

J a h r e s a b s c h l u s s

und

L a g e b e r i c h t

zum 31. Dezember 2020

der

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen**

Datum der Feststellung: 5. Mai 2021

Inhaltsverzeichnis

1. Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020
2. Bilanz zum 31. Dezember 2020
3. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020
4. Anhang für das Geschäftsjahr 2020
5. Bestätigungsvermerk



Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2020

Inhalt

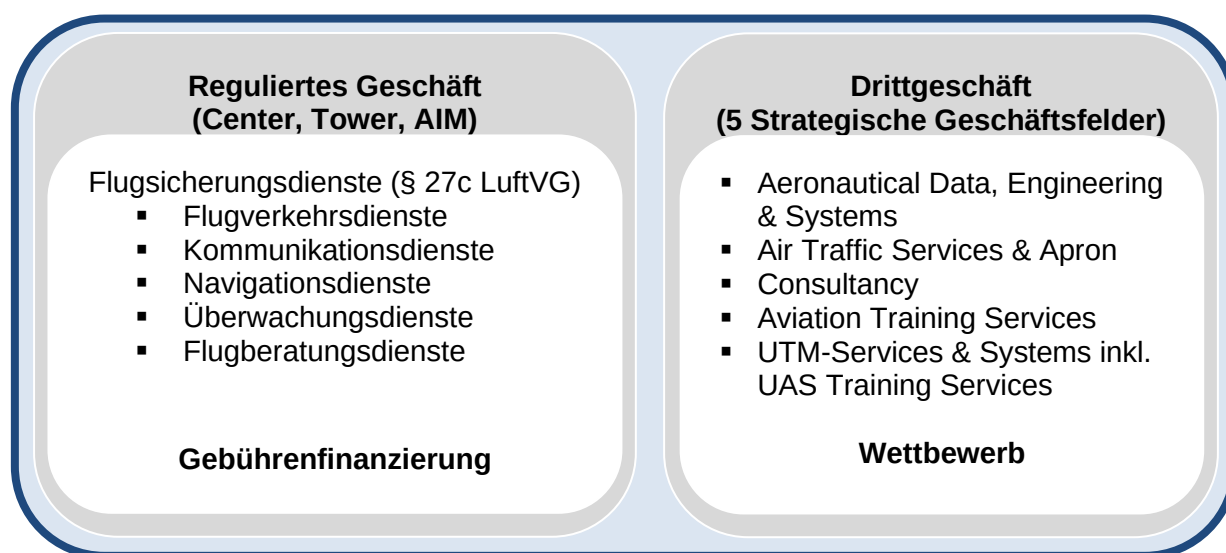
1	DFS im Überblick.....	3
2	Wirtschaftsbericht	12
3	Mitarbeiter.....	39
4	Compliance.....	43
5	Risikobericht	45
6	Prognosebericht.....	52

1 DFS im Überblick

1.1 Geschäftstätigkeit

1.1.1 Überblick

Die DFS sichert mit ihren insgesamt 5.659 operativen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den deutschen Luftraum und bietet zusätzliche Leistungen im freien Wettbewerb an (Drittgeschäft).



1.1.2 Regulierte Geschäft

Das regulierte Geschäft Flugsicherungsdienste leitet sich aus den Aufgabenstellungen des § 27c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ab. Die DFS erbringt als beliehenes Unternehmen in hoheitlichem Auftrag Flugverkehrsdienste sowie Unterstützungsdienste. Sie betreibt Kontrollzentralen in Langen, Bremen, Karlsruhe und München sowie 16 Kontrolltürme an internationalen deutschen Verkehrsflughäfen. Hierfür entwickelt und betreibt sie Air-Traffic-Services- (ATS) sowie Kommunikations-, Ortungs- und Navigationssysteme.

Bereich Center

Der DFS-Bereich Center erbringt die An- und Abflugkontrolldienste bzw. Approach Control Service und auf der Strecke Bezirkskontrolldienste bzw. Area Control Service einschließlich Fluginformations- und Flugalarmdienste und betreibt entsprechende ATS-Systeme.

Die Europäische Kommission reguliert seit dem 1. Januar 2012 die Strecke mit einem Leistungs- und Gebührensystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen (derzeit EU-weit geregelt in der VO (EU) 2019/317, geändert durch VO (EU) 2020/1627 über Sondermaßnahmen für den dritten Bezugszeitraum (2020-2024) des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum aufgrund der Covid-19-Pandemie). Schwerpunkte bilden europaweite und nationale Vorgaben in den Bereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) legt als nationale Aufsichtsbehörde den deutschen Beitrag zum Leistungsplan auf Ebene des „Functional Airspace Block Europe Central“ (FABEC) fest. Der Leistungsplan wird von den FABEC-Mitgliedstaaten verabschiedet. Die laufende Leistungsplanperiode reicht von 2020 bis 2024. Die Gebühren werden gemäß Flugsicherungs-Strecken-Kostenverordnung (FSStrKV) durch Beschlüsse der erweiterten Kommission von EUROCONTROL pro Kalenderjahr festgesetzt.

Bereich Tower

Der DFS-Bereich Tower kontrolliert den Flugverkehr an den Verkehrsflughäfen (Flugplatzkontrolldienst bzw. Aerodrome Control Service) einschließlich aller ATS-Systeme, Fluginformations- und Flugalarmdienste.

Der Flugplatzkontrolldienst unterliegt seit 2015 der Regulierung. Die Gebühren werden durch Rechtsverordnung des Bundes für den An- und Abflugbereich (FSAAKV) festgesetzt.

