aus Drittgeschäft	-7,7*	-5,8*
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-116,0	+243,3

* Diese Position enthält den Ergebnisanteil des Minderheitsgesellschafters der Droniq.

Das Ergebnis beinhaltet Kosten aus der Anwendung des kalkulatorischen Modells im Zusammenhang mit der bAV im Rahmen der Einführung der regulierten Gebühr zum 1. Januar 2012 in Höhe von 78,3 Mio. EUR (Vorjahr: 78,3 Mio. EUR), aktivierte Entwicklungskosten in

Höhe von 31,2 Mio. EUR (Vorjahr: 28,5 Mio. EUR) und Fördergelder in Höhe von 17,1 Mio. EUR (Vorjahr: 22,3 Mio. EUR). Die im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus dem Carry-over in Höhe von insgesamt 292,0 Mio. EUR (im Vorjahr 670,0 Mio. EUR) entlasten das Ergebnis.

Die DFS berücksichtigte ferner die mit dem Luftraumnutzer im Jahr 2022 zu verrechnenden Gebührenmindereinnahmen des Jahres 2018.

Das Drittgeschäft verzeichnet einen Jahresfehlbetrag von -7,7 Mio. EUR (im Vorjahr Jahresfehlbetrag von -5,8 Mio. EUR).

Auf den Minderheitsgesellschafter des Tochterunternehmens Droniq entfällt ein Jahresfehlbetrag in Höhe von -1,4 Mio. EUR (im Vorjahr Jahresfehlbetrag von -1,3 Mio. EUR).

2.6 Vermögens- und Finanzlage

2.6.1 Investitionen

Der DFS-Konzern investiert gezielt in den Erhalt und die Weiterentwicklung der erforderlichen Infrastruktur. Vorgaben und Standards der ICAO, von EUROCONTROL und der EU werden hierbei berücksichtigt. Die Sicherheit des Luftverkehrs bestimmt die Investitionsentscheidungen hierbei in besonderem Maße. Vor diesem Hintergrund erfolgten im Geschäftsjahr 2022 Investitionen in Höhe von 89,1 Mio. EUR (im Vorjahr: 106,2 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2022 wurden Anlagen im Bau im Wert von 21,2 Mio. EUR (im Vorjahr: 12,1 Mio. EUR) fertiggestellt.

2.6.2 Bilanzstruktur

Im Jahr 2022 sank die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr von 2.892,7 Mio. EUR um 5,4 Prozent auf 2.737,9 Mio. EUR.

Aktivseite

Die langfristigen Vermögenswerte sanken um 2,1 Prozent von 1.891,7 Mio. EUR auf 1.852,1 Mio. EUR, die kurzfristigen Vermögenswerte sanken um 11,5 Prozent von 1.001,0 Mio. EUR auf 885,8 Mio. EUR.

Die Struktur der langfristigen Vermögenswerte entwickelte sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt nahezu konstant.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 16,6 Mio. EUR (+14,0 Prozent). Die liquiden Mittel stiegen ebenfalls um rund 17,0 Mio. EUR (+13,4 Prozent), die Kapitalanlage in nicht abgetretenes Fondsvermögen reduzierte sich, auch durch die Entnahme von 235 Mio. EUR, um rund 324,8 Mio. EUR (-46,9 Prozent). Die im Jahr 2023 fällig werdende Forderung aus Carry-over erhöht die sonstigen Vermögensgegenstände um 196 Mio. EUR.

Passivseite

Das Eigenkapital erholte sich um 254,4 Prozent von -764,4 Mio. EUR auf +1.180,0 Mio. EUR deutlich. Dies ist im Wesentlichen auf die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen (1.975,6 Mio. EUR, OCI) zurückzuführen. Im Gegensatz zu den Jahren 2020 und 2021 spielt die Ergebnisveränderung aus Carry-over nur eine untergeordnete Rolle.

Das langfristige Fremdkapital sank um 64,7 Prozent von 3.277,2 Mio. EUR auf 1.155,6 Mio. EUR. Wesentliche Auswirkungen hatte hierbei die rechnungszinsinduzierte Veränderung der Nettoschuld aus Pensionsverpflichtungen.

Das kurzfristige Fremdkapital erhöhte sich um 4,1 Prozent von 379,8 Mio. EUR auf 402,7 Mio. EUR. Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten erhöhen sich im Wesentlichen durch die Umwidmung des im Jahr 2023 zu tilgenden Schuldscheindarlehen von lang- zu kurzfristig. Die Struktur blieb im Wesentlichen konstant.

Bilanzielle Kennzahlen		
	2022	2021
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	131,8	-163,1
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	4,8	-5,6
Anlagenintensität (%) (langfristige Vermögenswerte / Bilanzsumme)	67,6	65,4

* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

2.6.3 Liquidität

2.6.3.1 Finanzmanagement

Das Finanzmanagement des Konzerns sichert und unterstützt den gesetzlichen Auftrag der DFS und fördert gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Drittgeschäfts. Die DFS optimiert mit einer adäquaten Eigen- und Fremdkapitalstruktur, der sparsamen Verwendung von Eigenmitteln, einer gezielten Aufnahme von Fremdmitteln sowie einer planmäßigen Steuerung der Zahlungsströme ihre Leistungsfähigkeit.

Die Finanzierung erfolgt im Wesentlichen über den Mittelzufluss aus operativer Geschäftstätigkeit sowie über Mittelaufnahmen am Geld- und Kapitalmarkt.

Das Konzern-Treasury steuert die Bestände an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie die Finanzmittelbeschaffung und bindet Tochtergesellschaften durch einen konzerninternen Liquiditätsausgleich (Cash-Pool-Vereinbarungen) in die Finanzströme ein. Dabei werden, soweit gesetzlich zulässig und wirtschaftlich sinnvoll, Finanzmittel zusammengeführt und zentral gesteuert. Der Finanzierungsbedarf der Tochtergesellschaften wird mit konzerninternen Verrechnungskonten und Darlehen erfüllt. Der DFS-Konzern achtet auf eine ausgewogene Finanzierungsstruktur, um Marktentwicklungen (vgl. Kapitel 6.2.2.2) wirksam zu begegnen.

Die Geschäftsbeziehungen zu einem ausgewählten Kreis von Kernbanken werden nach einheitlichen Standards betreut und bestehende wechselseitige Zahlungsströme kontinuierlich verbessert.

Der DFS-Konzern finanziert seine langfristigen Verbindlichkeiten kongruent durch Schuldscheindarlehen. Die kurzfristige Liquidität wird mit einem „Multi-Currency Commercial Paper Programme“ gedeckt. Diese Finanzierungsmöglichkeit wurde im Geschäftsjahr nicht in Anspruch genommen. Die Zahlungsfähigkeit des DFS-Konzerns wird durch Fondsvermögen unterstützt.

Die Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte der DFS die Bonitätsbeurteilungen im Verbund mit ihrer Gesellschafterin sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (AAA/Stable/A-1+).

Der durchschnittliche gewichtete Zinssatz der Schuldscheindarlehen betrug am Bilanzstichtag unverändert zum Vorjahr 1,013 Prozent.

2.7 Gesamteinschätzung zur wirtschaftlichen Lage

Die Entwicklung der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage wurde im Wesentlichen durch den Krieg in der Ukraine und den immer noch spürbaren Auswirkungen der COVID-19-Pandemie geprägt. Die dadurch entstehenden Erlösausfälle wurde durch Entnahmen aus dem nicht abgetretenen Fondsvermögen und Zahlungsmittelbeständen ausgeglichen. Der Carry-over kompensiert nach aktuell geltender Rechtslage im Rahmen des Risikoteilungsmechanismus zum großen Teil die Liquiditätsausfälle des Geschäftsjahres in den Folgejahren. Die Verluste im Planvermögen wurden durch den gestiegenen Rechnungszins und den dadurch stark verminderten Pensionsrückstellungen kompensiert. Weitere Einflussfaktoren sind die rechtlichen Rahmenbedingungen, Regulierungsvorgaben, Fördergelder, Aktivierung von Entwicklungskosten sowie die Maßnahmen der Geschäftsführung zur Kostenbegrenzung.

Die DFS erzielte im Geschäftsjahr 2022 trotz ansteigender DLE (im Vergleich zum Vorjahr) aufgrund der im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus Carry-over in Höhe von insgesamt 292,0 Mio. EUR (gegenüber 670,0 Mio. im Vorjahr) Umsatzerlöse, die unter Vorjahresniveau liegen. Aufgrund des gestiegenen Gesamtaufwandes und der deutlichen Verluste am Kapitalmarkt verzeichnet sie insgesamt einen Jahresfehlbetrag von 31,6 Mio. EUR (zum DFS-Anteil siehe auch Kapitel 2.5). Dieser wird wesentlich durch das Finanzergebnis und regulatorische Effekte (Carry-over sowie kalkulatorisches Modell zum Deckungslückenschluss der bAV) beeinflusst.

3 Segmententwicklung

3.1 Reguliertes Geschäft

3.1.1 Streckendienste (Enroute)

DLE-Entwicklung

Die vom Luftraumnutzer zu entrichtende Gebühr errechnet sich aus der Multiplikation der ermittelten DLE mit dem heranzuziehenden Streckengebührensatz.

DLE-Entwicklung Strecke

	2022	2021
Gesamt	12.518.746	7.678.785
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+63,0	+13,0

Die DLE stiegen im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr um rund 63,0 Prozent und lagen damit auf einem Niveau von 82,7 Prozent des Jahres 2019. Der Leistungsplan, nach dem 13.643.500 DLE für das Jahr 2022 erwartet wurden, konnte damit nur zu 91,8 Prozent erreicht werden.

Die DLE entwickelten sich damit geringfügig besser als die Flugbewegungen. Neben der Touristik stieg auch das Segment der „Besuche von Freunden und Verwandten“ wieder auf Marktniveau an. In diesem Marktsegment wurden überwiegend Mittel- bis Langstreckenverbindungen bedient. Die dabei verwendeten Flugmuster erhöhten das durchschnittliche Gewicht pro Flug. Der Geschäftsreiseverkehr wies dagegen nur eine unterdurchschnittliche Erholung auf. Insbesondere Kurzstrecken wurden häufig durch andere Verkehrsträger oder Multimediaanwendungen substituiert. Die Restriktionen zu interkontinentalen Reisezielen, z. B. nach China, verhinderten weiterhin die vollständige Aufnahme aller Flugverbindungen.

Der nationale Streckengebührensatz setzt sich aus den für den Luftverkehr umlagefähigen Kostenbestandteilen der DFS, von Eurocontrol, der Kontrollzentrale Maastricht sowie von nationalen Behörden wie die des Deutschen Wetterdienstes (DWD) oder des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) zusammen.

Der nationale Streckengebührensatz berechnet sich, indem die festgestellten Kosten für das betreffende Jahr gemäß der Festlegung im Leistungsplan zuzüglich der in der EU-Verordnung 2019/317 definierten Anpassungen durch die auf den Basisprognosen des Statistics and Forecast Service von EUROCONTROL (STATFOR) beruhenden Dienstleistungseinheiten für das betreffende Jahr geteilt werden.

	2023	2022	2021
Gesamtbetrag	72,95	62,35	66,80
Anteil DFS	59,70	50,31	57,68
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	+17,0	-6,7	+5,0

Die EU-Verordnung zur Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste sieht einen teilweisen Ausgleich von Einnahmeverlusten infolge von Verkehrsabweichungen sowie eine Inflationsanpassung vor. Im Jahr 2022 sank der Gebührensatz durch eine Reihe von Stabilisierungsmaßnahmen um rund 6,7 Prozent, die anteilige Gebührenrate der DFS nahm um 12,8 Prozent ab, bei einem Anteil am Gesamtgebührensatz von rund 81 Prozent.

3.1.2 Towerdienste (Terminal)

DLE-Entwicklung

Die vom Luftraumnutzer zu entrichtende Gebühr errechnet sich aus der Multiplikation der ermittelten DLE mit dem heranzuziehenden Gebührensatz für die An- und Abflugdienste.

DLE-Entwicklung An-/Abflug

	2022	2021
Gesamt	1.067.026	704.005
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+51,6	+11,7

Der Leistungsplan, der für das Jahr 2022 insgesamt 1.280.000 DLE vorsah, konnte nur zu 83,4 Prozent erreicht werden. Gegenüber 2019 entspricht das einem Niveau von 71,5 Prozent.

Der An- und Abfluggebührensatz beinhaltet gemäß den EU-Verordnungen zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten die umlagefähigen Kostenbestandteile der DFS sowie von nationalen Behörden wie DWD und BAF. Er berechnet sich, indem die festgestellten Kosten für das betreffende Jahr gemäß der Festlegung im Leistungsplan zuzüglich der in der EU-Verordnung 2019/317 definierten Anpassungen durch die auf den Basisprognosen des Statistics and Forecast Service von EUROCONTROL (STATFOR) beruhenden Dienstleistungseinheiten für das betreffende Jahr geteilt werden.

	2023	2022	2021
Gesamtbetrag	255,94	218,05	130,50
Anteil DFS	250,89	213,17	126,77
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	+17,4	+67,1	+3,2

Im Jahr 2022 stieg der Gebührensatz um rund 67,1 Prozent infolge höherer Überträge aus den Vorperioden sowie der geringeren Verkehrsprognose in Folge der Reisebeschränkungen. Die anteilige Gebührenrate nahm einen Anteil am Gesamtgebührensatz von rund 98 Prozent ein.

3.1.3 Ertragslage

Ertragslage (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtleistung	1.290,2	1.353,1
Gesamtaufwand	-1.211,3	-1.194,9
EBIT	78,9	158,2
Finanzergebnis	-94,8	6,5
EBT	-15,9	164,7
Ertragsteuern	-8,0	-24,2
Jahresfehlbetrag/ -überschuss	-23,9	140,5
davon auf DFS entfallend	-23,9	140,5
davon auf Minderheiten entfallend	---	---

Zur Segmentberichterstattung vgl. auch Konzern-Anhang in Kap. 26.

Für die Bereiche Center (seit 2012) und Tower (seit 2015) teilt die Verordnungslage Chancen und Risiken, die sich aus Abweichungen zwischen geplanter und tatsächlicher Verkehrsmenge ergeben, zwischen den Luftraumnutzern und der DFS auf. Werden definierte Grenzen überschritten, ist die DFS berechtigt und verpflichtet, entstehende Mehr- bzw. Mindererlöse zurückzugeben oder nachzufordern (Carry-over).

Chancen-/Risikotragung der Verkehrsmengenabweichung

Verkehrsmengenabweichung (v)	Anteil DFS	Anteil Nutzer
$v \leq 2,0 \%$	100,0 %	---
$2,0 \% < v \leq 10,0 \%$	30,0 %	70,0 %
$v > 10,0 \%$	---	100,0 %

Allerdings ist aufgrund der COVID-19-Pandemie die Regulierungsperiode 3 mit der VO (EU) 2020/1627 mit Sonderregelungen u. a. zur Verkehrsrisikoteilung neu aufgesetzt worden (zu „Unkontrollierbare Kosten – costs exempt from cost-sharing“ vergleiche 2.2.2).

3.2 Drittgeschäft

3.2.1 Geschäftstätigkeit

Die Beteiligungsunternehmen des Drittgeschäfts sind in drei „Beteiligungskategorien“ unterteilt. Im wertbeständigen Aviation-Geschäft liegt der Fokus auf dem Verkauf luftfahrtnaher Produkte und Publikationen sowie der Ausbildung von militärischem Flugsicherungspersonal. Im wettbewerbsintensiven ATM-Geschäft dominieren die Flugverkehrskontrolle an acht deutschen Regionalflughäfen und einem britischen Flughafen sowie das internationale Beratungs- und Projektgeschäft. Der Schwerpunkt im dynamischen UTM-Geschäft liegt auf der Erbringung von Unterstützungsdiensten zum Betrieb von Drohnen.

Wertbeständiges Aviation-Geschäft

Die im Konzern erhobenen Daten für Luftfahrtskarten bzw. -publikationen, den deutschen Luftraum betreffend, werden von Eisenschmidt im B2B und B2C Geschäft hauptsächlich online über einen Webshop vermarktet. Zusätzlich werden Luftfahrtskarten für Europa sowie weitere Produkte und Dienstleistungen zur Aus- und Weiterbildung von Luftfahrzeugführern entwickelt, hergestellt und vertrieben. Der Fokus der nächsten Jahre liegt auf der Gewinnung weiterer Marktanteile, vor allem die Ausweitung für UL- und Segelflug in Deutschland und Europa. Trotz des Rückgangs der Umsatzerlöse im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr erzielt die Eisenschmidt zum Bilanzstichtag ein positives Ergebnis.

Die Ausbildung der KAT für das militärische Flugsicherungspersonal der Bundeswehr findet anhand der vertraglich vereinbarten Simulator- und Lehrinfrastruktur und auf Basis eines umfassenden Qualitätsmanagementsystems statt. Zum Bilanzstichtag erzielt die KAT ein positives Ergebnis.

Wettbewerbsintensives ATM-Geschäft

Die DAS erbringt Flugplatzkontrolldienste an acht deutschen Regionalflughäfen sowie an einem Sonderflughafen. Zum 01.01.2023 kam mit dem Flughafen Braunschweig ein weiterer Regionalflughafen dazu. Zusätzlich werden Aerodrome Flight Information Services (AFIS) und Vorfeldkontrolldienste (Apron) an weiteren deutschen Flughäfen erbracht. Aufgrund einer Änderung des LuftVG berechnen die Regionalflughäfen nunmehr ihre flugsicherungsinduzierten Kosten an die DAS. Die DAS gibt diese entsprechend an die Luftraumnutzer bzw. an den Bund weiter.

Neben klassischer Flugsicherung vom Tower (Towerdienste) aus, bietet die DAS Flugplatzkontrolldienste und AFIS-Dienste auch als Remote-Service an. Die operationelle Implementierung und die zugehörige Technik wird über das Joint Venture AEROSENSE angeboten.

Die Geschäftstätigkeit der DAS umfasst ebenfalls den Vertrieb von Radar- bzw. Positionsdaten sowie Flugplandaten aus Deutschland sowie das weltweit angebotene System-Engineering (Maintenance) für gelieferte Flugsicherungssysteme. Die Auftragslage hinsichtlich ATS-Systeme hat sich 2022 weiter positiv gegenüber dem Vorjahr entwickelt.

Des Weiteren bietet die DAS Trainingsleistungen für den Kompetenzerhalt von betrieblichem Personal für externe Kunden an. Neben traditionellen Onsite-Trainings werden auch Online-Kurse inkl. Online-Simulationen angeboten. Für AFIS-Dienste ist die DAS seit 2022 hinsichtlich des Initial Trainings zertifiziert und bietet diese in Deutschland an.

Bei den Beratungsdienstleistungen entwickelte sich die Nachfrage im Jahr 2022 im internationalen Flugsicherungsgeschäft noch verhalten. In den Folgejahren wird auch hier mit einer Erholung gerechnet.

Im Geschäftsjahr 2022 verzeichnet die DAS gegenüber dem Vorjahr eine erhebliche Steigerung der Umsatzerlöse und des Jahresergebnisses.

Die ANSL erbringt als Tochtergesellschaft der DAS Flugplatzkontrolldienste am Flughafen Edinburgh. Die nahtlose Übergabe der Flugplatzkontrolldienste am Flughafen Gatwick an die NATS fand im Oktober statt. Trotz der im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen Umsatzerlöse durch den Wegfall des Flughafen Gatwick erzielt die ANSL ein deutlich positives Ergebnis.

Als Tochtergesellschaft der DAS stellt die DAS Bahrain der bahrainischen Flugsicherungsorganisation seit 1. Januar 2019 Flugsicherungspersonal zur Verfügung. Der Vertrag mit der Bahrain Civil Aviation Affairs zur Personalgestellung endet formal am 31.12.2023. Die Transition in das neue Area Control Center mit einem neuen ATM-Hauptsystem wurde erfolgreich abgeschlossen. Wie in den Vorjahren beendet die DAS Bahrain das Geschäftsjahr mit einem deutlich positiven Ergebnis.

Dynamisches UTM-Geschäft

Die Droniq konnte trotz der schwierigen Marktlage, des Fehlens eines U-Space-fähigen Systems und der noch nicht vorhandenen Regulierung in Deutschland die geplanten Umsätze erzielen und sich als der Anbieter positionieren, der professionelles Drohnenfliegen innerhalb und außerhalb eines U-Spaces ermöglicht. Wesentliche Meilensteine waren das Projekt U-Space Reallabor in Hamburg und die technische Ausstattung des G7-Gipfels sowie der G7-Außenministerkonferenz.

2022 konnten die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr erhöht werden. Am Bilanzstichtag ergibt sich aufgrund der hohen Aufwendungen zum weiteren Aufbau der Droniq und den sich zunächst sukzessive aufbauenden Umsatzerlösen ein Jahresfehlbetrag, der jedoch geringer als geplant ist.

3.2.2 Ertragslage

Ertragslage (Mio. EUR)		
	2022	2021
Gesamtleistung	97,8	85,8
Gesamtaufwand	-106,7	-93,7
EBIT	-8,9	-7,9
Finanzergebnis	-0,8	1,0
EBT	-9,7	-6,9
Ertragsteuern	2,0	1,1
Jahresfehlbetrag/ -überschuss	-7,7	-5,8
davon auf DFS entfallend	-6,3	-4,5
davon auf Minderheiten entfallend	-1,4	-1,3

Zur Segmentberichterstattung vgl. auch Konzern-Anhang in Kap. 26.

4 Mitarbeiter

Zu einer kontinuierlich hohen Dienstleistungsqualität gehören unabdingbar motivierte und qualifizierte Mitarbeiter. Deshalb konzentriert sich das Personalmanagement der DFS auf einen ganzheitlichen Prozess, der von der Personalauswahl über eine ansprechende Vergütung, eine gezielte Aus- und Weiterentwicklung bis hin zur langfristigen Bindung der Mitarbeiter reicht. Finanzielle Anreize werden mit einer lebensphasenorientierten, familienbewussten Personalpolitik unterstützt.

4.1 Mitarbeiterstruktur

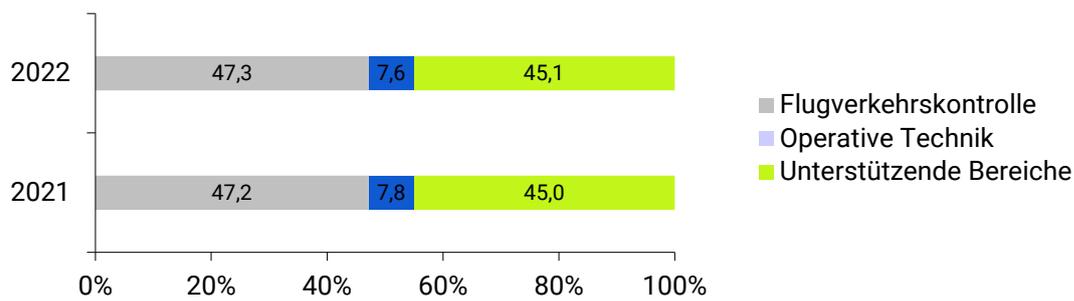
Der DFS-Konzern beschäftigte zum 31. Dezember 2022 insgesamt 6.070 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie setzen sich zusammen aus tariflichen, außertariflichen und leitenden Mitarbeitern, zugewiesenen Mitarbeitern des Luftfahrt-Bundesamts (LBA) und beurlaubten Soldaten. Die Tarifmitarbeiter unterliegen den Bestimmungen der unternehmensbezogenen Tarifverträge.

Die freie Verhandlung von Konditionen charakterisiert den Status der außertariflichen und leitenden Mitarbeiter. Für sie gelten unternehmensbezogene und fachliche Zielvereinbarungen. Anhand des Erfüllungsgrades ihrer Vereinbarungen bemessen sich die variablen Gehaltsbestandteile.

Die zugewiesenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA bilden eine weitere Beschäftigtengruppe. Für diese Beamten und Angestellten, die noch in einem Beschäftigungsverhältnis zum Bund stehen, gelten nach wie vor die Bundesbesoldungsordnung und der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Die Tarifverträge der DFS finden auf sie keine Anwendung. Die DFS übernimmt die hierfür anfallenden Aufwendungen.

	2022	2021
Stammpersonal gesamt (davon aus Tochterunternehmen)	6.070 (458)	6.079 (495)
Angestellte (davon aus Tochterunternehmen)	5.576 (434)	5.526 (454)
Beurlaubte Soldaten	112	124
Gewerbliche Arbeitnehmer	14	14
Techn./kaufm. Studierende & Auszubildende (davon aus Tochterunternehmen)	102 (1)	129 (12)
Auszubildende Flugverkehrskontrolle (davon aus Tochterunternehmen)	178 (23)	184 (29)
Mitarbeiter des LBA	88	102
davon Beamte	74	84
davon Tarifangestellte	14	18
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-0,1	-1,0
Anteil weiblicher Mitarbeiter (%)	27,3	27,4
Anteil ausländischer Mitarbeiter (%)	5,3	5,4

Mitarbeiter nach Tätigkeitsbereiche (%)



Von den 6.070 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Konzern waren 1.087 Personen in Teilzeit beschäftigt, davon 623 Frauen und 464 Männer. Damit erhöhte sich die Anzahl der Teilzeitkräfte gegenüber dem Vorjahr um 3,2 Prozent. Die Teilzeitquote beträgt 17,9 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 42,3 Jahren. Die Fluktuationsquote im Jahr 2022 betrug 1,6 Prozent.

Der Frauenanteil liegt bei 27,3 Prozent. Insgesamt nehmen 80 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 506 Führungskräften einer Quote von 15,8 Prozent entspricht.

Die DFS setzt das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FührposGleichberG) um und legte für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2026 eine Bereichsleiterinnenquote von 9 Prozent (bisher 5 Prozent) und eine Abteilungsleiterinnenquote von 19 Prozent (bisher 13 Prozent) für die Gesellschaft fest. Zum 31.12.2022 erreicht die DFS auf Ebene der Bereichsleiterinnen 8,7 Prozent und auf Ebene der Abteilungsleiterinnen 17,6 Prozent. Das Unternehmen fördert verstärkt und gezielt sowohl die Vereinbarkeit von Beruf und Familie als auch die Chancengleichheit.

Der Großteil der ausländischen Mitarbeiter kommt aus Großbritannien, gefolgt von Spanien, Österreich und Italien. Insgesamt sind 60 Nationen vertreten.

4.2 Beruf und Familie

Die DFS baut die Vereinbarkeit von Beruf und Familie kontinuierlich aus und etablierte hierfür eine an den Lebensphasen orientierte Personalpolitik. Sie trägt seit 2014 das Zertifikat des „audit berufundfamilie“ der gemeinnützigen Hertie-Stiftung. Während der Pandemie lag ein Schwerpunkt der Personalarbeit auf der Unterstützung der Mitarbeiter in der Vereinbarkeit von Beruf und Familie mit bedarfsgerechten Angeboten, z.B. zur Flexibilisierung der Arbeitszeit, aber auch mit dem Angebot an (Online-)Seminaren zu Themen der psychischen und physischen Gesundheit und Gesunderhaltung.

Über ihre gesamte Berufszeit hinweg stehen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unter anderem flexible Arbeitszeitmodelle, Gesundheitseinrichtungen, ein Betriebssportverein, Seminare und Weiterbildungsmaßnahmen zur Verfügung.

4.3 Persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter

Der DFS ist bewusst, dass ein großer Teil des künftigen Unternehmenserfolgs an die Weiterentwicklung individueller Stärken und Fähigkeiten der Mitarbeiter gekoppelt ist.

Hierfür bietet sie ein breites Angebot zur Förderung fachlicher und überfachlicher Kompetenzen, welches kontinuierlich an den veränderten Bedürfnissen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgerichtet wird. Lernbereitschaft, Erfahrungsaustausch, Vernetzung und Feedbackkultur spielen hierbei eine zentrale Rolle.

4.4 Ausbildung

Die DFS ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und bietet Berufseinsteigern seit vielen Jahren attraktive Ausbildungs- und Studienplätze mit Perspektive.

Ausbildungsbeginn		
	2022	2021
Gesamt	177	141
Fluglotse (davon aus Tochterunternehmen)	142 (16)	85 (13)
Duales Studium/Ausbildung (davon aus Tochterunternehmen)	35 (3)	56 10
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+25,5	-17,1

Zum 31. Dezember 2022 befanden sich insgesamt 414 Personen (inkl. Lotsen im Training „on the Job“ – OJT) im Konzern in der mehrjährigen Fluglotsenausbildung, davon 391 (inkl. OJT-Lotsen) bei der DFS. Insgesamt 170 Personen befanden sich in der theoretischen Grundausbildung.

Neben der Ausbildung zum Fluglotsen umfasst das Ausbildungsportfolio der DFS duale Studiengänge in Informatik, Flugsicherungstechnik, Elektrotechnik und Luftverkehrsmanagement sowie IT-spezifische und kaufmännische Ausbildungsplätze. Ergänzt wird das duale Studienangebot um einen neuen Studiengang in Air Traffic Management als Kombination von betriebswirtschaftlichem Bachelorstudium und praktischer FVK-Ausbildung.

Damit deckt die DFS ihren Bedarf an Fachkräften, die auf diesem Wege innerhalb des Unternehmens ausgebildet werden und mit hoher Wahrscheinlichkeit nach der Ausbildung oder dem Studium Aufgaben innerhalb der DFS übernehmen werden.

Tarifverhandlungen

Die Zusammenarbeit der Tarifvertragsparteien DFS und Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) war im Jahr 2022 neben konkreten tariflichen Einzelthemen von anhaltender coronabedingter Krisenarbeit geprägt.

5 Compliance

Die bundeseigene DFS und die inländischen Tochterunternehmen, deren Mehrheitseigentümer die DFS ist, unterliegen dem Anwendungsbereich des Public Corporate Governance Kodex (PCGK) des Bundes. Er verpflichtet die Geschäftsführung, für die Einhaltung und Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien zu sorgen. Auf dieser Grundlage hat die DFS ein Compliance-Management-System (CMS) eingerichtet.

Gemeinsam mit dem Risikomanagementsystem (RMS) und dem Safety- und Security-Managementsystem bilden diese Elemente die drei Säulen der auf Risikovorsorge ausgerichteten Unternehmensstruktur.

Für Hinweise von Beschäftigten der DFS bei Verdacht auf einen Compliance-Verstoß steht – neben internen Meldewegen – auch eine externe Ombudsperson zur Verfügung. Dies ermöglicht, dass Hinweise auch ohne Offenlegung der Identität des Hinweisgebenden gegenüber der DFS abgegeben werden können.

Schwerpunkt der Aktivitäten 2022 war die Definition der Rahmenbedingungen zur Verankerung einer Compliance-Schulung zur Sensibilisierung zum Code of Conduct und dem Hinweisgebersystem sowie die Anpassung der internen Strukturen und Arbeitsdokumentationen an die im Vorjahr erfolgte Neuausrichtung des CMS. In Vorbereitung auf die ab 2023 in der DFS umzusetzenden Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) wurden mehrere Teilprojekte mit dem Ziel gebildet, die umwelt- und menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten auch nach den Vorgaben des LkSG sicherzustellen.

Das Compliance-Management-System wird fortwährend weiterentwickelt und ausgebaut. Organisatorisch ist es dem Bereich Institutionelles/Recht zugeordnet. Über den Compliance-Beauftragten führt ein direkter Berichtsweg zur Geschäftsführung und zum Aufsichtsrat.

6 Risikobericht

6.1 Risikomanagementsystem

Der DFS-Konzern verfügt über ein differenziertes Risikomanagementsystem zum aktiven Umgang mit bestandsgefährdenden finanziellen Risiken (Unternehmensrisikomanagement). Ziel ist die Identifikation, Analyse, Überwachung und Steuerung der mit dem Geschäftsbetrieb einhergehenden Risiken. Darüber hinaus hat die DFS für infrastruktur- und sicherheitsrelevante Risiken (Safety & Security) gemäß den Vorgaben der VO (EU) 2017/373 entsprechende Sicherheitsmanagementsysteme (Safety & Security) eingerichtet.

Das Unternehmensrisikomanagement orientiert sich an den Veränderungen der Luftverkehrsbranche und des Konzerns, entwickelt den Risikomanagement-Prozess methodisch weiter und gewährleistet somit auch zukünftig eine frühzeitige Identifikation und Bekämpfung von Unternehmensrisiken.

Die Themenfelder zur Prüfung etwaiger Auswirkungen umfassen die Kategorien Betrieb (z. B. Erfüllung des gesetzlichen Auftrags, Infrastruktur), Finanzen (z. B. Kosten, Finanzmarkt, Kunden bzw. Lieferanten), Führung (z. B. Strategie, Personal, Organisation) sowie externes Umfeld (z. B. Politik und Gesetze, Katastrophen inklusive Pandemien und Terroranschläge). Die DFS-Bereichsleitungen identifizieren im Rahmen ihrer Führungsaufgaben im Regelfall quartalsweise mögliche/bestehende Risiken auch anhand dieser Themenfelder und tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit ihrer Aussagen zur Risikosituation ihrer Organisationseinheiten. Die Früherkennung von Risiken umfasst auch Anträge zur Genehmigung von Geschäftsvorhaben und Projekten.

Der Unternehmensrisikomanagement-Prozess wird zur bereichs- und prozessübergreifenden Evaluierung der gemeldeten Risikosituationen vom „Risikomanagement-Ausschuss“ (RMA) unterstützt, bestehend aus Mitgliedern in leitenden Funktionen und nah am unternehmerischen Entscheidungsgeschehen. Dies ermöglicht, unternehmensweite Zusammenhänge zu erkennen und diese zu bewerten.

Die mittel- und unmittelbaren Tochtergesellschaften der DFS werden systematisch in eigenen Risikomanagementsystemen mit auf das jeweilige Unternehmen angepassten Bewertungsschwellen geführt und überwacht. Die Risikomanagementsysteme der wesentlichen DFS-Beteiligungen orientieren sich an den Konzernvorgaben. Sie informieren im Rahmen der Quartalsberichterstattung nach § 90 Abs. 1 AktG über das Beteiligungsmanagement den Aufsichtsrat der DFS über die wirtschaftliche Lage sowie den Geschäftsverlauf (inklusive Risiken) der bestehenden Beteiligungen. Die Abstimmung mit der Geschäftsführung der DFS im Vorfeld stellt die Kommunikation bis zur Konzernleitung sicher.

Im Risikobericht an Geschäftsführung und Aufsichtsrat werden ausschließlich bestandsgefährdende Risiken gemeldet. Die Risikoberichterstattung an die Geschäftsführung findet vierteljährlich statt, der Aufsichtsrat wird halbjährlich informiert.

Die Ordnungsmäßigkeit des Risikomanagementsystems wird von der Konzernrevision regelmäßig geprüft.

6.2 Wesentliche Risiken

6.2.1 Unternehmensstrategische Risiken

Unternehmensstrategische Risiken entstehen im Wesentlichen aus der Fehleinschätzung von Umfeldbedingungen und künftigen Marktentwicklungen. Sie können zu einer inadäquaten Ausrichtung der unternehmerischen Aktivitäten mit negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage des DFS-Konzerns führen. Die DFS widmet deshalb – besonders auch aufgrund der aktuellen Corona-Krise – der Analyse und Prognose des Luftverkehrs, den politischen Entwicklungen sowie der europäischen Gebühren- und Leistungsregulierung (Charging and Performance Scheme) erhöhte Aufmerksamkeit. Die Geschäftsführung kontrolliert im engen Zusammenwirken mit allen Gremien regelmäßig ihre Einschätzungen, überprüft Abweichungen, erörtert Risiken und leitet notwendige Maßnahmen ab.

6.2.2 Finanzwirtschaftliche Risiken

6.2.2.1 Grundlagen des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements

Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit ist der DFS-Konzern verschiedenen finanzwirtschaftlichen Risiken ausgesetzt. Das Management dieser Risiken ist ein integraler Bestandteil der Planung und Umsetzung. Die Geschäftsführung legt die zugehörige Unternehmenspolitik fest. Sie zielt auf Vermeidung neuer sowie die Begrenzung bzw. Minimierung vorhandener Risiken. Das DFS-Finanzmanagement setzt diese Vorgaben um und wendet ein System zur Steuerung von finanziellen Risiken an, das auf das spezifische Geschäft des Konzerns zugeschnitten ist. Die DFS verfolgt und analysiert kontinuierlich im kritischen Dialog mit den Kernbanken und der Ratingagentur die Ereignisse an den Finanzmärkten, um ggf. bestehende Strategien neu zu bewerten oder neue Strategien zu entwickeln.