Bereich Aeronautical Information Management (AIM)

Der DFS-Bereich AIM bietet seinen Kunden für eine sichere Flugdurchführung relevante Luftfahrtinformationen und Flugberatungsleistungen. Hierfür sammelt, bearbeitet und veröffentlicht AIM aeronautische Daten (z. B. Flugpläne, NOTAM) und gibt zahlreiche Luftfahrtpublikationen und -produkte (z. B. Luftfahrthandbuch AIP) heraus.

1.1.3 Drittg Geschäft

Die Geschäftsführung bündelt das Drittg Geschäft 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 der DFS unterstützen und fördern das Produkt- und Dienstleistungsangebot im freien Wettbewerb. Diese preisfinanzierten Dienstleistungen werden weltweit angeboten, wobei Flugsicherungsdienste nur in Europa erbracht werden. Im Gegensatz zum regulierten Geschäft unterliegt das Drittg Geschäft keinen regulatorischen Vorgaben. Konzerninterne Geschäftsvorfälle werden zu marktüblichen Konditionen und Preisen berechnet.

1.2 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 Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) übertragenen Flugsicherungsdienste. Das Unternehmen kann zusätzlich Flugsicherungsdienste in Europa sowie damit verbundene Nebengeschäfte im In- und Ausland erbringen.

Alleingesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die nachfolgende Geschäftsverteilung der DFS-Geschäftsführung (Stand: 1. März 2020) bildet die Ausgangsbasis für die Führungsorganisation:

Vorsitzender der Geschäftsführung	Geschäftsführer Betrieb	Geschäftsführer Technik	Geschäftsführer Personal (Arbeitsdirektor)
- Strategie, Organisation, Internationales - Institutionelles, Recht, Risikomanagement, Compliance - Exportkontrolle - Safety- und Securitymanagementsysteme - Revision, Qualitätsmanagement - Unternehmenskommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Umwelt - Finanzen inkl. Steuern und Gebühren, Versicherungen - Betriebswirtschaftliche Dienste - Einkauf - Consultingleistungen und Systemlieferungen - Militärische Angelegenheiten	- Flugverkehrsdienste - Luftraummanagement - Verkehrsflussregelung - Flugberatungsdienst - Kapazitätsplanung und betriebliche Aus- und Weiterbildung für das operative ATM- und AIS-Personal - Produktmanagement für ATM- und AIS-Systeme - Projektmanagement für ATM- und AIS-Systeme	- Forschung und Entwicklung - IT-Architekturmanagement - Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS) - Produktmanagement für CNS-Systeme - Systemmanagement für technische Systeme - Logistik - Technisches und infrastrukturelles Facility Management - Betriebswirtschaftliche und administrative Informationstechnik - Entwicklung von Software-Produkten	- Personalstrategie - Tarifstrategie und Tarifpolitik - Personalmanagement - Personalentwicklung, Aus- und Weiterbildung - grundlegende Ausbildung (Institutional Training) für das operative Personal (Flugverkehrsdienste) - Personalplanung (ohne Kapazitätsplanung operatives Personal) - Entgeltabrechnung - Vergütungs- und Anreizsysteme - Betriebliche Altersversorgung - Soziales und Gesundheitsmanagement - Arbeitsschutz, Unfallverhütung - Arbeitsrecht, Tarifrecht

Die Geschäftsführung tauscht sich im sogenannten „Executive Committee“, einem Gremium, dem neben den Geschäftsführern alle Führungskräfte der ersten Führungsebene (Bereichsleiter) angehören, in wöchentlichen Sitzungen über wesentliche unternehmensrelevante Themen und Informationen aus.

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 5.12 im Anhang zu Mitgliedern des Aufsichtsrats).

Veränderungen innerhalb der Geschäftsführung der DFS ab 2020

Die DFS hat dem Beschluss des Aufsichtsrates vom 23. Dezember 2019 folgend die Geschäftsführung ab März 2020 neu strukturiert. Die Geschäftsverteilung sieht nun vier funktionale Bereiche vor, wobei die Aufgaben der Geschäftsführungsbereiche „Vorsitzender der Geschäftsführung“ und „Personal“ unverändert blieben. Die Managementverantwortung und die Aufgaben des bisherigen Geschäftsführungsbereichs „Betrieb“ wurden geteilt und durch die neu geschaffene Position des Geschäftsführers „Technik“ ergänzt. Der bisherige Geschäftsführer „Betrieb“, Herr Robert Schickling, verließ Ende Januar 2020 auf eigenen Wunsch das Unternehmen. Seine Nachfolge trat zum 1. Februar 2020 Herr Dirk Mahns an. Den Geschäftsführungsbereich „Technik“ übernahm ab dem 1. März 2020 Herr Friedrich-Wilhelm Menge.

Plötzlich und unerwartet verstarb am 13. Februar 2020 Herr Dr. Michael Hann, der dem Unternehmen seit 2012 als Geschäftsführer „Personal“ und Arbeitsdirektor angehörte und nachhaltige Spuren im Unternehmen hinterließ. Seine Aufgaben übernahm zunächst Herr Prof. Klaus-Dieter Scheurle, bis am 15. August 2020 Frau Dr. Kerstin Böcker die Nachfolge von Herrn Dr. Hann antrat.

Veränderungen innerhalb der Geschäftsführung der DFS ab 2021

Herr Prof. Klaus-Dieter Scheurle verließ nach acht Jahren als Vorsitzender der Geschäftsführung der DFS das Unternehmen zum 31. Dezember 2020. Nachfolger wird Herr Arndt Schoenemann, der vom Flugzeugausrüster Liebherr-Aerospace Lindenberg GmbH zur DFS wechseln wird.

(vgl. auch Kap. 5.1 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Anhang).

1.3 Strategien und Ziele

1.3.1 Strategische Ausrichtung

„Together for safe and smart European skies“

Die Unternehmensstrategie basiert vor allem auf dem gesetzlichen Auftrag der DFS: Den Luftverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Mit der Prämisse, unter den großen europäischen Flugsicherungsorganisationen führend zu sein (Von der DFS zur EFS), positioniert sich die DFS mit ihrer Konzernvision „Together for safe and smart European skies“. Die DFS garantiert somit die Zukunftsfähigkeit und europäische Positionierung des DFS-Konzerns durch Sicherheit, innovative Technologie und Wirtschaftlichkeit.

Automatisierung und Digitalisierung werden zunehmend in der Wertschöpfungskette der Luftfahrt, wie in jedem anderen Bereich auch, an Bedeutung gewinnen und zum wichtigen Erfolgsfaktor. Der digitale Wandel bietet vielfältige Chancen – die systematische Analyse und Vernetzung großer Datenmengen ermöglicht eine effizientere Betriebsdurchführung, eine ausgeprägte Wirtschaftlichkeit sowie auch schlanke, effiziente Prozesse. Sie bringt weitreichende Veränderungen auf allen Ebenen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Allerdings verlangt sie neue Denkweisen.

Auch für die Flugsicherung bietet die Digitalisierung Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich z.B. Qualität, Produktivität, neuer Verfahren und Dienste. Für die DFS als Flugsicherungsorganisation ist es daher essenziell, ihre Technologien weiterzuentwickeln und die Potenziale der Digitalisierung und Automatisierung, wie die Entlastung des Personals und Effizienzsteigerungen, konsequent zu nutzen.

Da bereits heute die Erbringung der Dienstleistung auf dem engen Zusammenspiel der hochspezialisierten Mitarbeiter/innen und einer komplexen technologischen Systemlandschaft basiert, ist Change Management für die DFS bei der Etablierung neuer Arbeitswelten und -weisen ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Diesen Herausforderungen begegnet die DFS im Einklang mit der Zielsetzung des europäischen regulativen Single-European-Sky-Prozesses (SES). Kundenorientierung, Sicherheit und innovative technologische Ausrichtung des DFS-Konzerns stehen dabei für die DFS im Fokus.

Dafür verfolgt die DFS vier zentrale Unternehmensziele:

1. Wir wollen unser hervorragendes Sicherheitsniveau beibehalten und kontinuierlich weiterentwickeln.
2. Wir erfüllen alle regulativen Vorgaben durch Spitzenleistungen in allen Key Performance Areas.
3. Wir steigern die Profitabilität und Produktivität im gesamten DFS-Konzern.
4. Wir wollen im DFS-Konzern nachhaltiges Wachstum erzielen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Corona-Krise, die die gesamte Luftfahrt-Branche hart getroffen hat, ist es für die DFS umso wichtiger, sich stark zu positionieren. Dafür wird der Fokus in den Jahren bis zum Ende der dritten Regulierungsperiode (RP3) auf einer Steigerung der Kosteneffizienz liegen.

1.3.2 Programm „Sprint2024“

Mit dem Beginn der dritten Regulierungsperiode (2020–2024, vgl. auch Kap. 2.2.2) startete die DFS das Programm „Sprint2024“, um die oben beschriebenen Zielsetzungen zu erreichen. Das Programm definiert sieben strategische Stoßrichtungen und legt unter der Prämisse Sicherheit Schwerpunkte auf Kapazität und Produktivität durch Innovation und Digitalisierung:



Sicherheit

Sicherheit bildet die Basis für das Programm „Sprint2024“ und begleitet alle Stoßrichtungen. Denn Sicherheit ist im Verständnis der DFS etwas, das das System Flugsicherheit täglich leistet und nicht etwas, das es als selbstverständlich in sich trägt. Die DFS schafft daher den Rahmen für ein innovatives und wirkungsvolles Sicherheitsmanagementsystem.

1. Mensch und Unternehmenskultur

Wir bleiben attraktiver Arbeitgeber, fördern unsere Mitarbeiter und gewinnen neue Talente. Wir leben unsere Werte und Leitlinien und schaffen eine Kultur, in der alle Generationen interdisziplinär zusammenarbeiten.

2. Kapazität

Wir bauen unsere Position als Qualitätsführer aus und garantieren ein hohes Sicherheitsniveau. Wir reagieren flexibel auf Kapazitätsnachfragen und unterstützen unsere Lotsen und technischen Mitarbeiter durch leistungsfähige Systeme und Verfahren.

3. Innovation und Digitalisierung

Wir streben Technologieführerschaft an. Wir modernisieren und investieren in Richtung sicherer Zukunftstechnologien und etablieren einen offenen Datenaustausch. Wir leben Innovation und reduzieren Komplexität.

4. Wirtschaftlichkeit

Wir sichern die finanzielle Nachhaltigkeit des DFS-Konzerns und erwirtschaften durch hohe Kostendisziplin eine angemessene Rendite. Wir gestalten Abläufe effizient und nutzen Ressourcen optimal.

5. Drittgeschäft und Beteiligungen

Wir sind im Drittgeschäft führender Full-Service-Anbieter von ATM- und UTM-Lösungen und -Systemen, auch für die Bundeswehr. Wir bauen Knowhow durch Kooperationen und Beteiligungen auf und wollen bis 2030 einen Umsatz in Höhe von 200 Mio. EUR mit 6 Prozent Rendite erzielen.

6. Umwelt- und Klimaschutz

Wir richten unser Handeln als Unternehmen konsequent und beispielgebend am Umwelt- und Klimaschutz aus. Als Unternehmen werden wir klimaneutral.

7. Europa und Regulierung

Wir stärken unsere Position in Europa als führender Air Navigation Service Provider (ANSP) und setzen uns in der EU als treibende Kraft für SES ein. Gemeinsam mit unseren europäischen Partnern arbeiten wir an den Herausforderungen der Luftfahrt.