Die durchgeführte Value-at-Risk-Analyse bestimmt auf einem zur internen Steuerung eingesetzten Sensitivitätsmodell das Devisen- und Zinsrisiko. Mit historischen Simulationen von statistischen Zeitreihen über relevante Finanzmarktdaten aus der Vergangenheit werden Szenarien in die Zukunft extrapoliert, unter deren Anwendung simulative Marktwertveränderungen für die Finanzinstrumente errechnet werden. Die Analyse zeigt den absoluten Wertverlust, der bei einer Haltedauer von einem, zehn und zwanzig Tagen und mit einer Wahrscheinlichkeit von 99,00 Prozent nicht überschritten wird.

Value-at-Risk-Kennzahlen			
31.12.2022	1 Tag	10 Tage	20 Tage
VaR 99 in Prozent	0,43%	1,36%	1,92%
VaR 99 in Mio. EUR	1.812	5.732	8.092
31.12.2021	1 Tag	10 Tage	20 Tage
VaR 99 in Prozent	0,65%	2,07%	2,92%
VaR 99 in Mio. EUR	4.700	14.969	21.116

Die Darstellung der Value-at-Risk Kennzahlen orientiert sich an den potenziellen, risikobehafteten Auswirkungen, die aus seinen wesentlich bedeutsameren Investitionen in das nicht abgetretene Fondsvermögen resultieren.

6.2.2.2 Liquiditätsrisiko

Die COVID-19-Pandemie führte zu Umsatz- und Einnahmeausfällen aus dem Rückgang der Dienstleistungseinheiten Strecke sowie An- und Abflug und gefährdete die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Unternehmens. Die DFS ergriff verschiedene Maßnahmen, um die Liquiditätssituation zu verbessern, wie beispielsweise strikte Kosteneinsparungen. Die im Jahr 2021 erfolgte Eigenkapitalstärkung seitens des Bundes in Höhe von 300 Mio. EUR sowie die Entnahme von nicht abgetretenem Fondsvermögen in Höhe von 235,0 Mio. EUR stützen ebenfalls die Liquidität.

Die tägliche Liquidität wird vom Bereich Treasury überwacht und mit Hilfe einer einjährigen und mittelfristigen Liquiditätsplanung gesteuert (vgl. Kapitel 2.6.3.1).

6.2.2.3 Ausfallrisiko

Die operativen Tätigkeiten im regulierten Geschäft, die Engagements im Drittgeschäft sowie Finanzinstrumente setzen die DFS einem Ausfallrisiko und zunehmend einem Einzugs- und Vollstreckungsrisiko aus. Daher werden im operativen Geschäft die Forderungen laufend überwacht und Ausfallrisiken durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt. Die DFS fordert zudem im An-/Abflugbereich Sicherheitsleistungen von Kunden mit relevanten Umsatzvolumina ein, sofern definierte Warnschwellen überschritten werden.

Für die Streckenkontrolldienste fakturiert EUROCONTROL alle Flüge auf Basis von Datenübermittlungen der einzelnen Mitgliedsstaaten und ergänzender Informationen des Network Managers. Die Rechnungsstellung erfolgt auf Basis der zu diesem Zeitpunkt bekannten Rahmendaten (Operator, Gewicht, Distanz). In Einzelfällen werden bei offenen Forderungen nach Konsultation mit den Mitgliedsstaaten und billigem Ermessen Vereinbarungen getroffen, in denen Dritte für erbrachte Leistungen Teilzahlungen leisten. EUROCONTROL erhebt keine Sicherheiten, leitet aber zur Beitreibung fälliger Forderungen, die innerhalb der gesetzten Fristen nicht bezahlt werden, Durchsetzungsmaßnahmen ein. Dazu bedarf es eines Beschlusses der Mitgliedstaaten.

Die DFS kann diese Ermessensentscheidungen von EUROCONTROL nicht beeinflussen. Die zwischenstaatliche Vereinbarung „Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren vom 12. Februar 1981 (BGBl. 1984 II S. 109)“ auf europäischer Ebene hindert sie daran, drohende Forderungsausfälle im Streckenbereich durch die Einforderung von Sicherheitsleistungen zu begrenzen. Ungeachtet dieser Restriktionen lehnt die Regulierungsbehörde derzeit eine Einbeziehung der Einziehungs-, Ausfall- und Vollstreckungsrisiken als „Unkontrollierbare Kosten“ ab. Das maximale Ausfallrisiko geben die Buchwerte der in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerte wieder.

6.2.2.4 Ratingrisiko

Eine externe Ratingagentur und die Deutsche Bundesbank (Notenbankfähigkeit der Schuldtitel der DFS) beobachten die wirtschaftliche Entwicklung und Leistungsfähigkeit der DFS. Negative Analysen und Herabstufungen der Ratings können sowohl die Aufnahme von Fremdmitteln erschweren als auch die Konditionen der Finanzierung beeinträchtigen und damit zu höheren Zinslasten führen.

6.2.2.5 Zinsänderungsrisiko

Sowohl im Bereich der Finanzierungen, der Finanzanlagen sowie der Bewertung der Verpflichtungen aus der betrieblichen Altersversorgung ist der Konzern einem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt. Die effektive Steuerung des Zinsänderungsrisikos wird mit dem Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten mit einer Laufzeit- und Volumenkongruenz zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft gewährleistet. Wertabweichungen des Barwerts der Versorgungsverpflichtungen bei Parameterschwankungen von +/-0,5 Prozentpunkten sind in einer Sensitivitätsanalyse im Konzern-Anhang dargestellt (vgl. 22 im Konzern-Anhang).

6.2.2.6 Wechselkursrisiko

Der DFS-Konzern unterliegt Transaktionsrisiken im Rahmen grenzüberschreitender Beschaffungsvorgänge. Der größte Teil der Fremdwährungsbestellungen/-verbindlichkeiten entsteht durch Lieferantenfakturierung in US-Dollar (USD). Das Gesamtvolumen betrug ca. 1,0 Mio. USD im Berichtszeitraum (Vorjahr: 1,1 Mio. USD). Andere Währungen sind nur in geringem Umfang betroffen.

Wechselkursrisiken von Finanzgeschäften (Fremdwährungsanleihen, Commercial Paper) werden sofort bei Geschäftsabschluss kongruent abgesichert.

6.2.3 Leistungswirtschaftliche und informationstechnische Risiken

Die DFS und ihre Tochterunternehmen räumen der Sicherheit des Luftverkehrs oberste Priorität ein. Für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten richteten sie deshalb Sicherheitsmanagementsysteme (Safety & Security) entsprechend den Vorgaben der VO (EU) 2017/373 ein. Zudem gehören die Flugsicherungsdienstleistungen gemäß BSI-Kritisverordnung (BSI KritisV) gemäß § 27c LuftVG zu den „Kritischen Infrastrukturen“. Um die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen und die Risiken durch Cyberangriffe zu minimieren, hat die DFS ein Security Operation Center etabliert, das kontinuierlich optimiert und weiterentwickelt wird. In das Risikomanagementsystem der DFS bzw. der Töchter wurden neben den Systemen und Anwendungen der Flugsicherungsdienste auch administrative Systeme und Anwendungen aufgenommen.

Auf Ebene der Planung, der Realisierung und des Betriebs der Infrastruktur der DFS und ihrer Tochterunternehmen werden vielfältige Maßnahmen ergriffen, um die Wahrscheinlichkeit eines die Sicherheit des Luftverkehrs gefährdenden und wirtschaftlich relevanten Ausfalls der betrieblichen Infrastruktur zu minimieren. Wo es für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und anderer Geschäftsprozesse erforderlich ist, werden unter Berücksichtigung der Schutzziele Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit ausführliche Risikoanalysen durchgeführt, um eine dem Risiko angemessene Umsetzung von Schutzmaßnahmen sicherzustellen.

6.2.4 Personelle Risiken

Das Engagement und die Leistungsfähigkeit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für den DFS-Konzern zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des deutschen Luftraums sowie für die effiziente Leistungserbringung von entscheidender Bedeutung.

Mit Einführung der ökonomischen Regulierung sowie dem zunehmenden technologischen Wandel haben sich die Rahmenbedingungen für die DFS in den letzten Jahren spürbar verändert. Das Personalmanagement ist daher gefordert, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter darin zu unterstützen, die sie betreffenden Veränderungen umzusetzen.

Der demografische Wandel und der stärker werdende Wettbewerb der Unternehmen um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte bilden vor dem Hintergrund des prognostizierten Rückgangs der Erwerbsquote in Deutschland ein weiteres nicht zu unterschätzendes Risiko. Auch die interne Demografie birgt langfristig Risiken hinsichtlich einer ausgewogenen Altersstruktur und der nachhaltigen Sicherung fachlicher Fähigkeiten.

Mit einem zielgerichteten, strategischen Personal- und Führungskräfteentwicklungsprogramm und gezielten Personalmarketing- und Rekrutierungsmaßnahmen trägt das Personalmanagement dazu bei, den Personalkörper bedarfsgerecht weiterzuentwickeln sowie mit qualifizierten externen Fachkräften zu ergänzen.

Das Pandemieteam der DFS war auch im Jahr 2022 durchgehend aktiv. Oberstes Ziel war der Schutz der DFS-Mitarbeitenden vor einer Corona-Infektion sowie die Aufrechterhaltung der Dienste der operativen Bereiche Betrieb und Technik. Mit umfangreichen Maßnahmen (u.a. Homeoffice und strengen Hygieneregeln vor Ort) hat die DFS dieses Ziel bisher erreicht. Daher ist es der DFS und allen Beteiligungsunternehmen gelungen, die Rate der potenziell infizierten Mitarbeiter sehr niedrig zu halten. Bis heute gab es keine corona-bedingten, negativen Auswirkungen auf den Luftverkehr durch die DFS. Alle Leistungen nach § 27c LuftVG konnten zuverlässig aufrechterhalten werden.

6.2.5 Versicherte Risiken

Der Versicherungsschutz der DFS deckt die gängigen versicherbaren Risiken der DFS und ihrer Tochterunternehmen ab. Er umfasst insbesondere die Kompensation für den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich daraus resultierender Betriebsunterbrechungen abzüglich der üblicherweise vereinbarten Selbstbehalte.

Bei der Beurteilung der versicherten Risiken ist zu berücksichtigen, dass die DFS weitgehend hoheitliche Verwaltung im Sinne des Art. 87d des Grundgesetzes in Verbindung mit §§ 31b und 31d des Luftverkehrsgesetzes im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland ausübt. Infolgedessen haftet die Bundesrepublik Deutschland bei Ansprüchen Dritter nach den allgemeinen Grundsätzen der Staatshaftung.

6.2.6 Gesamteinschätzung zur Risikolage

Die Geschäftsführung erkennt derzeit – mit Ausnahme von Cyberrisiken – keine weiteren Risiken, die einzeln oder gebündelt auftretend den Bestand des Unternehmens gefährden könnten.

Das Thema Cyberangriffe ist in den vergangenen Jahren auch in der Öffentlichkeit mehr in den Fokus gerückt. Laut Analyse des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik ist die Bedrohungslage im Cyber-Raum so hoch wie nie. Ransomware-Angriffe bleiben die Hauptbedrohung für Unternehmen.

7 Prognosebericht

7.1 Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds und Auswirkungen auf den Luftverkehr

Die pandemiebedingten Reisebeschränkungen der vergangenen Jahre dürften für die künftige Verkehrsentwicklung (bis auf ein paar Ausnahmen im Interkontinentalbereich) keine nennenswerte Rolle mehr spielen. Die DFS geht daher davon aus, dass sich die Erholung des Luftverkehrs in den nächsten Jahren fortsetzt.

Die Entwicklung verläuft jedoch nicht in allen Segmenten gleich. Insbesondere der Geschäftsreiseverkehr dürfte sich auf einem neuen Normalniveau deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus einpendeln. Kurzfristig bleibt abzuwarten, ob Flugstreichungen aufgrund von Personalengpässen in der Luftfahrt vermieden werden können.

Der Krieg in der Ukraine hat zum Einbruch einiger Märkte geführt und befeuert vor allem die Risiken bzgl. der weltweiten Konjunkturentwicklung. Die hohen Energiekosten treiben die Inflation und damit auch die Ticketpreise nach oben. Als Korrektiv zur Inflation hob die Europäische Zentralbank die Leitzinsen an. Die straffe Geldpolitik mit höheren Realzinsen, anhaltend hohe Energiepreise sowie ein schwaches Wachstum der realen Haushaltseinkommen dürften das Wirtschaftswachstum schwächen.

Die Herausforderungen der Luftverkehrsbranche liegen weitgehend in der weltweiten Konjunkturentwicklung, den hohen Kerosinkosten sowie dem Personalmangel und können sich dämpfend auf die Luftverkehrsentwicklung auswirken. Somit ist der Ausblick für die kommenden Jahre trotz Erholung etwas verhaltener als bislang angenommen.

Das globale Wachstum wird nach den Prognosen des IWF in seinem World Economic Outlook von geschätzten 3,4 Prozent im Jahr 2022 auf 2,9 Prozent im Jahr 2023 sinken und dann auf 3,1 Prozent im Jahr 2024 steigen. Die Prognose für 2023 liegt damit unter dem Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2019 von 3,8 Prozent. Die Anhebung der Zentralbankzinsen zur Bekämpfung der Inflation und Russlands Krieg in der Ukraine belasten weiterhin die Wirtschaftstätigkeit. Die OECD geht im OECD Economic Outlook vom November 2022 von einem Plus von nur 2,2 Prozent für 2023 aus.

Die EU gehört aufgrund ihrer geografischen Nähe zum Ukraine-Krieg und ihrer starken – wenn auch stark abnehmenden – Abhängigkeit von Importen fossiler Brennstoffe zu den am stärksten gefährdeten Volkswirtschaften. Für 2023 prognostiziert die EU daher ein reales BIP-Wachstum von nur 0,3 Prozent. Bis 2024 sollte sich die EU weitgehend den Rahmenbedingungen angepasst haben und rechnet mit einem durchschnittlichen Wachstum von 1,6 Prozent.

Die führenden Wirtschaftsforschungsinstituten sehen für die zukünftige konjunkturelle Entwicklung in Deutschland weitgehend eine Rezession für das Jahr 2023 voraus mit einem negativen Wachstum von durchschnittlich -0,2 Prozent zum Vorjahr. Die Bundesregierung hingegen prognostiziert in ihrem Jahreswirtschaftsbericht, dass das BIP im Jahr 2023 leicht um 0,2 Prozent zulegen wird. Als Hauptgrund nennt sie die massiven staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen für private Haushalte und Unternehmen sowie deren Anpassungen an die hohen Energiepreise und die damit verbundenen Einsparungen von Gas. Im Jahr 2024 wird sich die Wirtschaft voraussichtlich weiter erholen und um 1,8 Prozent wachsen.

Die globalen Aussichten unterliegen weiterhin erheblichen Risiken, einschließlich der Möglichkeit zusätzlicher COVID-19-Wellen und finanzieller Belastungen angesichts der hohen

Verschuldung einzelner Länder. Es wird damit gerechnet, dass der Inflationsdruck mit der Behebung der Engpässe nachlässt und die Lohnkosten nur moderat steigen.

Der Statistics and Forecast Service von EUROCONTROL (STATFOR) beschreibt in seinem im Oktober 2022 erschienenen EUROCONTROL Forecast 2022–2028 ein Verkehrswachstum im Jahr 2023 von 15,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. In den darauffolgenden Jahren erwartet STATFOR ein durchschnittliches Wachstum von rund 3,0 Prozent pro Jahr, wobei der Luftverkehr in den ersten Jahren stärker zunimmt und gegen Ende der mittelfristigen Betrachtung in den langfristigen Trend einschwenkt. Das Niveau des Jahres 2019 wird nach der Einschätzung von STATFOR bereits im Jahr 2024 wieder erreicht.

7.2 Zukünftige Entwicklung

7.2.1 Regulierte Geschäft

Regulierungsperiode 3 (2020–2024)

Die dritte Regulierungsperiode hat am 1. Januar 2020 auf Basis der Leistungs- und Gebührenverordnung (EU) 2019/317 und den EU-Zielwerten gemäß Beschluss (EU) 2019/903 begonnen. Die von der EU-Kommission aufgrund der COVID-19-Pandemie und des damit verbundenen Verkehrs-/Umsatzeinbruchs veranlasste Anpassungsverordnung (EU) 2020/1627 führte zu einer Revision aller fünf Jahre der RP3 und damit neuen EU-Zielwerten und der Entwicklung neuer Leistungspläne. Der revidierte FABEC-Leistungsplan für RP3 wurde bisher aufgrund einer von der EU-Kommission identifizierten Inkonsistenz des belgisch-luxemburgischen Kosteneffizienz-Beitrags nicht angenommen. Die FABEC-Staaten haben inzwischen ihre nationalen Beiträge jeweils individuell an die EU-Kommission übermittelt. Der nationale Leistungsplan wurde am 14.12.2022 von der EU-Kommission genehmigt.

Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnungen

Am 22. September 2020 hat die EU-Kommission ihren Vorschlag für eine Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnung veröffentlicht. Aufgrund schwieriger Verhandlungen zwischen EU-Parlament, EU-Rat und EU-Kommission im so genannten Trilog-Verfahren wird nicht davon ausgegangen, dass vor Beginn der Vorbereitungsarbeiten für RP4 Kompromissvorschläge zu allen kritischen Punkten angenommen sein werden. Inhaltlich konzentriert sich der Vorschlag auf Kompetenzverschiebungen zwischen europäischen Institutionen und Mitgliedsstaaten und nicht auf die Themenfelder, die gemäß Zielsetzung der EU-Kommission, Digitalisierung und Emissionsreduzierung in den nächsten Jahren tatsächlich vorantreiben können.

Programm iCAS

Zur Minimierung von Einführungsrisiken und als Reaktion auf die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Entwicklungsfortschritt wurde der bisher verfolgte Plan zur Entwicklung und Einführung von iCAS an den Kontrollzentralen des unteren Luftraums, die sog. „iCAS-Phase II“, gestreckt. Nach vorliegenden Erkenntnissen werden die Zeitfenster zur Einführung der iCAS-Phase-II-Software an den Niederlassungen des unteren Luftraums auf 2023 bis 2025 festgelegt. Für die Niederlassung Karlsruhe prüft die DFS Alternativen.

Der Mandatstermin zur Einführung von Flight Object IOP wurde aus der Durchführungsverordnung EU Nr. 716/2014 der Europäischen Kommission herausgenommen. Das Projekt iCAS Flight Object IOP wird bis Ende 2024 ausgesetzt. Die DFS prüft bis dahin Optionen, um die Entwicklung von Flight Object IOP ggfs. im Rahmen der bestehenden iTEC-Kooperation weiterzuverfolgen.

Remote Tower Control

Nach Inbetriebnahme des RTC Saarbrücken und Erfurt soll die Inbetriebnahme am TWR Dresden nach einer weiteren Validierungsphase, in der das RTC-Konzept noch einmal überprüft wird, Ende 2023 erfolgen.

7.2.2 Drittgeschäft

Die Konzernleitung verfolgt eine langfristige Strategie zum wertschöpfenden Ausbau des Drittgeschäfts zur Unterstützung des Kerngeschäfts, sofern sich entsprechende Chancen im Markt ergeben. Das Drittgeschäft bietet Wachstumspotenziale für den DFS-Konzern und ist daher ein wesentlicher Bestandteil der Konzernstrategie 2030.

Die größten Umsatzerlöse im Jahr 2023 im Drittgeschäft plant die DFS mit der Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten, der Ausbildung militärischer Lotsen und mit der Vorfeldkontrolle. Weiterhin zählen die Gestellung von Flugsicherungspersonal, Programmierleistungen und Verträge über die Bodenlagendarstellung an einzelnen Flughäfen dazu.

Im Flugsicherungsbetrieb an den deutschen Regionalflughäfen bildet das Projekt zum Aufbau eines RTC Centers in Braunschweig einen Schwerpunkt, mit dem die Towerdienste an den Flugplätzen Braunschweig und Emden (AFIS) ortsunabhängig ermöglicht werden soll. Im Bereich UTM wird sich die Droniq weiter als führende digitale Plattform für die unbemannte Luftfahrt positionieren. Dazu wird im Jahr 2023 die Zertifizierung als erster U-Space Service Provider in Deutschland angestrebt. Die Gesellschaft wird im kommenden Jahr geplante Verluste erwirtschaften.

Die Geschäftsführung erwartet für das Drittgeschäft des DFS-Konzerns im Jahr 2023 ein negatives Ergebnis im unteren einstelligen Millionen-Euro-Bereich.

Die Unterstützung des Drittgeschäfts durch die DFS entlastet das regulierte Geschäft mit 21,3 Mio. EUR und somit den Luftraumnutzer.

7.3 Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

7.3.1 Erlöse und Kosten

Die Europäische Kommission hat im Dezember 2022 den von der Bundesrepublik Deutschland eingereichten nationalen Leistungsplans genehmigt. Die Unterdeckungen der Jahre 2020 und 2021 wurden im Geschäftsjahr 2021 erfolgswirksam in einem Betrag zusammengefasst und ab dem Jahr 2023 über sechs Jahre verteilt in der Gebührenberechnung berücksichtigt. Dadurch erhöhen sich ab dem Jahr 2023 für die DFS die Einnahmen.

Allerdings ist im regulierten Geschäft auch für das Jahr 2023 das Erreichen des Vorkrisenniveaus zu bezweifeln und weiterhin mit niedrigen Gebühreneinnahmen als im Leistungsplan angenommen zu rechnen. Die dem Leistungsplan zu Grunde liegende Prognose der EUROCONTROL-Abteilung STATFOR aus dem Oktober 2021 geht für 2023 bei den erlösrelevanten Dienstleistungseinheiten von einem Niveau von rund 98 Prozent des Jahres 2019 und von einem Erreichen des Vorkrisenniveaus im Jahr 2024 aus. Diese Einschätzung wird von der DFS derzeit nicht vollumfänglich geteilt. Sie geht gleichfalls von einer dynamischen Verkehrsentwicklung aus, allerdings wird aktuell erwartet, dass eine Rückkehr des Flugverkehrs zum Niveau vor der Krise frühestens im Jahr 2025 möglich ist. Die dadurch entstehenden Abweichungen von den Vorgaben im Regulierungszeitraum unterliegen wie bereits in den vorangegangenen Regulierungsperioden der Verkehrsrisikoteilung.

Die Aufwendungen, sowohl des regulierten als auch des Drittgeschäfts, werden in besonderem Maße von den Personalkosten inkl. der betrieblichen Altersversorgung beeinflusst. Die Personalkosten werden durch die Nachführungen im FVK-Bereich und Tarifierhöhungen weiter steigen. In Abhängigkeit von der Zinsentwicklung können sich die Kosten der betrieblichen Altersversorgung deutlich verändern. Im Rahmen des strategischen Effizienzsteigerungsprogramms STEP sollen entsprechende Gegenmaßnahmen wirksam werden.

Die Geschäfts-Chancen im DFS-Konzern entstehen überwiegend im freien Wettbewerb im Drittgeschäft.

7.3.2 Investitionen

Die DFS wird weiterhin primär Investitionen in kapazitätserweiternde und produktivitätssteigernde Flugsicherungssysteme tätigen. Diese und weitere Investitionen in die Infrastruktur sowie Ersatzinvestitionen werden aus dem Cashflow finanziert und mittels fristenkongruenter Abschreibungen amortisiert.

Mit den Projekten zur Erneuerung der Systeminfrastruktur der ATS-Systeme sowie der Erneuerung von Kommunikations-, Navigations- und Ortungsanlagen werden wesentliche Erneuerungsinvestitionen vorgenommen. Zudem werden die gestiegenen Inflationsraten zu höheren Beschaffungskosten bei Projekten führen.

Dadurch werden sich die Investitionen 2023 voraussichtlich leicht über dem Niveau von 2022 bewegen.

7.3.3 Liquidität

Die oben beschriebene Genehmigung des nationalen Leistungsplans führt zu mehr Einnahmen ab 2023. Die DFS kann daher im kommenden Jahr planmäßig ohne Aufnahme von Fremdmitteln die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sicherstellen. Durch Entnahmen aus Fondsvermögen wird die DFS 2023 ein Schuldscheindarlehen in Höhe von 110 Mio. Euro zurückzahlen.

Die Entwicklung an den Kapitalmärkten ist weiterhin schwer vorherzusagen. Insbesondere die Entwicklung der Inflation und damit einhergehend der Zinsen beeinflussen die Finanzstrategie der DFS. Während die hohe Inflation zu höheren Preisen und Personalkosten führt, sorgen die steigenden Zinsen für eine Reduzierung der Verpflichtung bei den Versorgungsleistungen und für den Wegfall der Strafzinsen auf Sichteinlagen.

7.3.4 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

Die DFS hat im Jahr 2022 viele Grundsteine gelegt, um die Herausforderungen im Jahr 2023 zu meistern und das Jahr optimistisch anzugehen. Der erwartete Anstieg des Luftverkehrs stellt erneut große Herausforderungen an die Erbringung der Luftraumkapazität und die Sicherheit. Altersabgänge von Fluglotsen müssen stetig durch Nachwuchsförderung kompensiert werden.

Die Genehmigung des nationalen Leistungsplans und die damit verbundene Vereinnahmung der Carry-over aus den Jahren 2020 und 2021 versetzen die DFS nach drei Jahren wieder in die Lage, ihre finanziellen Verpflichtungen aus eigener Kraft zu bewältigen.

Den Kostensteigerungen aufgrund der hohen Inflation, insbesondere bei der Energie und den Projektkosten, wird durch konsequente Umsetzung des Effizienzprogramms entgegengewirkt. Ein Anstieg der Ausgaben lässt sich dadurch allerdings nicht völlig verhindern.

Die Kapitalmärkte stehen auch im Jahr 2023 vor größeren Herausforderungen. Sie dürften von Konjunktur, Geld- und Geopolitik geprägt bleiben. Nach den weitreichenden Verlusten sowohl an den Aktien- wie auch an den Rentenmärkten im vergangenen Jahr geht die DFS von einem leichten Wachstum ihrer Kapitalanlagen aus.

Den Chancen stehen naturgemäß auch Risiken gegenüber. Die weiterhin ungewissen geopolitischen Folgen des Kriegs in der Ukraine, die Entwicklung von Inflation und Zinsen, die Auswirkungen der Covid Pandemie in China und letztlich die schwache Wirtschaftsentwicklung seien exemplarisch genannt.

Insgesamt geht die Geschäftsführung für 2023 auf Basis des gebührenrechtlichen Abschlusses von einem leicht positiven Ergebnis (EBT) im unteren zweistelligen Millionen-Euro-Bereich aus.

8 Erläuterungen zum Einzelabschluss der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (HGB)

Der Konzernlagebericht 2022 wurde gemäß § 315 Abs. 5 HGB in Verbindung mit § 289 Abs. 2 HGB mit dem Lagebericht der DFS zusammengefasst. Die Darstellungen der Kapitel 1 bis 7 entsprechen im Wesentlichen jenen der DFS. Nachfolgende Informationen beziehen sich ausschließlich auf den Einzelabschluss der DFS nach HGB.

8.1 Grundlagen der DFS

Die DFS sichert mit insgesamt 5.612 operativen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den deutschen Luftraum und bietet zusätzliche Leistungen im freien Wettbewerb an (Drittgeschäft).

Die Grundlagen der DFS entsprechen im Wesentlichen jenen des DFS-Konzerns (vgl. Kapitel 1).

8.2 Wirtschaftsbericht

8.2.1 Prognose-Ist-Vergleich

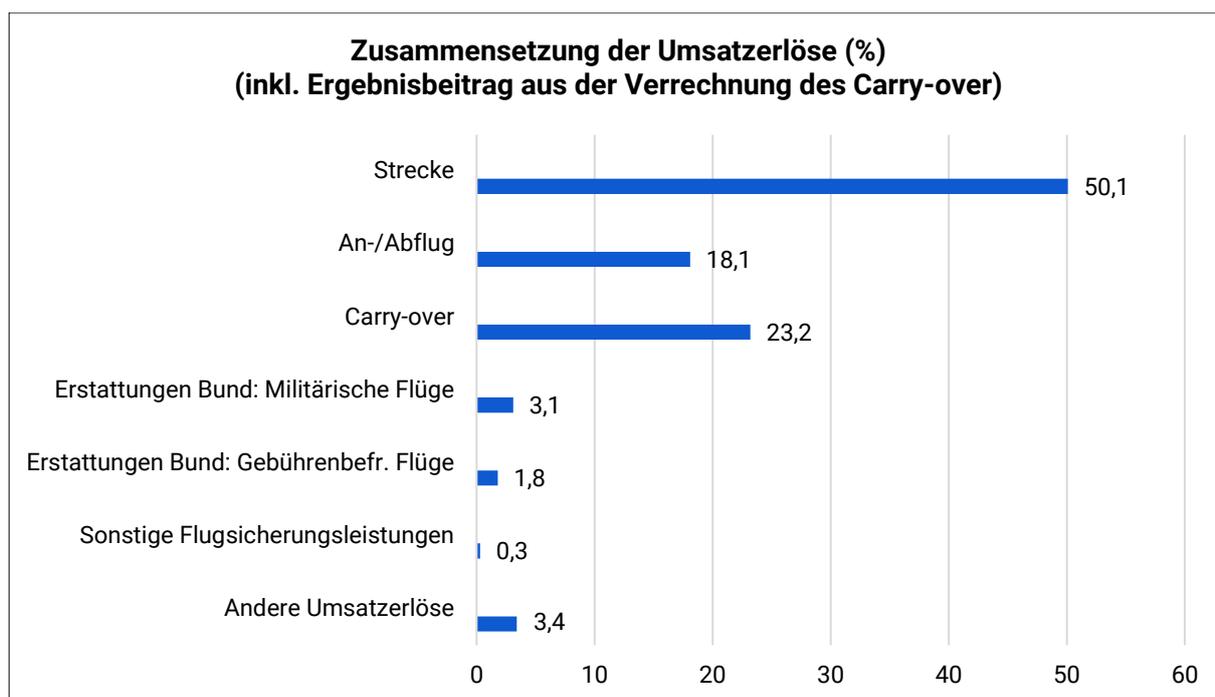
Prognose-Ist-Vergleich 2022			
	Ist zum 31.12.2021	Prognose für 2022	Ist zum 31.12.2022
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 7,68 Mio. An-/Abflug: 0,70 Mio.	Leichter Anstieg	Strecke: 12,5 Mio. An-/Abflug: 1,1 Mio.
Umsatzerlöse gesamt	1.310,1 Mio. EUR	Nicht kostendeckend	1.256,7 Mio. EUR
Abschreibungen	80,8 Mio. EUR	Leicht über Vorjahresniveau	83,9 Mio. EUR
Ergebnis gesamt	-124,3 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Mio.-EUR-Bereich	-617,5 Mio. EUR
FVK-Ausbildungsbeginn	72	Weiterhin Nachführung von Auszubildenden	126

Das Ergebnis wird in Kapitel 8.2.5 dargestellt.

8.2.2 Umsatzerlöse

Die DFS erzielte im Geschäftsjahr 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 1.256,7 Mio. EUR (im Vorjahr 1.310,1 Mio. EUR) und erreichte damit gegenüber dem Vorjahr rund 4,1 Prozent niedrigere Umsätze.

Die Erlöse aus Flugsicherungsleistungen sanken von 1.264,0 Mio. EUR auf 1.214,0 Mio. EUR. Sie berücksichtigen insgesamt die im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus dem Carry-over in Höhe von insgesamt 292,0 Mio. EUR (im Vorjahr 670,0 Mio. EUR), welche aus der stark reduzierten Verkehrssituation resultieren und über einen Ausgleichsmechanismus von den Luftraumnutzern erst zukünftig zu tragen sein werden.



Innerhalb der sonstigen Flugsicherungsleistungen und anderen Umsatzerlöse erreichte das preisfinanzierte Geschäft mit 18,6 Mio. EUR (im Vorjahr: 28,2 Mio. EUR) einen Anteil von rund 25,4 Prozent.

8.2.3 Sonstige betriebliche Erträge

	2022	2021
Gesamtbetrag	32,0	39,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-18,1	-1,5

(Wesentliche Bestandteile zeigt der HGB-Anhang in Kapitel 4.2)

8.2.4 Aufwandsschwerpunkte

Personalaufwand (Mio. EUR)	2022	2021
Gesamtbetrag	1.290,4	1.366,0
Löhne und Gehälter	665,4	623,0
soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	618,3	736,0
Personalkosten des LBA	6,7	7,0
Anteil am Gesamtaufwand (%)	83,4	84,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-5,5	+15,6

Durch die Einführung des IDW RH FAB 1.021 ergab sich für die DFS GmbH ein einmaliger Umstellungseffekt in Höhe von ca. 131 Mio. Euro.

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. EUR)	2022	2021
Gesamtbetrag	162,2	158,7
Anteil am Gesamtaufwand (%)	10,4	9,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	2,2	-3,4

(Wesentliche Bestandteile zeigt der HGB-Anhang in Kapitel 4.5).

Abschreibungen (Mio. EUR)	2022	2021
Gesamtbetrag	83,9	80,8
Anteil am Gesamtaufwand (%)	5,4	5,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	3,8	-6,7

8.2.5 Ergebnis

Die DFS verzeichnet für das Geschäftsjahr 2022 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von -617,5 Mio. EUR (im Vorjahr -124,3 Mio. EUR Jahresfehlbetrag).

Jahresüberschuss (+) /-fehlbetrag (-) (Mio. EUR)	2022	2021
Gesamtbetrag	-617,5	-124,3
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	>-100	+73,9

Das Ergebnis beinhaltet Kosten aus der Anwendung des kalkulatorischen Modells im Zusammenhang mit der bAV im Rahmen der Einführung der regulierten Gebühr zum 1. Januar 2012 in Höhe von 78,3 Mio. EUR (Vorjahr: 78,3 Mio. EUR) und Fördergelder in Höhe von 17,0 Mio. EUR (Vorjahr: 22,0 Mio. EUR). Die im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus „Carry-over“ in Höhe von insgesamt 292,0 Mio. EUR (im Vorjahr 670,0 Mio. EUR) entlasten das Ergebnis nur gering.

Durch eine gesunkene Gesamtleistung (aufgrund von Flugverkehrszahlen, die unterhalb des prognostizierten Bereiches lagen) entwickelte sich das Ergebnis trotz gesunkener Gesamtkosten in den prognostizierten Verlustbereich.

Die DFS berücksichtigte ferner die mit dem Luftraumnutzer im Jahr 2022 zu verrechnenden Gebührenmindereinnahmen des Jahres 2018.

Insgesamt zeigt sich ein Jahresergebnis, das deutlich vom Krieg in der Ukraine, Einschränkungen des Luftverkehrs aufgrund von Corona sowie der Einführung des IDW Standard RH FAB 1.021 gekennzeichnet ist. Die deutlichen Verluste am Kapitalmarkt belasten das Ergebnis zusätzlich.

8.2.6 Investitionen

Die DFS tätigte im Geschäftsjahr 2022 Investitionen in Höhe von 53,5 Mio. EUR (im Vorjahr: 70,7 Mio. EUR).

8.2.7 Bilanzstruktur

Im Jahr 2022 erhöhte sich die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr von 2.758,5 Mio. EUR um 18,7 Prozent auf 3.273,5 Mio. EUR.

Aktivseite

Das Anlagevermögen reduzierte sich insgesamt leicht um 5,8 Prozent. Maßgebend sind hierbei überwiegend die Abschreibungen, die die Investitionen überstiegen.

Die Finanzanlagen verminderten sich im Wesentlichen aufgrund einer Tilgungsleistung (2,6 Mio. EUR) im Rahmen eines bestehenden Darlehensvertrags mit dem Tochterunternehmen DFS Energy, um 4,1 Prozent. Das Umlaufvermögen reduzierte sich um 24,6 Prozent. Hierbei sanken die liquiden Mittel um rund 7,1 Mio. EUR (-8,7 Prozent), die Kapitalanlage in nicht abgetretenes Fondsvermögen reduzierte sich um rund 228,3 Mio. EUR (-35,1 Prozent).