In allen strategischen Stoßrichtungen werden zusätzlich Maßnahmen verfolgt, die bei der Bewältigung der Corona-Krise helfen sollen. Zum gleichen Zweck wurde außerdem das strategische Effizienzsteigerungsprogramm STEP initiiert, das zur Zielerreichung vor allem im Cluster Wirtschaftlichkeit und damit grundsätzlich zur Zukunftssicherung des DFS-Konzerns beiträgt.

1.3.3 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

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

Adäquate Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote

Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote werden kontinuierlich überwacht. Die Gesellschafterin stärkt das Eigenkapital im Jahr 2021 durch eine Stammkapitalzuführung in Höhe von 300 Mio. EUR (vgl. 2.2.2). Die DFS wird 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. 5.2.2.1).

1.4 Steuerung

Die Geschäftsführung steuert die DFS differenziert, 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, deren Ermittlung und Festlegung auf Basis des folgenden Schemas erfolgt, beinhaltet neben den Primärkosten auch die Be- und Entlastungen aus interner Leistungsverrechnung:

Betriebskosten
Personalkosten
+ Sonst. betriebliche Aufwendungen (z.B. Sachkosten)
+ Abschreibungen
= Primärkosten
+ Belastungen aus interner Leistungsverrechnung (ILV)
./. Entlastungen aus interner Leistungsverrechnung (ILV)
= Betriebskosten

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

Die DFS misst hierbei kontinuierlich Kennzahlen der Leistungsbereiche Sicherheit, Flugsicherungskapazität und Umwelt, beispielsweise Staffellungsunterschreitungen, Pünktlichkeitsindikatoren und Horizontal Flight Efficiency.

Zur Konkretisierung der strategischen Ziele wurde im Jahr 2020 das Programm „Sprint2024“ gestartet. Mit „Sprint2024“ verfolgt die DFS einen agilen Planungsansatz. Eine regelmäßige Neubewertung und Priorisierung der strategischen Maßnahmen sorgt für Aktualität und Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen, was vor dem Hintergrund der Corona-Krise von entscheidender Bedeutung ist. Die Maßnahmen werden in der rollierenden Planung hinterlegt und überwacht.

Drittgeschäft

Das Drittgeschäft wird vom Wettbewerb bestimmt. Es wird durch die Vorgabe von Deckungsbeiträgen bzw. 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 6 Prozent gesteigert werden.

1.5 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 wachsendem Kostendruck, steigenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und einem nach allen Prognosen mittelfristig weiter wachsenden 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.

Im internationalen Bereich ist SESAR (Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research Programme) das herausragende und alle Flugsicherungsbereiche umfassende Projekt. Es wird im Rahmen des „SESAR Joint Undertaking“ durchgeführt, dem die DFS gemeinsam mit anderen führenden Organisationen (Flugsicherungen, Luftraumnutzer, Flughäfen, Herstellerindustrie) bereits im Juni 2009 als aktives Mitglied beigetreten ist.

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 Schnellsimulationen durch, erprobt neue Schlüsseltechnologien und entwickelt darauf aufbauende Flugsicherungssoftware und geeignete Simulatoren. Überdies beteiligt sich die DFS auch an Förderprogrammen des Bundes, wie beispielsweise dem Luftfahrt-Forschungsprogramm sowie der Forschungsinitiative mFUND (Modernitätsfonds). Im Luftfahrt-Forschungsprogramm leitet die DFS zum wiederholten Mal ein Verbundvorhaben. Absicht bei Förderprojekten und allen weiteren Kooperationen ist, gemeinsam mit deutschen Partnern aus Forschung und Industrie die Ausgangsbasis für spätere internationale Aktivitäten zu verbessern.

Die DFS treibt innovative Entwicklungen voran. Dazu zählen:

- Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten aus der Ferne, RTC (Remote Tower Control, vgl. 6.2.1),
- Ortungssysteme, die alle verfügbaren Sensoren nutzen, wie unterschiedliche Radarsysteme, Multilateration und von Flugzeugen selbst übermittelte Positionen, um Flugzeuge nahtlos Gate-zu-Gate am Boden und in der Luft verfolgen zu können,
- Lotsen-Unterstützungssysteme, die die Lotsen durch optimierte Informationsaufbereitung, besonders auch mit Hinweisen zur Konfliktvermeidung, und schrittweise Automatisierung entlasten,
- die mit neuen Entwicklungen Schritt haltende Interoperabilität europäischer Flugsicherungssysteme – eine wichtige Voraussetzung für die SES (Single European Sky)-Initiative (vgl. 6.2.1),
- eine fortschreitende, kosteneffiziente Standardisierung von technischer Infrastruktur und Verfahren als Voraussetzung für weitere Automation und Innovation,
- weitergehende Virtualisierung der Flugsicherungssysteme und mittelfristige Etablierung von Data-Centern,
- umfassende Aktivitäten zur sicheren und fairen Integration unbemannter Luftfahrtsysteme (Drohnen, vgl. 6.2.1).

Für Forschung und eigene Entwicklungen hat die DFS insgesamt ca. 50,8 Mio. EUR aufgewendet und ca. 273 Personalkapazitäten eingesetzt. Die Aktivierungsquote beträgt rund 44,9 Prozent.