Die Vorräte und die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen entwickelten sich im Wesentlichen konstant.

Zudem weist die DFS für das Jahr 2022 einen aktiven Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung in Höhe von 1.270,6 Mio. EUR aus. Dieser Posten beinhaltet im Wesentlichen vom Luftraumnutzer zukünftig zu erstattende Beträge aus der coronabedingt hohen Verkehrsabweichung des Jahres 2020 und 2021, sowie den Carry-over für das Jahr 2022 in Höhe von 292,0 Mio. EUR.

Ferner zeigt die DFS für 2022 einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag in Höhe von 709,8,0 Mio. EUR aufgrund des erneut negativen Jahresergebnisses (-617,5 Mio. EUR).

Passivseite

Das Eigenkapital verbleibt derzeit ungedeckt, die Rückstellungen stiegen um 38,8 Prozent, die Verbindlichkeiten entwickelten sich strukturell weitgehend konstant.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres (-617,5 Mio. EUR) belastete das (negative) Eigenkapital.

Die Pensionsrückstellungen (saldierter Wert mit zugehörigem Planvermögen) stiegen um 43,9 Prozent, bzw. 673,3 Mio. EUR. Bei Ermittlung der Pensionsrückstellungen wird ab dem Jahr 2022 das Aktivprimat angewandt. Durch die erstmalige Anwendung des IDW RH FAB 1.021 ergab sich eine Erhöhung der Pensionsrückstellungen um ca. 131 Mio. EUR. Weiterer wesentlicher Einflussfaktor war die Inflationsanpassung in Höhe von 8,1 Prozent im Versorgungstarifvertrag. Die Steuerrückstellungen sanken aufgrund des ertragssteuerlich relevanten Gebührenergebnisses von 39,1 Mio. EUR auf 36,3 Mio. EUR, die sonstigen Rückstellungen entwickelten sich im Wesentlichen konstant.

Die Struktur der Verbindlichkeiten entwickelte sich im Wesentlichen konstant. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen größtenteils gegenüber inländischen Lieferanten.

Der passive Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung sank aufgrund der Veränderung der zu erstattenden Überdeckungsbeträge (Carry-over) im Zuge des n+2 Mechanismus um 45,1 Prozent.

Die Netto-Finanzschulden belaufen sich zum 31. Dezember 2022 auf 118,3 Mio. EUR, der Verschuldungsgrad liegt zum Bilanzstichtag bei -3,6 Prozent. Das wesentlich durch die betriebliche Altersversorgung geprägte Finanzergebnis beläuft sich auf 355,9 Mio. EUR.

	2022	2021
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	118,3	-95,8
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	3,6	-3,5
Anlagenintensität (%) (Anlagevermögen / Bilanzsumme)	17,4	21,9

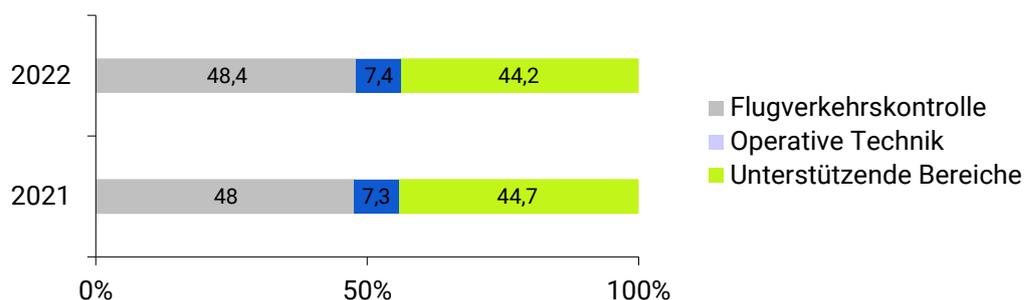
* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

8.3 Mitarbeiter

Die DFS beschäftigte zum 31. Dezember 2022 insgesamt 5.612 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

	2022	2021
Stammpersonal gesamt	5.612	5.584
Angestellte	5.142	5.072
Beurlaubte Soldaten	112	124
Gewerbliche Arbeitnehmer	14	14
Techn./kaufm. Studierende & Auszubildende	101	117
Auszubildende Flugverkehrskontrolle	155	155
Mitarbeiter des LBA	88	102
davon Beamte	74	84
davon Tarifangestellte	14	18
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+0,5	-1,3
Anteil weiblicher Mitarbeiter (%)	27,3	27,5
Anteil ausländischer Mitarbeiter (%)	4,1	4,3

Mitarbeiter nach Tätigkeitsbereiche (%)



Von den 5.612 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der DFS waren 986 Personen in Teilzeit beschäftigt, davon 587 Frauen und 399 Männer. Damit erhöhte sich die Anzahl der Teilzeitkräfte gegenüber dem Vorjahr um ein Prozent. Die Teilzeitquote beträgt 17,6 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 43,2 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug im Jahr 2022 0,7 Prozent.

Der Frauenanteil liegt bei derzeit 27,2 Prozent. Insgesamt nehmen 70 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 466 Führungskräften einer Quote von 15 Prozent entspricht.

Die DFS setzt das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FührposGleichberG) um und legte für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2026 eine Bereichsleiterinnenquote von 9 Prozent (bisher 5 Prozent) und eine Abteilungsleiterinnenquote von 19 Prozent (bisher 13 Prozent) für die Gesellschaft fest. Zum 31.12.2022 erreicht die DFS auf Ebene der Bereichsleiterinnen 8,7 Prozent und auf Ebene der Abteilungsleiterinnen 17,6 Prozent. Das Unternehmen fördert verstärkt und gezielt sowohl die Vereinbarkeit von Beruf und Familie als auch die Chancengleichheit.

Der Großteil der ausländischen Mitarbeiter kommt zum Stichtag aus Spanien und Österreich, gefolgt Italien und Großbritannien. Insgesamt sind 48 Nationen vertreten.

Ausbildung

Ausbildungsbeginn		
	2022	2021
Gesamt	158	118
Fluglotse	126	72
Duales Studium/Ausbildung	32	46
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+33,9	-16,9

Zum 31. Dezember 2022 befanden sich insgesamt 391 Personen (inkl. Lotsen im Training „on the Job“ – OJT) in der mehrjährigen Fluglotsenausbildung. Insgesamt 147 Personen befanden sich in der theoretischen Grundausbildung.

8.4 Compliance

Die Compliance-Regelungen der DFS entsprechen jenen des DFS-Konzerns (vgl. Kapitel 5).

8.5 Risikobericht

Die Risikolage der DFS entspricht im Wesentlichen jenen des DFS-Konzerns (vgl. Kapitel 6).

8.6 Prognosebericht

Die zukünftige Geschäftsentwicklung der DFS unterliegt im Wesentlichen den gleichen Einflüssen und Rahmenbedingungen wie jenen des DFS-Konzerns (vgl. Kapitel 7).

8.6.1 Investitionen

Die Investitionen 2023 werden sich voraussichtlich leicht über dem Niveau von 2022 bewegen.

8.6.2 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

Das weitere Absinken des Rechnungszins führt weiterhin zu hohen Kosten in der betrieblichen Altersversorgung. Die DFS erwartet daher einen Fehlbetrag in dreistelliger Millionenhöhe.

Der Fehlbetrag führt aufgrund der Annahme des nationalen Leistungsplans durch die EU-Kommission nicht zu einer Liquiditätslücke in gleicher Höhe, da der Carry-over (196 Mio. EUR) zahlungswirksam, aber nicht ertragswirksam ist.

Mittelfristig erwartet die DFS aufgrund der steigenden Zinsen eine deutliche Verbesserung der Ertragslage.

Langen, den 2. März 2023

Die Geschäftsführung

Arndt Schoenemann
Geschäftsführer und
Vorsitzender

Andrea Wächter
Geschäftsführerin
Personal und
Arbeitsdirektorin

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

**Friedrich-Wilhelm
Menge**
Geschäftsführer
Technik

9 Anlage 1: Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit

Zweck und Inhalt des Berichtes

Der vorliegende Bericht stellt die Maßnahmen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit zwischen Männern und Frauen dar.

Die DFS ist nach § 21 des Entgelttransparenzgesetzes (EntgTranspG) vom 30.06.2017 (BGBl. I S. 2152) verpflichtet, einen „Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit“ zu erstellen.

Ziel des EntgTranspG ist, das Gebot des gleichen Entgelts für Frauen und Männer bei gleicher oder gleichwertiger Arbeit durchzusetzen.

Der Bericht enthält nach Geschlecht aufgeschlüsselte Angaben zu der durchschnittlichen Gesamtzahl der Beschäftigten sowie zu der durchschnittlichen Zahl der Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigten (statistische Personaldaten).

Ferner stellt die DFS Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen sowie Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer dar.

Die DFS erstellt aufgrund ihrer Tarifbindung alle fünf Jahre einen Bericht (§ 22 Abs. 1 S. 1 EntgTranspG). Der erste Bericht erfolgte im Rahmen des Konzernlageberichts 2017. Der vorliegende Bericht umfasst den Zeitraum der Jahre 2017-2021 (§ 22 Abs. 1 S. 2 EntgTranspG). Die statistischen Daten beziehen sich nur auf das Jahr 2021 (§ 22 Abs. 3 EntgTranspG).

Statistische Personaldaten

Durchschnittliche Zahl der Beschäftigten 2021 - DFS GmbH			
Personen	männlich	weiblich	Gesamt
Vollzeit	3.702	953	4.655
Teilzeit	372	591	963
Beschäftigte	4.074	1.544	5.618

Durchschnittliche Zahl der Beschäftigten 2021 - DFS GmbH			
Prozent	männlich	weiblich	Gesamt
Vollzeit	79,5%	20,5%	82,9%
Teilzeit	38,6%	61,4%	17,1%
Beschäftigte	72,5%	27,5%	100,0%

Prozentuale Veränderung gegenüber 2016 (Angaben gemäß § 22 Abs. 3 S. 2 EntgTranspG)			
Prozent	männlich	weiblich	Gesamt
Vollzeit	-1,5%	1,5%	-0,9%
Teilzeit	21,2%	2,4%	8,9%
Beschäftigte	0,2%	1,8%	0,7%

Die statistischen Personaldaten unterscheiden sich von den in Kapitel 4 (Mitarbeiter) des DFS-Lageberichts aufgeführten Daten, da der vorliegende Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit Durchschnittswerte des Jahres 2021 verwendet, während der DFS-Lagebericht stichtagsbezogene Mitarbeiterzahlen für das Jahr 2022 reflektiert.

Maßnahmen der DFS zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern sowie zur Herstellung der Entgeltgleichheit

Die DFS setzte zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern sowie zur Herstellung der Entgeltgleichheit vielfältige Maßnahmen um.

Von wesentlicher Bedeutung ist, dass die DFS das Gleichstellungsprinzip in ihrem täglichen Wirken berücksichtigt und umsetzt. So sind beispielsweise die tarifvertraglichen Entgeltregelungen geschlechtsneutral gehalten und kommen gleichermaßen für Frauen wie für Männer zur Anwendung. Dasselbe gilt für die Vergütung der außertariflichen Mitarbeiter. Der Stellenzugang ist ebenfalls diskriminierungsfrei gestaltet, d.h. im Stellenausschreibungs- und Stellenbesetzungsprozess findet keine Unterscheidung nach Frauen und Männern statt.

Neben diesen allgemeinen Maßnahmen verfolgt die DFS weitere spezifische Maßnahmen, die der Gleichstellung von Frauen und Männern dienen oder förderlich sind.

Dazu zählt zum Beispiel die Kooperation mit Mentoring Hessen, einem Mentorinnennetzwerk, in dem DFS-Mitarbeiterinnen mit MINT-Hintergrund Studentinnen bei ihren weiteren beruflichen Schritten unterstützen und idealerweise für ein passendes Berufsbild in der DFS begeistern und ermutigen.

Weiterhin beteiligt sich die DFS regelmäßig am Girls´ Day. Damit verfolgt sie das Ziel, Mädchen für die DFS als möglicher späterer Arbeitgeber zu begeistern.

Darüber hinaus etablierte die DFS im Rahmen des Zertifikats „berufundfamilie“ der Hertie Stiftung weitere Instrumente, welche die Vereinbarung von Beruf und Familie erleichtern. So wurden in diesem Kontext beispielsweise die Möglichkeiten ausgebaut, Arbeit von zuhause oder unterwegs zu erledigen (sog. Mobiles Arbeiten). Außerdem hat die DFS die Kooperation mit einer örtlichen Kindertagesstätte ausgebaut, ein Kinderferienprogramm etabliert und die Mitarbeiterinformation über Möglichkeiten der bezahlten oder unbezahlten Freistellung im Rahmen von Elternzeit, Elternurlaub und Pflegezeit verbessert.

Die DFS ist zudem bestrebt, den Anteil von Frauen in Führungspositionen zu erhöhen. Zur Identifikation von Hindernissen und möglichen Anreizen hat die DFS eine Umfrage durchgeführt, deren Ergebnisse derzeit analysiert und umgesetzt werden.

Über die Gleichstellung von Frauen und Männern hinaus bekennt sich die DFS zur Diversität als wesentliches Element der Unternehmenskultur. Bereits im Jahr 2008 hat die DFS als Ausdruck für die Anerkennung der Individualität jedes Menschen die sog. Charta der Vielfalt unterzeichnet. Externe Stellenausschreibungen werden mit dem Zusatz „Geschlecht (m/w/d) egal, Hauptsache luftfahrtbegeistert“ versehen.

Die aufgeführten Maßnahmen werden von der Mitarbeiterschaft begrüßt und wirken positiv auf die Chancengleichheit, die Gleichstellung von Frauen und Männern sowie die kulturelle Vielfalt in der DFS.

Anlage 2: Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f Abs. 4 HGB

Die Anerkennung, Wertschätzung und Einbeziehung von Vielfalt in der Unternehmenskultur sowie die Gleichberechtigung der Geschlechter haben bei der DFS eine besondere Bedeutung. Das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FührposGleichberG), geändert und ergänzt durch das zum 12.08.2021 in Kraft getretene Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (sog. Zweites Führungspositionengesetz), sieht für Unternehmen wie der DFS, die der Mitbestimmung nach dem Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) unterliegen, vor, dass sie sich selbst Zielgrößen für die Geschlechterverteilung im Aufsichtsrat, Vorstand und in den nachgeordneten Führungsebenen festlegt. Dabei ist das Verschlechterungsverbot zu beachten und ein Umsetzungszeitraum zu definieren, der maximal fünf Jahre betragen darf.

Der Aufsichtsrat der DFS hat Anfang 2017 für die Periode vom 01.01.2017 bis 31.12.2021 Zielgrößen für den Frauenanteil von 30 % für den Aufsichtsrat und 0 % für die Geschäftsführung festgelegt. Bereits in 2016 hatte die Geschäftsführung der DFS für die Periode vom 01.01.2017 bis 31.12.2021 Zielgrößen für den Frauenanteil auf der ersten Führungsebene von 5 % und auf der zweiten Führungsebene von 13 % festgelegt. Zum 31.12.2021 wurden sämtliche Zielgrößen erreicht.

Der Aufsichtsrat der DFS besteht gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 1 MitbestG aus zwölf Mitgliedern und ist paritätisch mit je sechs Vertretern des Anteilseigners sowie der Arbeitnehmer besetzt.

Der Aufsichtsrat der DFS hat im Rahmen seiner 118. Sitzung am 16.12.2021 gemäß § 52 Abs. 2 GmbHG die Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat sowie in der Geschäftsführung für den Zeitraum vom 01.01.2022 bis 31.12.2026 wie folgt festgelegt:

- Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat: 50,0 %
- Zielgröße für den Frauenanteil in der Geschäftsführung: 25,0 %

Mit Stand 31.12.2022 betrug der Frauenanteil im Aufsichtsrat 33,3 % (4 von 12) und in der Geschäftsführung 25,0 % (1 von 4). Die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat werden durch die Bundesrepublik Deutschland als Alleingesellschafterin entsandt, die Arbeitnehmervertreter nach den Vorgaben des MitbestG gewählt. Die nächste Wahl des Aufsichtsrates findet im März 2023 statt.

Die Geschäftsführung der DFS hat im September 2021 gemäß § 36 GmbHG die Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung für den Zeitraum vom 01.01.2022 bis 31.12.2026 wie folgt festgelegt:

- Zielgröße für den Frauenanteil auf der ersten Führungsebene: 8,3 %
- Zielgröße für den Frauenanteil auf der zweiten Führungsebene: 19,3 %

Mit Stand 31.12.2022 betrug der Frauenanteil auf der ersten Führungsebene 8,7 % (2 von 23) und auf der zweiten Führungsebene 17,6 % (18 von 102).