Hierfür erhielt die DFS 2020 Fördermittelauszahlungen in Höhe von 20,2 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 (Air Navigation Service Providers, ANSPs), 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 Spannungen, Naturkatastrophen, regulatorische, rechtliche oder steuerliche Belastungen sowie zeitliche und örtliche oder gar weltweite Häufungen von Krankheiten (Pandemien) negative Auswirkungen zeigen. Die Anzahl der Flüge wirkt sich maßgeblich sowohl auf die Geschäftstätigkeit des regulierten Geschäfts als auch auf wesentliche Elemente des Drittgeschäfts aus, da sowohl die DAS an deutschen Regionalflughäfen wie auch die Air Navigation Solutions Ltd. (ANSL) an den Flughäfen in Gatwick und Edinburgh (Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland) Flugsicherungsdienste durchführen. Die Luftfahrtnahen Beratungsprojekte, technischen Unterstützungsleistungen sowie Fachpublikationen folgen im Wesentlichen dem allgemeinen Trend im Luftverkehr.

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

Die Weltkonjunktur erlebte im Jahr 2020 in Folge der Corona-Pandemie einen historischen Rückgang. Durch den Einsatz beispielloser Konjunkturrhilfen und geldpolitischer Unterstützung fielen die Folgen der Krise für die großen Volkswirtschaften zwar geringer aus als zunächst befürchtet. Dennoch richtet die Pandemie in vielen Ländern langfristige wirtschaftliche Schäden an, erhöht die soziale Ungleichheit und macht die Fortschritte bei der Armutsbekämpfung zunichte. Der Internationale Währungsfonds (IWF) rechnet mit einem Schrumpfen der Weltwirtschaft im Jahr 2020 um 4,3 Prozent, die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) erwartet einen Rückgang der globalen Wirtschaftsleistung von 4,2 Prozent. Im Vorjahr prognostizierte die OECD noch einen weltweiten Zuwachs von rund 3,0 Prozent für das Jahr 2020, während die Weltbank von 2,5 Prozent im Jahr 2020 ausging.

Die Wirtschaftstätigkeit in Europa erlitt in der ersten Jahreshälfte 2020 einen schweren Schock und erholte sich im dritten Quartal kräftig. Grund dafür waren die schrittweise Aufhebung der Eindämmungsmaßnahmen sowie Maßnahmen der EU-Mitgliedstaaten und Initiativen auf europäischer Ebene, die dazu beitrugen, die Auswirkungen der Pandemie auf die Ökonomie und den Arbeitsmarkt abzufedern. Für das Gesamtjahr 2020 kann nach Einschätzung von EUROSTAT von Einbußen des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 7,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr ausgegangen werden. In der Herbstprognose aus dem Jahr 2019 erwartete die Europäische Kommission noch ein Wachstum des BIP im Euroraum im Jahr 2020 von 1,2 Prozent.

Das Statistische Bundesamt meldete für Deutschland im Jahr 2020 ein Rückgang des BIP um 5,0 Prozent, nachdem es zehn Jahre lang zuvor Jahr für Jahr zunahm. Der konjunkturelle Verlauf zeigte allerdings ein zweigeteiltes Bild: Einerseits war der Dienstleistungssektor von den Einschränkungen der sozialen Kontakte stark betroffen, während andererseits sich die Industrie weitgehend robust entwickelte. Von den Einschränkungen im Dienstleistungssektor wurde insbesondere die Entwicklung in der Luftfahrtbranche negativ beeinflusst. Der Rückgang des BIP liegt unter dem gesamteuropäischen Vergleichswert. Dies ist neben der Resilienz der deutschen Wirtschaft auch auf die sehr umfangreichen Maßnahmenpakete der Bundesregierung zur Stützung der Wirtschaft und zur Stabilisierung der Einkommen zurückzuführen. Die Prognosen für das Jahr 2020 gingen noch preisbereinigt von einer Steigerung von 1,1 Prozent gegenüber 2019 aus.

2.2 Geschäftsverlauf

Die Corona-Pandemie hat die Luftfahrt im Jahr 2020 in einem nie dagewesenen Ausmaß getroffen. Kaum eine andere Branche kämpft stärker mit den Auswirkungen der globalen Krise. Das betrifft nicht nur die Airlines und Reiseveranstalter, sondern auch die Flugsicherungsdienstleister.

In den Monaten Januar und Februar 2020 konnte das Verkehrsaufkommen noch als „normal“ bezeichnet werden – während bereits der März und noch stärker der April 2020 als die Monate mit den bisher größten Verkehrsrückgängen in die Geschichte eingehen werden.

Die Mitgliedstaaten von EUROCONTROL haben sich im April 2020 darauf geeinigt, den Airlines in den kommenden Monaten Flugsicherungsgebühren im Umfang von rund 1,1 Milliarden EUR zu stunden. Der DFS-Anteil hiervon beträgt 119 Mio. EUR. Damit soll die Liquidität der Fluggesellschaften in der Corona-Krise gestützt werden. Dies geht zu Lasten der Flugsicherungsdienstleister. Die Vereinbarung sieht vor, dass die Streckengebühren für Februar erst im November 2020 gezahlt werden müssen. Für die Monate März bis Mai 2020 müssen die Zahlungen dann jeweils im Drei-Monats-Abstand von November 2020 an erfolgen. Das verschärfte die durch die erdrutschartigen Verkehrsrückgänge sich abzeichnenden Liquiditätsschwierigkeiten der DFS.

Die DFS hat umgehend auf die veränderten Rahmenbedingungen reagiert und Gegenmaßnahmen initiiert. Bereits Ende Februar 2020 wurde ein Corona-Kernteam etabliert, das in der DFS-Gruppe sämtliche Aspekte im Zusammenhang mit dem Coronavirus koordiniert und die zu ergreifenden Maßnahmen beschließt. Die Maßgabe war, den bestmöglichen Schutz der Mitarbeiter zu gewährleisten bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der operativen Leistungsfähigkeit und Absicherung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens.