Aktiva	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR	Passiva	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
<u>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</u>			I. Gezeichnetes Kapital	1.055.287.500,00	1.055.287.500,00
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	88.402.480,00	98.441.152,00	II. Kapitalrücklage	74.295.782,10	74.295.782,10
2. Geleistete Anzahlungen	<u>10.716.535,46</u>	<u>18.857.925,39</u>	III. Gewinnrücklagen		
	99.119.015,46	117.299.077,39	andere Gewinnrücklagen	353.842.567,76	353.842.567,76
<u>II. Sachanlagen</u>			IV. Verlustvortrag	-1.575.760.582,91	-1.451.500.666,48
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	218.724.474,68	230.988.649,68	V. Jahresfehlbetrag	-617.482.587,22	-124.259.916,43
2. Technische Anlagen und Maschinen	158.310.523,36	154.581.440,02	VI. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	<u>709.817.320,27</u>	<u>92.334.733,05</u>
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.744.390,00	14.529.250,00		0,00	0,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<u>17.893.710,19</u>	<u>21.867.673,79</u>	B. Rückstellungen		
	407.673.098,23	421.967.013,49	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.207.699.677,83	1.534.392.011,94
<u>III. Finanzanlagen</u>			2. Steuerrückstellungen	36.288.348,44	39.081.936,36
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	45.584.971,55	45.584.971,55	3. Sonstige Rückstellungen	<u>154.783.038,60</u>	<u>155.183.765,42</u>
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	16.060.000,00	18.680.000,00		2.398.771.064,87	1.728.657.713,72
3. Beteiligungen	<u>1.824.383,59</u>	<u>1.880.782,15</u>	C. Verbindlichkeiten		
	63.469.355,14	66.145.753,70	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	380.948.341,92	402.141.411,82
	570.261.468,83	605.411.844,58	2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	6.010.690,19	5.475.369,40
B. Umlaufvermögen			3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.441.866,47	29.890.854,03
<u>I. Vorräte</u>			4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	0,00	4.588.441,59
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.885.535,48	5.045.363,35	5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	34.555.392,39	35.588.637,38
2. Unfertige Leistungen	2.488.618,32	2.834.089,90	6. Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	54.300,07	0,00
3. Geleistete Anzahlungen	<u>211.311,28</u>	<u>84.522,39</u>	7. Sonstige Verbindlichkeiten	251.495.206,17	250.112.646,79
	7.585.465,08	7.963.975,64	davon aus Steuern: EUR 17.455.517,77		
<u>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>			(i. Vj. EUR 15.523.419,86)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	126.584.790,66	112.382.712,05	davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 32.312,96		
2. Forderungen gegen Gesellschafter	5.530.659,75	0,00	(i. Vj. EUR 67.411,65)		
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.909.058,81	3.171.039,20		699.505.797,21	727.797.361,01
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	1.649,34	D. Rechnungsabgrenzungsposten		
5. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>84.407.473,20</u>	<u>102.358.490,60</u>		24.701.629,41	27.597.251,92
	218.431.982,42	217.913.891,19	E. Passiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung		
<u>III. Wertpapiere</u>				150.539.837,40	274.404.369,57
Sonstige Wertpapiere	421.423.611,12	649.706.225,59			
<u>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>					
	73.720.416,18	80.771.707,18			
	721.161.474,80	956.355.799,60			
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.696.532,80	1.951.718,99			
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung	1.270.581.532,19	1.102.402.600,00			
E. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	709.817.320,27	92.334.733,05			
	<u>3.273.518.328,89</u>	<u>2.758.456.696,22</u>		<u>3.273.518.328,89</u>	<u>2.758.456.696,22</u>

	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
1. Umsatzerlöse	1.256.713.965,69	1.310.059.294,40
2. Verminderung/Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	-345.471,58	1.513.516,35
3. andere aktivierte Eigenleistungen	451.193,08	0,00
4. sonstige betriebliche Erträge	<u>32.000.380,18</u>	<u>39.061.031,57</u>
	1.288.820.067,37	1.350.633.842,32
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für bezogene Waren	-280.350,00	-6.560,00
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>-9.524.930,57</u>	<u>-10.094.477,96</u>
	-9.805.280,57	-10.101.037,96
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-665.491.661,21	-622.973.853,94
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 546.387.689,27 (i. Vj. EUR 663.904.171,56)	-618.338.820,32	-735.979.517,96
c) Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts	<u>-6.669.114,19</u>	<u>-7.053.943,80</u>
	-1.290.499.595,72	-1.366.007.315,70
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-83.931.989,18	-80.845.260,05
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	<u>-162.202.225,02</u>	<u>-158.720.511,02</u>
	-257.619.023,12	-265.040.282,41
9. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 0,00 (i. Vj. EUR 0,00)	147.065,69	230.984,31
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen EUR 235.794,30 (i. Vj. EUR 313.913,08) davon aus der Abzinsung von Rückstellungen EUR 0,00 (i. Vj. EUR 153.304.685,48)	9.271.883,54	169.384.217,41
11. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages erhaltene Gewinne	381.523,79	311.731,48
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 47.929,19 (i. Vj. EUR 0,00) davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen EUR 358.353.833,09 (i. Vj. EUR 1.182.860,00)	-365.651.151,65	-7.399.907,94
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.793.694,33	-21.525.362,88
14. Ergebnis nach Steuern	-617.263.396,08	-124.038.620,03
15. sonstige Steuern	-219.191,14	-221.296,40
16. Jahresfehlbetrag	<u>-617.482.587,22</u>	<u>-124.259.916,43</u>



DFS Deutsche Flugsicherung

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

HGB-Anhang für das Geschäftsjahr 2022

1. Allgemeine Angaben

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) stellt Ihren Jahresabschluss nach den Bestimmungen des 3. Buches des Handelsgesetzbuches (HGB) und den ergänzenden Regelungen des GmbH-Gesetzes (GmbHG) auf. In Anspruch genommene Übergangsregelungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) werden dabei weiterhin angewendet. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Sitz der Gesellschaft ist Langen/Hessen, Am DFS-Campus 10. Die Gesellschaft ist beim Amtsgericht Offenbach unter HRB 34977 eingetragen.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Annahme der Fortführung des Unternehmens (§ 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB) als Grundlage für die Rechnungslegung für das Geschäftsjahr 2022

Die Geschäftsführung bleibt auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung und aufgrund der eingeleiteten Finanzierungsmaßnahmen bei ihrer Erwartung, dass die DFS über ausreichende Ressourcen verfügt, um seine Geschäftstätigkeiten für mindestens zwölf weitere Monate fortzuführen. Der Jahresabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

Die von der DFS erbrachten Flugsicherungsdienste gehören zur sogenannten kritischen Infrastruktur. Die DFS ist somit zur Aufrechterhaltung bestimmter, grundlegender Funktionen, die die Abwicklung eines sicheren Luftverkehrs (insbesondere bei luftgestützten Notfalleinsätzen und Luftfrachtlieferungen) gewährleisten, verpflichtet. Eine vollständige Schließung bzw. Einstellung des Geschäftsbetriebs sind dadurch ausgeschlossen.

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie hatten negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der DFS. Deswegen entschloss sich die Geschäftsführung, mit entsprechenden Maßnahmen (Programm STEP) die Personal- und Sachkosten zu verringern. Zusätzlich wurde im Jahr 2021 vom Gesellschafter ein Eigenkapitalzuschuss geleistet und ein Schuldscheindarlehen aufgenommen. Das Programm STEP wurde im Jahr 2022 fortgeführt.

Das 2023 zur Rückzahlung fällige Schuldscheindarlehen in Höhe von 110 Mio. EUR wird über Entnahmen aus dem ATCP-UI-Fonds finanziert.

Die DFS weist für das am 31. Dezember 2022 endende Geschäftsjahr einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 617,5 Mio. EUR aus. Die flüssigen Mittel sanken um 7 Mio. EUR und belaufen sich zum Jahresende auf 73,8 Mio. EUR.

Die DFS rechnet nicht mit einer schnellen Erholung des Luftverkehrs und erwartet eine Rückkehr auf das Vorkrisenniveau nicht vor 2025. Durch die Genehmigung des nationalen Leistungsplan am 14.12.2022 wird es der DFS allerdings ermöglicht, die Carry-over aus den Jahren 2020 und 2021 in die Gebühren aufzunehmen. Damit wirkt sich der Carry-over aus der Verkehrsrisikoteilung ab 2023 in Höhe von 196 Mio. EUR positiv auf die Liquidität aus.

Die im Jahr 2021 von der Geschäftsführung beschlossenen Maßnahmen, um Kosten zu reduzieren, die Zahlungsströme zu optimieren und die Liquidität zu wahren, wurden im Jahr 2022 fortgesetzt:

- Investitionsvorhaben werden restriktiv getätigt. Nicht notwendige Investitionen werden reduziert und die hierfür geplanten Ausgaben verschoben bzw. gestrichen.
- Für den administrativen Personalbereich wird ein Effizienzsteigerungsprogramm aufgesetzt.
- Die natürliche Fluktuation soll genutzt sowie die Einstellung neuer Mitarbeiter vorerst ausgesetzt werden.
- Im Rahmen des neu eingeführten Programms „Sprint 2024“ werden neue Technologien, Innovation und Digitalisierung gefördert (z. B. Stärkung und Ausbau der Cloud-Technologie, Neuausrichtung der Systemstrategie, gezielte und kostenbewusste Investitionen in neue Technologien).
- Die Geschäftsführung und Gewerkschaft der Flugsicherung einigten sich auf ein umfangreiches Tarifpaket. So wurden für die Jahre 2021 bis 2024 ein neuer Vergütungstarifvertrag abgeschlossen, der ausgelaufene Corona-Tarifvertrag wurde mit leichten Modifikationen verlängert, ein zusätzliches Altersteilzeitmodell wurde eingeführt und die Ausbildungsverpflichtung aus dem Kapa-Tarifvertrag wurde für den Zeitraum 2021 bis 2023 den aktuellen Entwicklungen im Luftverkehr angepasst.

Aufgrund dieser Faktoren und der Zusage des Bundes, soweit notwendig weitere finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen, hält die Geschäftsführung an der Erwartung fest, dass der DFS-Konzern über adäquate Ressourcen und ausreichend Spielraum in Bezug auf die erforderliche Liquidität verfügt.

Immaterielle Vermögensgegenstände

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind mit den Anschaffungskosten, vermindert um kumulierte planmäßige Abschreibungen, bewertet. Für die planmäßigen Abschreibungen auf die in diesem Posten enthaltene Software wird grundsätzlich eine Nutzungsdauer von 3 bis 8 Jahren zugrunde gelegt.

Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn am Abschlussstichtag der beizulegende Wert unter dem Buchwert liegt und die Wertminderung von Dauer ist. Selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens werden nicht aktiviert.

Sachanlagen

Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten, im Falle abnutzbarer Sachanlagen vermindert um kumulierte planmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Material- und Fertigungseinzelkosten sowie angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten und des Werteverzehrs des Anlagevermögens.

Vermögensgegenstände, bei denen die DFS nicht zivilrechtliche Eigentümerin ist, werden aktiviert und unter den Sachanlagen bilanziert, wenn der DFS für die gewöhnliche Nutzungsdauer des Vermögensgegenstandes nach dem Gesamtbild der Verhältnisse Besitz, Gefahr, Nutzen und Lasten in einem Umfang zustehen, der eine wirtschaftliche Zurechnung unter dem Gesichtspunkt des wirtschaftlichen Eigentums gebietet und die Nutzungsdauer mehr als ein Jahr beträgt. Die Nutzungsdauer bemisst sich nach den Erfahrungswerten aus der Nutzung dieser Objekte. Im Falle von Finanzierungsleasing erfolgt die Bewertung zum Barwert künftiger Leasingraten. Mietereinbauten werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bewertet.

Die Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer. Diese beträgt grundsätzlich:

Flugsicherungs- und sonstige Anlagen	3 – 20 Jahre
Gebäude	25 – 40 Jahre

Liegt der beizulegende Wert der Sachanlagen am Abschlussstichtag dauerhaft unter dem Buchwert, erfolgt eine außerplanmäßige Abschreibung. Aus Vereinfachungsgründen werden selbständig nutzbare, bewegliche Anlagegüter, deren Anschaffungskosten bis zu 800 Euro betragen, im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn der beizulegende Wert am Abschlussstichtag dauerhaft unter dem Buchwert liegt.

Vorräte

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden mit den Anschaffungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Unfertige Erzeugnisse werden mit den Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Material- und Fertigungseinzelkosten sowie angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten und des Werteverzehrs des Anlagevermögens. Die unfertigen Erzeugnisse werden im Rahmen der verlustfreien Bewertung mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt, wenn die Herstellungskosten den voraussichtlichen Verkaufserlös überschreiten.

Forderungen

Forderungen sind zu Nennbeträgen angesetzt. Mögliche Ausfallrisiken werden durch angemessene Einzelabwertungen berücksichtigt. Am Bilanzstichtag werden Fremdwährungsbestände mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr erforderlichenfalls zum niedrigeren Devisenkassamittelkurs, bei einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr erforderlichenfalls zum höheren oder niedrigeren Devisenkassamittelkurs, bewertet.

Wertpapiere

Wertpapiere im Umlaufvermögen werden mit den Anschaffungskosten, bei Wertminderung mit dem niedrigeren beizulegenden Wert am Bilanzstichtag, bewertet.

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Die Bestände und Guthaben sind jeweils mit dem Nennwert ausgewiesen.

Zuschüsse

Zuschüsse werden grundsätzlich im Jahr der Zahlung ergebniswirksam vereinnahmt oder von den Anschaffungskosten bezuschusster Anlagegüter abgesetzt.

Die DFS beteiligt sich an einer von der EU initiierten Förderung gezielter Investitionen in den Air Traffic Management-Bereich. Aus diesem Förderprogramm der Connecting Europe Facility (CEF) erhält die DFS derzeit bis Ende 2024 Fördergelder in einer Höhe von maximal 197,9 Mio. EUR zur Förderung von SESAR-Implementierungsvorhaben. Die DFS sieht vor, die Fördermittel zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren zu verwenden und berücksichtigt sie in der Gebührenüberdeckung. Zuschüsse für Sachanlagen erfasst die DFS als Abgrenzungsposten und löst sie über die Nutzungsdauern der zugrundeliegenden Sachanlagen erfolgswirksam auf.

Rückstellungen

Bei der Bemessung der Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken in Höhe der erwarteten Inanspruchnahme berücksichtigt. Die Bewertung erfolgt mit dem Erfüllungsbetrag, der sich bei vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ergibt. Hierbei werden Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden laufzeitadäquat gemäß den vorgegebenen Zinssätzen der Deutschen Bundesbank abgezinst.

Die Rückstellungen für Pensionen und vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen werden mit dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Method) nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Berücksichtigung der Heubeck-Richttafeln 2018 G ermittelt. Hierbei wurde ein Diskontierungszinssatz von 1,78 Prozent zugrunde gelegt. Dieser ergibt sich als durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren und wird, gemäß der Rückstellungsabzinsungsverordnung vom 18.11.2009, von der Deutschen Bundesbank ermittelt und veröffentlicht. Außerdem wird beim Versorgungstarifvertrag 2009 der während der Rentenphase garantierte Inflationsausgleich einbezogen. Dieser beläuft sich bei den laufenden Versorgungsleistungen auf 8,1 Prozent. Für den Personenbestand „Ehemalige Mitarbeiter“ mit Austrittsdatum vor dem 01.11.2004 wird mit statischem Verweis auf den Versorgungstarifvertrag 2005 ein Trend von 2,0 Prozent einbezogen. Neben einem angemessenen Karrieretrend erfolgt die Berücksichtigung eines Gehaltstrends von zusammen 2,5 Prozent.

Mit dem Jahresabschluss 2022 wurde der neu anzuwendende IDW Standard IDW RH FAB 1.021 umgesetzt. Der Standard konkretisiert die Anforderungen zur Aufhebung der isolierten Betrachtung von Rückdeckungsversicherungsanspruch einerseits und Pensionsrückstellungen andererseits und empfiehlt eine identische Bewertung gleicher Leistungsbestandteile. Der Standard wird beim Versorgungstarifvertrag und beim Krankenversicherungstarifvertrag angewandt. Zur Bewertung hat sich die DFS GmbH für das Aktivprimat entschieden. Die einmaligen Effekte aus der Umstellung erhöhen den Personalaufwand im Jahr 2022 um ca. 131 Mio. Euro.

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeit setzen sich aus bereits bestehenden einzelvertraglichen Vereinbarungen und dem zum 01.04.2017 abgeschlossenen Tarifvertrag über Altersteilzeit (ATZ-TV) zusammen. Die Bewertung der Aufstockungsbeträge und Erfüllungsrückstände erfolgt mit dem Erfüllungsbetrag der zugesagten Leistungen. Hierbei wurde ein Diskontierungszinssatz von 1,44 Prozent zugrunde gelegt.

Die Rückstellungen für Langzeitkonten sind mit dem beizulegenden Zeitwert der hierfür angelegten Wertpapiere bemessen (wertpapiergebundene Zusage mit Nominalwertgarantie). Der beizulegende Zeitwert der Wertpapiere entspricht dem Marktpreis am Abschlussstichtag.

Die zur Erfüllung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten angelegten Vermögensgegenstände wurden zur Insolvenzsicherung an den DFS Treuhand e.V. übertragen.

Zur Finanzierung der Verpflichtungen aus der Altersversorgung (Versorgungstarifvertrag und Übergangsvorsorgevertrag) wurden unter anderem Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der entsprechenden Aktivwerte entspricht dem geschäftsplanmäßigen Deckungskapital der Versicherungsverträge. Ferner dient zur Finanzierung ein 2018 hierfür zusätzlich gewidmetes Fondsvermögen.

Es erfolgte eine Saldierung dieser Vermögensgegenstände mit den korrespondierenden Verpflichtungen (vgl. 5.10).

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten sind zu Erfüllungsbeträgen angesetzt. Am Bilanzstichtag werden Fremdwährungsbestände mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr erforderlichenfalls zum niedrigeren Devisenkassamittelkurs, bei einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr erforderlichenfalls zum höheren oder niedrigeren Devisenkassamittelkurs, bewertet.

3. Erläuterungen zur Bilanz

3.1. Aktiva

3.1.1 Anlagenspiegel

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt, der als Anlage beigefügt ist.

3.1.2 Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände bestehen im Wesentlichen aus Software zum Betrieb flugsicherungstechnischer Anlagen und zur Durchführung der Flugsicherungsdienste.

3.1.3 Sachanlagen

Die Sachanlagen bestehen im Wesentlichen aus Grundstücken und Gebäuden sowie flugsicherungstechnischen Anlagen.

3.1.4 Finanzanlagen

Die Finanzanlagen umfassen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen und Ausleihungen an verbundene Unternehmen.

Die Angaben nach § 285 Nr. 11 HGB sind in Kapitel 5.8 dargestellt.

3.1.5 Vorräte

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich im Wesentlichen um Ersatzteile für flugsicherungstechnische Anlagen. Die unfertigen Leistungen betreffen hauptsächlich noch nicht vollständig abgerechnete Dienstleistungsverträge im Rahmen des Projektes iCAS und DIPUL.

3.1.6 Forderungen

Fremdwährungsforderungen bestanden zum 31.12.2022 nicht.

3.1.7 Sonstige Vermögensgegenstände

	TEUR 2022	TEUR 2021
Restlaufzeit > 1 Jahr		
Aktivwert Soldaten Versorgungstarifvertrag	17.226	0
Treuhandverein Bankkonto	50	0
Fördergelder (Forderungen)	49.793	48.406
Summe	67.069	48.406
Restlaufzeit ≤ 1 Jahr		
Treuhandverein Bankkonto	7.614	7.475
Umsatzsteuerguthaben	4.279	5.970
Zinsforderungen	0	1.277
Forderung aus QTE-Transaktion	0	16.941
Debitorische Kreditoren	334	2.140
Forderungen an Mitarbeiter	5.129	20.139
Andere	-18	10
Summe	17.338	53.952
Gesamt	84.407	102.358

Die Ansprüche aus den abgegrenzten Zinsforderungen entstehen rechtlich erst nach dem Abschlussstichtag. Dies gilt auch für die als Forderungen aktivierten Fördergelder.