Die DFS als kritische Infrastruktur des Bundes ist verpflichtet, ihre Dienste aufrecht zu erhalten. Fluglotsen müssen in den Tovern Start- und Landefreigaben erteilen und in den Kontrollzentralen zur Überwachung des Streckenfluges zur Verfügung stehen, um den verbleibenden Flugverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuarbeiten. Fluglotsen und andere Mitarbeiter, die unmittelbar für die Lenkung des Flugverkehrs im deutschen Luftraum verantwortlich sind, arbeiten weiterhin in den Tovern und Kontrollzentralen der DFS, allerdings in reduzierter Besetzung.

Mit ihrem Tarifpartner hat die DFS einen Corona-Tarifvertrag vereinbart, der den Aufbau von bis zu 300 Stunden Minderarbeit erlaubt. Mit dem Tarifvertrag schafft sich die DFS die notwendige Flexibilität, um bei einem Wiederanstieg des Verkehrs die notwendige Kapazität bereitstellen zu können.

Darüber hinaus erstellte die DFS ein Programm zur Kosteneinsparung auf. In erster Linie wurden Stellen dort, wo nicht zwingend notwendig, nicht nachbesetzt, Sachkosten eingespart und die Projektplanung einem Review unterzogen. Nicht dringend notwendige Projekte wurden gestrichen oder verschoben.

Nach Beendigung des im Frühjahr 2020 staatlich angeordneten Lockdowns hatten sich die Aussichten in vielen Ländern auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage im Sommer des Jahres zunächst verstärkt. Mit Zunahme der Neuinfektionen im Herbst 2020 traten erneut staatliche Restriktionen in Kraft, die die wirtschaftlichen Aktivitäten gravierend reduzierten. Die damit verbundenen Reisebeschränkungen bremsten den Luftverkehr wieder auf ein Minimum ab.

Die Verkehrsrückgänge und die damit verbundenen Einnahmeausfälle sowie die Stundung der Streckengebühren erforderten kurzfristig eine Finanzierung. Die DFS begab im August und Oktober 2020 ein Schulscheindarlehen in Höhe von 500 Mio. EUR und sicherte sich dadurch die erforderliche Liquidität.

Positiv auf den Geschäftsverlauf hat sich ausgewirkt, dass im Geschäftsjahr keine Insolvenzen von großen Fluggesellschaften zu verzeichnen waren. Grund dafür dürften die weltweiten staatlichen Stützungsmaßnahmen sein, die eine Weiterführung des Geschäftsbetriebs zunächst möglich macht.

Mit der Eröffnung des neuen Hauptterminals begann am 31. Oktober 2020 der erste Schritt zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg „Willy Brandt“ (BER). Am 1. November 2020 starteten die ersten kommerziellen Flüge und am 4. November 2020 ging dann mit der Südpiste eine zweite Start- und Landebahn in Betrieb. Von diesem Tag an gelten auch die neuen Flugverfahren, um den Flugverkehr am BER sicher zu kontrollieren. Für die DFS endet damit eine mehr als achtjährige Übergangszeit.

Parallel dazu überwachte die DFS weiterhin den Verkehr am Flughafen Tegel, bis dieser am 8. November geschlossen wurde. Danach wird die DFS in Berlin nicht mehr zwei Kontrolltürme, sondern nur noch einen betreiben. Insgesamt 91 Fluglotsen, Platzkoordinatoren und Vorfeldkontrolleure überwachen den Flug- und Bodenverkehr am neuen Berliner Flughafen.

2.2.1 Entwicklung des Luftverkehrs

IFR-Flüge 2020

Im Jahr 2020 ist ein Verkehrsrückgang in bislang nie bekanntem Maße zu verzeichnen sowie eine weitgehende Entkoppelung von Verkehrs- und gesamtwirtschaftlicher Entwicklung festzustellen. Die Luftverkehrswirtschaft ist weltweit nach dem Ausbruch der Corona-Pandemie in den Monaten April bis Juni nahezu zum Erliegen gekommen.

Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen weltweiten Reisebeschränkungen bremsen den Luftverkehr im März 2020 auf ein Minimum ab. Ende Februar 2020 erreichten die IFR-Bewegungen im deutschen Luftraum mit einem Minus von 2,4 Prozent noch annähernd Vorjahresniveau.

Im April 2020 konnte nur noch ein Luftverkehrsaufkommen von 12,9 Prozent des Vorjahres verzeichnet werden. Die Luftverkehrsnachfrage war zum Erliegen gekommen. Das Passagieraufkommen fiel an Verkehrsflughäfen auf unter 2 Prozent des Vorjahreswertes. Nur dringend notwendige Flüge wie Krankentransporte sowie Fracht- und Rückholflüge wurden weiterhin abgewickelt.

Im Juni 2020 nahmen die deutschen und ausländischen Airlines erste internationale Flugverbindungen schrittweise wieder auf. Dies wurde mit der Aufhebung der pauschalen Reisewarnung für die Europäische Union und assoziierte Staaten zur Mitte des Monats möglich. Der Verkehrsanstieg war maßgeblich durch die Touristik an die europäische Mittelmeer- und die Schwarzmeerküste sowie durch privates und ethnisches Verkehrsaufkommen bestimmt. Ende August 2020 lag der Luftverkehr bei fast 50 Prozent des Vorjahresniveaus.

Einige der beliebten Urlaubsregionen wurden jedoch ab September 2020 aufgrund des Ausbruchs einer erneuten Pandemiewelle zum Risikogebiet erklärt. Die neuen beschlossenen Test- und Quarantänebestimmungen für Rückkehrer aus diesen Gebieten wirken sich stark dämpfend auf den Rest des Jahres 2020 aus. Mit der Umstellung auf den Winterflugplan ging ab November der Tourismusverkehr typischerweise zurück. Gleichzeitig waren für das vierte Quartal 2020 in Folge des zweiten Lockdowns ab 2. November 2020 keine Impulse aus dem Geschäftsreise- und/oder dem Interkontinentalverkehr zu erwarten. Diese Faktoren führten für September bis Dezember 2020 zu erneut rückläufigem Luftverkehr bis auf ein Niveau von rund 35 Prozent des Jahres 2019.