Die Forderungen an Mitarbeiter des Jahres 2022 resultieren aus Arbeitszeitkonten aufgrund einer internen tarifvertraglichen Regelung im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie.

Die QTE-Transaktion wurde Anfang 2022 vertragsgemäß beendet.

3.1.8 Wertpapiere

Bei den ausgewiesenen Wertpapieren in Höhe von 421.424 TEUR (im Vorjahr 649.706 TEUR) handelt es sich um Fondsvermögen.

3.1.9 Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Die DFS leistete Vorauszahlungen in Höhe von 1.697 TEUR (im Vorjahr 1.952 TEUR) für noch zu erbringende Dienstleistungen.

3.1.10 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung

Dieser Posten beinhaltet vom Luftraumnutzer über künftige Gebührenabrechnungen zu erstattende Unterdeckungsbeträge (Carry-over) aus der Verkehrsabweichung im Zusammenhang mit der Regulierung. Diese werden in dem Umfang als aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung ausgewiesen, soweit sie aufgrund der Regulierungsvorgaben im Hinblick auf Verkehrs- und Kostenrisikoteilung in der nächsten Regulierungsperiode zu verrechnen sind (vgl. Lagebericht, Kapitel 2.2.2).

3.2 Passiva

3.2.1 Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital dotiert zum 31.12.2022 auf 1.055,3 Mio. EUR, die Kapitalrücklage beträgt 74,3 Mio. EUR, die Gewinnrücklagen dotieren auf 353,8 Mio. EUR, der Verlustvortrag beträgt 1.575,8 Mio. EUR. Nach dem Jahresfehlbetrag in Höhe von 617,5 Mio. EUR verbleibt ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag (§ 268 Abs. 3 HGB) in Höhe von 709,8 Mio. EUR.

3.2.2 Rückstellungen

Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind in Kapitel 5.10 tabellarisch dargestellt.

Der aus den geänderten Bewertungsvorschriften des BilMoG resultierende Zuführungsbetrag wird bis spätestens zum 31.12.2024 jährlich zu mindestens einem Fünfzehntel angesammelt. Im Jahr 2022 wurden 26,3 Mio. EUR zugeführt. Der verbleibende, in der Bilanz noch nicht erfasste Wert beträgt zum 31.12.2022 53 Mio. EUR.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Absatz 6 Satz 3 HGB beträgt 389,4 Mio. EUR.

	Mio. EUR
Pensionsverpflichtungen (nicht saldiert)	2022
- bei einem Durchschnittszins von 7 Jahren	6.200,0
- bei einem Durchschnittszins von 10 Jahren	5.768,0
- Unterschiedsbetrag (§ 253 Absatz 6 HGB)	<u>389,4</u>

Die Ansprüche aus den Aktivwerten aus Rückdeckungsversicherung entstehen rechtlich erst nach dem Abschlussstichtag.

Bei den Steuerrückstellungen handelt es sich um Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag, Gewerbesteuer sowie Grundsteuer.

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeitkonten und Langzeitkonten sind unter den sonstigen Rückstellungen nach Saldierung gemäß § 246 Absatz 2 Satz 2 HGB mit den hierfür angelegten Wertpapieren ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	TEUR
Sonstige Rückstellungen	2022	2021
Ausstehender Urlaub und Gleitzeit (netto)	38.889	41.500
Fehlende Rechnungen	7.980	8.630
Erbpachtvertrag Berlin-Schönefeld	2.782	2.444
Sonstige Personalkosten	46.646	48.470
Rückbaukosten	12.710	12.870
Altersteilzeit (netto)	33.434	27.886
Jubiläumzahlungen	3.735	3.757
Aufbewahrungspflichten	7.996	8.397
Übrige	611	1.230
Gesamt	<u>154.783</u>	<u>155.184</u>

3.2.3 Verbindlichkeiten

2022, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr ≤ 5 Jahre	> 5 Jahre	
Gegenüber Kreditinstituten	59.948	159.000	162.000	380.948
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	6.011	0	0	6.011
Aus Lieferungen und Leistungen	26.028	414	0	26.442
Gegenüber Gesellschafter	0	0	0	0
Gegenüber verbundenen Unternehmen	34.555	0	0	34.555
Gegenüber Beteiligungsunternehmen	54	0	0	54
Sonstige Verbindlichkeiten	72.495	72.500	106.500	251.495
Gesamt	199.091	231.914	268.500	699.505

Fremdwährungsverbindlichkeiten bestanden zum 31.12.2022 in Höhe von 2 TEUR. Auf die Bewertung zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag wurde aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich um Dienstleistungsabrechnungen sowie um die Salden der Cashpool-Konten der DFS IBS, der FCS und Kaufbeuren.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr betreffen Zinsleistungen sowie den kurzfristigen Anteil des Schuldscheindarlehnens gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 56.500 TEUR. Die Zinsverbindlichkeiten entstehen rechtlich erst nach dem Bilanzstichtag. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr umfassen ausschließlich das an Banken platzierte Schuldscheindarlehen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr umfassen Verbindlichkeiten aus Steuern in Höhe von 17.456 TEUR, den abzuführenden Gebührenanteil an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zugunsten des Deutschen Wetterdienstes in Höhe von 1.164 TEUR, sowie den als kurzfristig zu klassifizierenden Anteil des ausgegebenen Schuldscheindarlehnens gegenüber Nichtbanken in Höhe von 53.500 TEUR. Die sonstigen Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr umfassen ausschließlich das platzierte Schuldscheindarlehen gegenüber Nichtbanken (179.000 TEUR).

3.2.4 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Dieser Posten beinhaltet vereinnahmte Zuschüsse für Sachanlagen, die über die entsprechenden Nutzungsdauern erfolgswirksam aufgelöst werden.

3.2.5 Passiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung

Dieser Posten beinhaltet dem Luftraumnutzer über künftige Gebührenabrechnungen zu erstattende Überdeckungsbeträge (Carry-over) im Zusammenhang mit der Regulierung. Diese werden in dem Umfang als passiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung ausgewiesen, soweit sie aufgrund der Regulierungsvorgaben im Hinblick auf Verkehrs- und Kostenrisikoteilung in der nächsten Regulierungsperiode zu verrechnen sind (vgl. Lagebericht, Kapitel 2.2.2).

4 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

4.1 Umsatzerlöse

	TEUR	TEUR
	2022	2021
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.213.993	1.264.019
Andere Umsatzerlöse	42.721	46.040
Umsatzerlöse gesamt	1.256.714	1.310.059

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	TEUR
	2022	2021
Streckengebühren	629.961	442.962
An- und Abfluggebühren	228.317	89.713
Abführungen an das BAF aus An- und Abfluggebühren	-845	-465
Über (-)/Unterdeckung (+) im laufenden Jahr erfasst (Carry-over)	292.043	669.983
Erlöse aus Strecken- und An- und Abfluggebühren	1.149.476	1.202.193
Erstattung des Bundes für militärische Flüge und Einrichtungen	38.373	35.376
Erstattung des Bundes für gebührenbefreite Flüge	22.000	21.800
Nachrichten für Luftfahrer	112	162
Flugvermessung	3.254	3.769
Übrige Flugsicherungsleistungen	778	719
Erlöse aus Strecken- und An- und Abfluggebühren	64.517	61.826
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.213.993	1.264.019
Personaldienstleistungen	10.254	9.575
Vorfeldkontrolle	4.532	4.090
Ausbildungsleistungen	9.461	8.181
Kostenerstattungen	15.124	14.752
Energieverkäufe	37	48
Sonstige	3.313	9.394
Andere Umsatzerlöse	42.721	46.040
Umsatzerlöse gesamt	1.256.714	1.310.059

4.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	TEUR
	2022	2021
Versicherungsleistungen für Pensionen	663	3.184
Zuschüsse der EU-Kommission zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	17.064	21.978
Auflösung von sonstigen Rückstellungen	3.691	4.772
Erträge aus der QTE-Rumpfstruktur	2.975	1.305
Andere	7.607	7.822
Gesamt	32.000	39.061

Unter den Versicherungsleistungen für Pensionen werden empfangene Leistungen aus beitragsorientierten Versorgungszusagen ausgewiesen.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 4.887 TEUR (im Vorjahr 6.284 TEUR), zum überwiegenden Teil aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus Gutschriften für Vorjahre, enthalten.

Die Erträge aus der QTE-Transaktion betreffen Zinsen und Kursveränderungen in Zusammenhang mit einer USD-Forderung. Die QTE-Transaktion wurde Anfang 2022 vertragsgemäß beendet.

4.3 Personalaufwand

Im Personalaufwand werden neben den üblicherweise genannten Kosten für Löhne, Gehälter und Sozialaufwand auch Aufwendungen ausgewiesen, die durch das Luftfahrtbundesamt für nicht in ein Arbeitsverhältnis mit der DFS eingetretenes Personal in Rechnung gestellt wurden.

4.4 Abschreibungen

Unter den Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden die planmäßigen handelsrechtlichen Abschreibungen ausgewiesen. Im Jahr 2022 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

4.5 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR 2022	TEUR 2021
Aufwendungen nach Artikel 67 Absatz 1 und 2 EGHGB	26.328	26.328
Aufwendungen aus der QTE-Rumpfstruktur	0	2.811
Kosten Rückdeckungsversicherung	112	865
Ersatzteile und Instandhaltung	52.547	49.328
Raumkosten	19.571	19.561
Miete und Leasing	9.125	8.887
Fremdpersonal	15.305	13.205
Sonstiger Personalaufwand	7.636	6.916
Rechts- und Beratungskosten	3.813	5.827
Reisekosten	4.109	2.544
Telekommunikationskosten	8.142	7.525
Kosten Vorjahre	1.327	970
Kraftfahrzeugkosten	1.788	1.737
Anlagenabgänge	1.313	1.202
Versicherungen	2.540	2.309
Zeitschriften, Fachliteratur, Büromaterial	1.692	1.693
Werbekosten	2.720	1.738
Bewirtung	828	214
Kosten des Geldverkehrs	673	1.937
Abwertungen auf Forderungen und Forderungsverluste	441	1.549
Übrige	2.192	1.574
Gesamt	162.202	158.720

Unter den Kosten für Rückdeckungsversicherungen werden geleistete Beiträge im Rahmen von beitragsorientierten Versorgungszusagen ausgewiesen.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 2.641 TEUR (im Vorjahr 2.173 TEUR) für Infrastrukturkosten von Gebäuden, Anlagenabgänge und sonstige Leistungen enthalten.

Die QTE-Transaktion wurde Anfang 2022 vertragsgemäß beendet.

4.6 Zinsen und ähnliche Erträge

Die Position enthält primär die Zinserträge aus Wertpapieren in Höhe von 8,8 Mio. EUR und Zinserträge aus dem Darlehen an die Energy.

Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind in Kapitel 5.10 tabellarisch dargestellt.

4.7 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Erträge aus Vermögensgegenständen des Deckungsvermögens und entsprechende Zinsaufwendungen aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Alterszeitzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen wurden saldiert und ergeben einen Aufwand in Höhe von 358.165 TEUR (im Vorjahr Ertrag 153.229 TEUR).

Der Posten enthält ferner einen Zinsaufwand aus der Aufzinsung sonstiger Rückstellungen in Höhe von 189 TEUR (im Vorjahr 1.127 TEUR).

4.8 Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr fiel ein laufender Körperschaftsteueraufwand in Höhe von 1.948 TEUR (im Vorjahr 11.369 TEUR) und laufender Gewerbesteueraufwand in Höhe von 1.846 TEUR (im Vorjahr 10.167 TEUR) an.

Die DFS GmbH zahlte im laufenden Geschäftsjahr 0 TEUR Körperschaftsteuer, 4.553 TEUR Kapitalertragssteuer und 0 TEUR Gewerbesteuer für das Geschäftsjahr 2022. Es wird mit einer Erstattung für 2022 gerechnet.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag betreffen zum überwiegenden Teil das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Latente Steuern

Die DFS GmbH übt das Wahlrecht nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB aus und verzichtet auf die Bilanzierung des aktiven latenten Steuerüberhangs. Die Berechnung der latenten Steuern erfolgt gemäß dem aus den IFRS bekannten Konzept der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode (liability method). Demnach werden aktive und passive latente Steuern grundsätzlich für sämtliche Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede zwischen den zeitlich abweichenden Wertansätzen (temporäre Differenzen) sowie auf ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge gebildet. Zudem werden aktive latente Steuern für künftige Steuerminderungsansprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen bilanziert. Aktive Steuerlatenzen für alle abzugsfähigen temporären Differenzen sowie für steuerliche Verlustvorträge werden nur in dem Umfang berücksichtigt, in dem wahrscheinlich zukünftiges zu versteuerndes Einkommen zur Verfügung stehen wird, gegen das die temporären Differenzen bzw. noch nicht genutzten steuerlichen Verluste verrechnet werden können.

Zur Berechnung werden die Ertragssteuersätze zugrunde gelegt, die zum Bewertungsstichtag nach derzeit geltender Rechtslage bestanden bzw. bereits beschlossen wurden. Der Effekt von Steuersatzänderungen auf aktive und passive latente Steuerpositionen spiegelt sich im Ertragssteueraufwand der Periode der Gesetzesänderung wider.

Eine Saldierung von latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten erfolgt, soweit ein gesetzlicher Anspruch auf Aufrechnung besteht und die Forderungen und Verbindlichkeiten gegen dieselbe Steuerbehörde bestehen.

Aktive und passive latente Steuern werden gemäß § 274 Abs. 2 Satz 1 HGB nicht abgezinst.

Nach ihrer Herkunft gliedern sich die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag wie folgt:

	TEUR	TEUR
	2022	2021
Laufende Ertragsteuern	3.794	21.525
Latente Ertragsteuern Wahlrecht § 274 Abs. 1 S. 2 HGB	0	0
Ertragsteueraufwand	3.794	21.525

Unter den tatsächlichen Ertragsteuern werden die Körperschaftsteuer inklusive des Solidaritätszuschlags sowie die Gewerbesteuer ausgewiesen. Die Ermittlung des Steueraufwands erfolgt nach den maßgeblichen steuerlichen Vorschriften.

Die latenten Steuern werden aufgrund der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage zum Bilanzstichtag gelten. Hierfür wird ein Ertragsteuersatz von 29,83 Prozent (Vorjahr: 29,83 Prozent) zugrunde gelegt, der sich aus einem Körperschaftsteuersatz von 15,00 Prozent, einem Solidaritätszuschlag von 5,50 Prozent sowie einem durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatz von 400,00 Prozent ermittelt.

Die latenten Ertragsteuern werden grundsätzlich für sämtliche Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede zwischen den zeitlich abweichenden Wertansätzen in der Handelsbilanz nach HGB und den steuerlichen Wertansätzen (temporäre Differenzen) gebildet. Die Bewertungsunterschiede beschränken sich allerdings auf Bilanzpositionen, deren Veränderungen das steuerliche Ergebnis beeinflussen. Sachverhalte, die der Gebührenabrechnung unterliegen, bleiben in der Regel unbeachtet. Die steuerliche Bemessungsgrundlage für Gebührensachverhalte liegt in der Gebührenabrechnung (vgl. § 31b Abs. 3 Satz 3 LuftVG). Die Bewertungsunterschiede bei Gebührensachverhalten zwischen den einzelnen Rechnungslegungskreisen werden nicht besteuert.

Die berechneten aktiven und passiven latenten Steuern nach Bilanzpositionen setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR			
	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2022	2021	2022	2021
Sachanlagen	208	249	0	6
Anteile an verbundenen Unternehmen	342	342	0	0
Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	6	0	379.015	328.847
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	955.213	830.131	0	0
Sonstige Rückstellungen	20.847	20.201	0	866
Verbindlichkeiten	0	887	0	0
Summe	976.616	851.810	379.015	329.719
Auswirkung § 31b LuftVG: Sachanlagen	-202	-243	0	-6
Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	-6	0	-379.015	-328.847
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-930.802	-809.082	0	0
Sonstige Rückstellungen	-20.631	-20.005	0	-866
Verbindlichkeiten		0	0	0
Summe	-951.641	-829.330	-379.015	-329.719
Sonstige Wertberichtigungen	-16.267	-14.031	0	0
Saldierung	0	0	0	0
Latente Ertragsteuern	8.708	8.449	0	0

Der aktive latente Steuerüberhang der Organträgerin DFS GmbH beträgt 8.708 TEUR (im Vorjahr 8.449 TEUR).

Der tatsächliche Ertragsteueraufwand von 3.794 TEUR (im Vorjahr 21.525 TEUR) ist um 3.794 TEUR höher als der erwartete Ertragsteueraufwand von 0 TEUR (im Vorjahr um 21.525), der sich theoretisch bei Anwendung des inländischen Steuersatzes von 29,83 % (im Vorjahr 29,83%) ergeben würde.

Der Überleitung vom erwarteten zum tatsächlichen Ertragsteueraufwand ist nachfolgend dargestellt:

	TEUR 2022	TEUR 2021
Jahresfehlbetrag vor Ertragsteuern	613.689	102.735
Erwarteter Ertragsteuersatz in %	29,83	29,83
Erwarteter Ertragsteueraufwand	0	0
Erhöhung Bemessungsgrundlage wg. § 31b LuftVG	3.794	21.536
Steuern Vorjahre aufgrund BP	0	-11
Ausländische Steuern	0	0
Abweichungen der Gewerbeertragsteuer	0	0
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand	3.794	21.525
Effektiver Steuersatz in %	0,62	20,95

5 Ergänzende Angaben

5.1 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Regenerationskuren

Im Februar 2023 wurde die Klage gegen das Finanzamt Langen zugunsten der DFS in Bezug auf die lohnsteuerliche Behandlung von Regenerationskuren beschieden. Die DFS rechnet mit einer Erstattung von gezahlten Steuern in Höhe von ca. 10,6 Mio. EUR.

Gesamteinschätzung

Darüber hinaus stellte die DFS keine weiteren Vorgänge nach dem Bilanzstichtag fest, die einzeln oder gebündelt von wesentlicher Bedeutung für die wirtschaftliche Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind.