Die DFS wickelte im Berichtszeitraum 1.460.768 IFR-Flüge ab. Dies entspricht einem Verkehrsrückgang von 56,2 Prozent gegenüber dem Jahr 2019. Dieses Niveau wurde zuletzt im Jahre 1989 erreicht. Damals registrierte die DFS 1,46 Mio. Flüge.

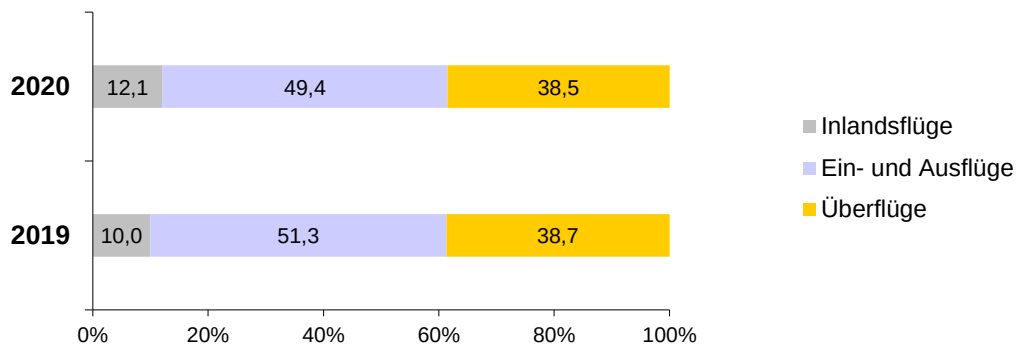
IFR-Flüge in Deutschland			
	2020	2019	Veränderung
Zivile Flüge	1.418.619	3.292.207	-56,9%
Militärische Flüge	42.149	42.217	-0,2%
Summe	1.460.768	3.334.424	-56,2%

Der verkehrsreichste Tag im Jahr 2020 war mit 8.797 kontrollierten Flügen der 21. Februar 2020.

Für alle Verkehrssegmente war aufgrund der Corona-Pandemie ein massiver Einbruch zu verzeichnen. Der Verkehrsrückgang fiel am stärksten bei den Ein- und Ausflügen (-57,8 Prozent) sowie beim Überflugverkehr (-56,4 Prozent) aus; der Inlandsverkehr verzeichnete einen Rückgang um 47,2 Prozent.

Der starke Einbruch bei allen Verkehrssegmenten führte dazu, dass sich die jeweiligen Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig veränderten. Ein- und Ausflüge nahmen bei den Verkehrsanteilen durch die weltweiten Reisebeschränkungen ab, während Inlandsverbindungen zunahmen. Die Überflüge verteilen sich im Wesentlichen im Verhältnis des Vorjahres.

Verteilung der IFR-Flüge (%)



Luftverkehr an DFS-betreuten Flughäfen

An den deutschen internationalen Verkehrsflughäfen ist im Jahr 2020 ein Verkehrsrückgang vergleichbar der Entwicklung auf der Strecke festzustellen. Insgesamt ist ein Verkehrsrückgang von rund 58,7 Prozent zu verzeichnen.

Der Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) wurde am 4. November 2020 in Betrieb genommen. Nach der Inbetriebnahme des BER wurde der Flugbetrieb am Flughafen Berlin-Tegel am 8. November 2020 eingestellt. Formal bleibt der Flughafen Berlin-Tegel bis zur Entwidmung im Mai 2021 in Betrieb. Der Nordteil steht weiterhin für den Helikopter-Flugbetrieb der Bundeswehr bis 2029 zur Verfügung.

Der prozentuale Verkehrsrückgang war an den Verkehrsflughäfen Leipzig/Halle und Köln/Bonn am geringsten. Beide Flughäfen haben bei ihrem Verkehrsaufkommen einen hohen Cargoanteil. Die Luftfracht blieb während der Corona-Pandemie im Vergleich zum Passagierverkehr weitgehend stabil.

Verkehr an den internationalen Verkehrsflughäfen			
	2020	2019	Veränderung
Berlin Brandenburg	8.324	n/a	n/a
Frankfurt/Main	212.334	513.722	-58,7%
München	144.268	414.068	-65,2%
Köln/Bonn	79.810	142.117	-43,8%
Düsseldorf	78.647	225.440	-65,1%

Leipzig/Halle	62.222	75.432	-17,5%
Berlin-Tegel	60.498	192.958	n/a
Hamburg	60.144	149.239	-59,7%
Stuttgart	49.980	132.669	-62,3%
Berlin-Schönefeld	34.963	90.124	n/a
Hannover	27.367	64.781	-57,8%
Nürnberg	20.205	49.417	-59,1%
Bremen	15.187	29.984	-49,3%
Münster/Osnabrück	10.525	18.939	-44,4%
Dresden	8.773	20.707	-57,6%
Saarbrücken	4.062	7.988	-49,1%
Erfurt/Weimar	3.618	4.704	-23,1%
Summe	880.927	2.132.289	-58,7%

Wettbewerb, Kosten- und Sanierungsdruck der Airlines

Die großen in Deutschland operierenden Airlines mussten alle in Folge des Nachfrageeinbruchs die Anzahl ihrer Flüge deutlich reduzieren. So führte beispielsweise die Deutsche Lufthansa 2020 knapp 350.000 Flüge weniger durch als noch im Jahr zuvor. Gleichfalls blieben Eurowings (- rd. 157.000 Flüge), Ryanair (-140.000 Flüge) und easyJet (-118.000 Flüge) weit hinter dem Flugaufkommen der vergangenen Jahre zurück.