5.2 Ergebnisverwendung

Die DFS verzeichnet einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 617,5 Mio. EUR und damit kein zur Ausschüttung verfügbares Ergebnis.

5.3 Haftungsverhältnisse

Es bestehen zum 31.12.2022 Verbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen im Sinne des § 251 HGB in Höhe von 3.128 TEUR (im Vorjahr: 3.412 TEUR), welche aus Avalgeschäften resultieren. Für die DFS Energy wurde im Rahmen der Gasbeschaffung von der DFS GmbH eine Patronatsklärung in Höhe von 25.000 TEUR abgegeben. Andere Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln, aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften oder Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten bestehen zum 31.12.2022 nicht. Die zugrundeliegenden Verpflichtungen können nach derzeitigen Erkenntnissen in allen Fällen erbracht werden, weshalb nicht mit einer Inanspruchnahme zu rechnen ist und daher keine bilanzielle Vorsorge getroffen werden musste.

5.4 Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte

Die nicht in der Bilanz enthaltenen Geschäfte bestehen in folgender Art:

2022, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr ≤ 5 Jahre	> 5 Jahre	
Darlehenszusagen (nicht beansprucht)	0	0	33.940	33.940
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien	11.000	0	0	11.000
Miet-, Pacht-, Leasingverträge	2.736	127	0	2.863
Gesamt	13.736	127	33.940	47.803

Gegenüber der DFS Energy GmbH besteht eine konzerninterne Darlehenszusage über 50.000 TEUR mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2031 zur Finanzierung der abgeschlossenen Sanierung der Energiezentrale. Diese war, nach unterjähriger Tilgungsleistung (2.620 TEUR), zum 31.12.2022 noch mit 16.060 TEUR beansprucht.

Verbundenen Unternehmen wurde zur Deckung ihres jeweiligen Liquiditätsbedarfes Intercompany-Kontokorrentkreditlinien eingeräumt, die täglich im Rahmen des Cash-Pooling in Anspruch genommen werden können.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen betreffen hauptsächlich die Nutzung von Grundstücken und Gebäuden, Fahrzeugen, technischen Anlagen und Maschinen. Bei den Leasing-Verträgen handelt es sich um Operating-Leasing. Sonstige Risiken aus diesen Verträgen bestehen nicht. Die Verträge sind Bestandteil des Liquiditäts- und Finanzierungskonzepts der DFS und unterstützen die Dispositionselastizität.

5.5 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

2022, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr ≤ 5 Jahre	> 5 Jahre	
Bestellobligo für immaterielle Vermögensgegenstände	13.988	17.788	0	31.776
Bestellobligo für Sachanlagen	21.575	24.778	56.372	102.725
Bestellobligo, andere	81.336	35.819	6.079	123.234
Gesamt	116.899	78.385	62.451	257.735

5.6 Anteile an Sondervermögen

Die DFS hat 2016 den ATCP-UI-FONDS aufgelegt und hält 100 Prozent der Anteile an diesem Fonds mit einem Gesamtbuchwert von rund 421,4 Mio. EUR per 31.12.2022 (Vorjahr 649,7 Mio. EUR). Die Assets des Fonds sind kurzfristig ohne wesentliche Abschläge veräußerbar. Mit der derzeitigen Strategischen Asset Allocation liegt die erwartete Rendite des ATCP-UI-FONDS für das Kalenderjahr 2022 bei 2,1 Prozent. Um Verluste zu begrenzen ist ein externer Risikomanager mandatiert, der fortlaufend das Marktrisiko (sog. Beta-Risiko) überprüft. Als allgemeines Anlageziel strebt die DFS hierbei eine Verringerung der Verlustrisiken auf Jahresbasis sowie der jeweiligen, mehrjährigen Regulierungsperiode verglichen mit der strategischen Asset Allokation bei gleichzeitiger Erwirtschaftung einer zur Allokation vergleichbaren Rendite über einen Marktzyklus hinweg an.

5.7 Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten setzt sich wie folgt zusammen:

	2022	2021
Eigene Mitarbeiter	5.495	5.510
davon gewerbliche Arbeitnehmer	13	15
davon Angestellte	5.098	5.078
davon beurlaubte Soldaten	120	129
davon technische und kaufmännische Studierende und Auszubildende	264	288
Mitarbeiter des LBA	95	108
davon Beschäftigte (TVöD)	16	18
davon Beamte	79	90
Gesamt	5.590	5.618

5.8 Aufstellung des Anteilsbesitzes (§ 285 Nr. 11 HGB)

Im Jahresabschluss erfasste Unternehmen der DFS / des DFS-Konzerns

Alle Angaben sind TEUR (sofern nicht anders angegeben)

Abkürzung	Gesellschaft	Sitz	Beteiligungs- quote	Eigenkapital	Jahres- ergebnis
Mehrheitsbeteiligungen					
DFS IBS	DFS International Business Services GmbH	Langen, Deutschland	100,00	38.354	-5.709
DFS Energy	DFS Energy GmbH ¹⁾	Langen, Deutschland	100,00	5.132	0
DAS	DFS Aviation Services GmbH ²⁾	Langen, Deutschland	100,00	11.794	0
Eisenschmidt	R. Eisenschmidt GmbH ²⁾	Egelsbach, Deutschland	100,00	168	0
KAT	Kaufbeuren ATM Training GmbH ²⁾	Kaufbeuren, Deutschland	100,00	100	0
ANSL	Air Navigation Solutions Ltd.	London, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland	100,00	1.438 TGBP	464 TGBP
DAS Bahrain	DFS AVIATION SERVICES BAHRAIN CO W. L. L.	Manama, Bahrain	100,00	681 TBD	404 TBD
Droniq	Droniq GmbH	Frankfurt, Deutschland	51,00	23	-2.791
Assoziierte Unternehmen					
FCS	FCS Flight Calibration Services GmbH ³⁾	Braunschweig, Deutschland	55,0	5.511	246
AERSENSE	FREQUENTIS DFS AERSENSE GmbH ³⁾	Wien, Österreich	30,00	295	23
UNIFLY	UNIFLY NV ³⁾	Antwerpen, Belgien	21,03	1.401	-5.930
Minderheitsbeteiligungen					
<u>Beteiligung über DFS Deutsche Flugsicherung GmbH:</u>					
GroupEAD	GroupEAD Europe S. L. ³⁾	Madrid, Spanien	36,00	1.961	409
BILSODA	BILSODA GmbH & Co. KG ³⁾	Pullach, Deutschland	24,90	2.406	41
<u>Beteiligung über DFS International Business Services GmbH:</u>					
ESSP SAS	European Satellite Services Provider Société par Actions Simplifiée ³⁾	Toulouse, Frankreich	16,67	17.891	4.598
<u>Beteiligung über DFS Aviation Services GmbH:</u>					
TATS	Tower Air Traffic Services S. L. ³⁾	Madrid, Spanien	50,00	1.000	-3

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS

²⁾ Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS IBS

³⁾ Werte zum 31. Dezember 2021

5.9 Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen

Die alleinige Gesellschafterin der DFS ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Die DFS unterhält im Rahmen der ihr übertragenen hoheitlichen Aufgaben im Bereich der Flugsicherung auch Geschäftsbeziehungen zur Gesellschafterin sowie zu anderen Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland beteiligt ist. Diese Transaktionen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Nahestehende Personen

Als nahestehende Personen wurden die Geschäftsführung, die Führungskräfte der Strukturebene 1, der Aufsichtsrat und deren Familienangehörige identifiziert. Es fanden keine wesentlichen oder in ihrer Art oder Beschaffenheit unüblichen, berichtspflichtigen Transaktionen zwischen dem Unternehmen und Personen in Schlüsselpositionen des Managements bzw. deren nächsten Familienangehörigen statt.

Erträge (+) / Aufwendungen (-)	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
2022, TEUR			
Umsatzerlöse	81.184	11.828	192
Bezogene Leistungen		-9.495	
Personalaufwand	-6.669		
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-9.205	-127
Zinserträge		236	
Beteiligungserträge		382	147

Die Umsatzerlöse mit der Gesellschafterin betreffen im Wesentlichen Erlöse aus OAT-Flügen (Operational Air Traffic).

Die bezogenen Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Flugvermessungen sowie militärische Flugsicherungsausbildung.

Im Personalaufwand gegenüber der Gesellschafterin sind die Personalkosten für Mitarbeiter des Luftfahrt-Bundesamtes enthalten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Flugvermessungen und Energielieferungen.

Der Ertrag in Höhe von 382 TEUR resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag zwischen der DFS und der DFS Energy. Aus einer Beteiligung erhielt die DFS 147 TEUR.

Vermögensgegenstände (+) / Schulden (-)	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
2022, TEUR			
Finanzanlagen		61.645	1.824
Forderungen*	7.213	1.909	
Verbindlichkeiten*	-1.682	-34.555	-54

* Darstellung als Bruttoausweis

Die Finanzanlagen entsprechen den Anschaffungskosten der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sowie einer Ausleihung an ein verbundenes Unternehmen.

Die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin resultieren im Wesentlichen aus der Erbringung von Flugsicherungsleistungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen überwiegend Cash-Pool-Transaktionen.

5.10 Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB zur Saldierung von Vermögensgegenständen und Schulden

Die in den Saldierungsbereich gemäß § 246 Absatz 2 Satz 2 HGB einbezogenen Vermögensgegenstände und korrespondierende Schulden im Hinblick auf Altersversorgungsverpflichtungen und vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen, sowie die entsprechend saldierten Aufwendungen und Erträge sind im Folgenden dargestellt.

	TEUR 2022
Saldierte Vermögensgegenstände (+) und Schulden (-)	
Pensionsrückstellungen	-5.768.018
Aktivwerte (Anschaffungskosten)	3.275.926
Aktivwerte (beizulegender Zeitwert)	3.560.318
Nettobetrag (Pensionsrückstellungen)	-2.207.700
<hr/>	
Rückstellung, Langzeitkonten ausstehender Urlaub und Gleitzeit	-68.543
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	29.654
Wertpapiere (beizulegener Zeitwert)	29.654
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)	38.889
<hr/>	
Rückstellung Altersteilzeit	-64.873
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	31.439
Wertpapiere (beizulegener Zeitwert)	31.439
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)	33.434
<hr/>	
Saldierte Aufwendungen (-) und Erträge (+)	
Aufwand Pensionsrückstellungen	-98.860
Ertrag Aktivwerte	-259.256
Nettobetrag (enthalten in: Zinsen und ähnliche Aufwendungen)	-358.116

5.11 Geschäftsführung

Arndt Schönemann
Vorsitzender der Geschäftsführung

Andrea Wächter
Geschäftsführerin Personal und Arbeitsdirektorin (seit 01. November 2022)

Dirk Mahns
Geschäftsführer Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer Technik

5.12 Aufsichtsrat

Vertreter der Gesellschafterin

Antje Geese

Vorsitzende des Aufsichtsrates
 Ministerialdirektorin
 Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Carmen von Bornstaedt-Radbruch

Ministerialrätin a. D.
 Bundesministerium der Verteidigung
 (bis 8. Februar 2022)

Gero von Fritschen

Oberst i. G.
 Bundesministerium der Verteidigung
 (seit 1. September 2022)

Armin Havenith

Oberst i. G.
 Bundesministerium der Verteidigung
 (bis 31. August 2022)

Dr. Carl-Stefan Neumann

Geschäftsführer
 Carl-Stefan Neumann Advisory & Investments GmbH

Iris Reimold

Ministerialrätin
 Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Thorsten Ruge

Ministerialrat
 Bundesministerium für Finanzen

Dr. Katharina Ziolkowski

Ministerialrätin
 Bundesministerium der Verteidigung
 (seit 9. Februar 2022)

Vertreter der Arbeitnehmer

Sabrina Leitzbach

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates
 Fluglotsin Center

Günter Achatz

Leiter Planung und Innovation
 (seit 1. Juli 2022)

Oktay Kaya

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates
 Fluglotse Tower

Markus Siebers

Supervisor Tower (in Übergangsvorsorgung)

André Vöcking

Flugsicherungsingenieur

Andrea Wächter

Leiterin Flugsicherungsbetrieb Tower
 (bis 30. Juni 2022)

Jörg Waldhorst

Referent Flight Procedure Design

5.13 Gesamtbezüge der Organmitglieder

Im Geschäftsjahr 2022 betragen die Gesamtbezüge der Mitglieder der Geschäftsführung 1.638 TEUR und die Vergütungen des Aufsichtsrats 54,3 TEUR.

Vergütung der Geschäftsführung	Erfolgs- unabhängige Komponente (einschließlich Sachbezüge)	Erfolgs-abhängige Komponente	Gesamtbezüge
2022, TEUR			
Arndt Schoenemann (Vorsitzender)	351	78	429
Andrea Wächter	43	0	43
Dirk Mahns	269	131	400
Friedrich-Wilhelm Menge	248	120	368
Frühere Mitglieder der Geschäftsführung	278	120	398
Gesamt	1.189	449	1.638

Kredite

Mitglieder der Geschäftsführung erhielten im Geschäftsjahr 2022 vom Unternehmen keine Kredite.

Pensionsrückstellungen

Zum Ende des Geschäftsjahres 2022 beläuft sich die Pensionsrückstellung für Pensionszusagen gegenüber den derzeitigen Geschäftsführungsmitgliedern auf 4.766 TEUR. Für Pensionszusagen gegenüber früheren Geschäftsführungsmitgliedern besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von insgesamt 22.662 TEUR.

Pensionszahlungen an frühere Geschäftsführungsmitglieder

Im Geschäftsjahr 2022 erhielten frühere Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Hinterbliebene Pensionszahlungen in Höhe von insgesamt 1.116 TEUR.

Vergütung des Aufsichtsrates	TEUR	TEUR
	31.12.2022	31.12.2021
Günter Achatz	2,00	0,00
Carmen von Bornstaedt-Radbruch	0,40	4,00
Gero von Fritschen	1,70	0,00
Antje Geese	6,20	5,44
Armin Havenith	3,50	5,18
Oktay Kaya	4,00	4,00
Sabrina Leitzbach	5,00	5,08
Dr. Carl-Stefan Neumann	5,30	5,18
Iris Reimold	4,00	1,39
Torsten Ruge	4,20	2,69
Markus Siebers	4,00	4,34
André Vöcking	4,10	4,13
Andrea Wächter	2,00	4,03
Jörg Waldhorst	4,10	4,02
Dr. Katharina Ziolkowski	3,80	0,00
Frühere Mitglieder des Aufsichtsrats *	0,00	7,11
Gesamt	54,30	56,59

* Die Zahlungen für Dr. Tamara Zieschang erfolgten direkt an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten eine Jahresvergütung von 4.000 EUR sowie ein Tagegeld von 26 EUR. Für den Vorsitz der Ausschüsse sowie den stellvertretenden Vorsitz des Aufsichtsrates beträgt diese Jahresvergütung 5.000 EUR und für den Vorsitz des Aufsichtsrates 6.000 EUR.

Kredite

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2022 vom Unternehmen keine Kredite.

Vergütung von Mitgliedern des Aufsichtsrates für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge

Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten im Geschäftsjahr 2022 keine Vergütungen für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge.

5.14 Honorar des unabhängigen Abschlussprüfers

Die für das Geschäftsjahr berechneten Honorare des unabhängigen Abschlussprüfers setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR
	2022
Prüfungsleistungen	104,0
Andere Bestätigungsleistungen	21,0
Steuerberatungsleistungen	0,0
Sonstige Leistungen	7,0
Gesamt	132,0

5.15 Public Corporate Governance Kodex

Der Corporate Governance-Bericht sowie die Entsprechenserklärung nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes werden auf der DFS-Homepage veröffentlicht.

Langen, den 2. Februar 2023

Die Geschäftsführung

Arndt Schoenemann
Geschäftsführer
Vorsitzender

Andrea Wächter
Geschäftsführerin
Personal und
Arbeitsdirektorin

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstel- lungskosten				Abschreibungen					Buchwerte		Buchwerte
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand	Stand	Stand
	01.01.2022				31.12.2022	01.01.2022				31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021
TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	696.395	5.265	-543	10.580	711.697	597.954	25.622	-281	0	623.295	88.402	98.441
Geleistete Anzahlungen	18.858	1.956	0	-10.098	10.716	0	0	0	0	0	10.716	18.858
Immaterielle Vermögensgegenstände	715.253	7.221	-543	482	722.413	597.954	25.622	-281	0	623.295	99.118	117.299
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	634.196	1.089	-496	1.356	636.145	403.207	14.679	-466	0	417.420	218.725	230.989
Technische Anlagen und Maschinen	1.032.719	30.796	-26.767	14.249	1.050.997	878.138	39.664	-25.114	-1	892.687	158.310	154.581
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	87.116	2.248	-2.281	38	87.121	72.587	3.966	-2.177	1	74.377	12.744	14.529
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	21.868	12.152	0	-16.125	17.895	0	0	0	0	0	17.895	21.868
Sachanlagen	1.775.899	46.285	-29.544	-482	1.792.158	1.353.932	58.309	-27.757	0	1.384.484	407.674	421.967
Anteile an verbundenen Unternehmen	45.585	0	0	0	45.585	0	0	0	0	0	45.585	45.585
Ausleihungen an verbundenen Unternehmen	18.680	0	-2.620	0	16.060	0	0	0	0	0	16.060	18.680
Beteiligungen	1.881	0	-57	0	1.824	0	0	0	0	0	1.824	1.881
Finanzanlagen	66.146	0	-2.677	0	63.469	0	0	0	0	0	63.469	66.146
Anlagevermögen	2.557.298	53.506	-32.764	0	2.578.040	1.951.886	83.931	-28.038	0	2.007.779	570.261	605.412

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilen wir wie folgt:

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022, sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, der mit dem Konzernlagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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 folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), sowie
- den Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit nach § 22 Abs. 4 EntgTranspG (Anlage zum Lagebericht).

Die sonstigen Informationen umfassen zudem den Corporate Governance Bericht nach Nr. 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes.

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind gemeinsam für den Corporate Governance Bericht verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich.

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 sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen:

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

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken sowie und 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 dieses Systems 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 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 des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Frankfurt am Main, den 2. März 2023

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Susanne Schorse
Wirtschaftsprüferin

Dr. Jonas van Elten
Wirtschaftsprüfer