Auch verringerte sich der Anteil der Top-10-Kunden am Gesamtverkehrsaufkommen: Lag er im Jahr 2019 noch bei rund 50 Prozent, schrumpfte er im Jahr 2020 auf rund 43 Prozent. Hauptgrund hierfür war die unterschiedliche Entwicklung in den einzelnen Branchensegmenten. Während das Cargoaufkommen und der Businessverkehr kaum Einbußen zu verzeichnen hatten, mussten wegen der Reisewarnungen und den sich daran anschließenden Passagierrückgang insbesondere die traditionellen Airlines und die Low-Cost-Carrier deutlich reduzieren.

Im Jahr 2020 waren keine Insolvenzen von großen Fluggesellschaften zu verzeichnen. Grund dafür dürften die weltweiten staatlichen Stützungsmaßnahmen sein, die eine Weiterführung des Geschäftsbetriebs zunächst möglich macht. Innerhalb der Airlines haben dagegen eine Reihe von Umstrukturierungen stattgefunden, wie z.B. Kurzarbeit, Tarifanpassungen oder Personalreduzierung, die den deutlich geringeren Einnahmen Rechnung tragen. Einige Airlines, wie z.B. Norwegian Air Shuttle oder LATAM haben Insolvenz angemeldet, können aber aufgrund von Gläubigerschutzabkommen zunächst unter Eigenverwaltung ihren Flugbetrieb weiter aufrechterhalten.

Klimaschutzplan und Emissionshandelssystem

Der Europäische Emissionshandel (EU-ETS) wurde 2005 zur Umsetzung des internationalen Klimaschutzabkommens von Kyoto eingeführt und ist das zentrale europäische Klimaschutzinstrument. Seit 2012 ist auch der innereuropäische Luftverkehr in den EU-ETS einbezogen. Seit 2020 ist das System außerdem mit dem Schweizer Emissionshandelssystem verlinkt. Durch das EU-ETS werden alle von einem Flughafen der EU startenden und dort landenden Flüge in ein Emissionshandelssystem integriert und dem Luftverkehr werden Zertifikate (Verschmutzungsrechte) zugeteilt, von denen 85 Prozent auf die beteiligten Luftfahrtunternehmen entfallen. Die übrigen 15 Prozent werden versteigert.

Anfang Oktober 2016 verabschiedete die ICAO das globale marktbasierte Klimaschutzinstrument CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Ab 2023 wird das EU-Emissionshandelssystem durch das ICAO-System „CORSIA“ abgelöst. Während der aktuelle EU-Emissionshandel nur die innereuropäischen Airlines kontrolliert, soll das neue System in den ICAO-Mitgliedsländern insgesamt den CO₂-Ausstoß der Airlines überwachen. CORSIA hat nicht nur die Reduktion der weltweiten CO₂-Emissionen im Luftverkehr zum Ziel, sondern will gleichzeitig für einen fairen Wettbewerb sorgen.

Interessenkollision zwischen regenerativer Energie und Flugsicherheit

Windenergieanlagen können innerhalb eines Radius von 15 Kilometern den störungsfreien Betrieb einer VOR- (Very High Frequency (VHF) Omnidirectional Radio Range) oder DVOR-Einrichtung (Doppler-VOR) und damit die Flugsicherheit gefährden. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) entscheidet daher auf der Grundlage einer gutachterlichen Stellungnahme der DFS, ob der Bau neuer Windenergieanlagen in diesem Radius genehmigt werden kann.

Investoren, die den Ausbau der regenerativen Energie forcieren, sahen durch ablehnende Entscheidungen die Realisierbarkeit ihrer Vorhaben gefährdet und legten Rechtsbehelfe dagegen ein. Sie beanstandeten die den Stellungnahmen der DFS zugrunde liegende Bewertungsmethodik und hielten insbesondere geringere Abstände zu Flugsicherungsanlagen für technisch sachgerecht.

Das Bundesverwaltungsgericht hat im April 2016 die Bewertungsmethodik der DFS in vollem Umfang bestätigt. Hierbei führte das Bundesverwaltungsgericht aus, dass die Methodik der DFS solange als vertretbar angesehen werden könne, bis sich ein neuer wissenschaftlicher Stand etabliert habe, der die Vorgehensweise der DFS als unvertretbar erscheinen lässt. Diese Rechtsprechung wurde von den Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichten aufgegriffen. Klagen von Investoren wurden insoweit regelmäßig abgewiesen.

Im Rahmen des Projekts WERANplus wurde von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) im Hinblick auf mögliche Störungen von DVORs durch Windenergieanlagen ein neuer wissenschaftlicher Stand erreicht. Diese neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse wurden im Juni 2020 in Form einer modifizierten Bewertungsformel in die Praxis der DFS überführt. Tendenziell führt diese neue Formel häufiger zur Zustimmung zu Windenergie-Bauvorhaben. Dadurch reduziert sich das Konfliktpotenzial zwischen Flugsicherung und Windenergie-Branche.

Im Laufe des Jahres 2021 erwartet die DFS ähnliche Ergebnisse der PTB, die zu einer Anpassung auch der CVOR-Berechnungsmethodik führen könnten.

Drohnen – Integration und Detektion

Gemäß der Weisung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die DFS im Jahr 2020 eine breit angelegte Test-Kampagne mit verschiedenen Drohnen-Detektionslösungen an den Flughäfen Frankfurt und München durchgeführt.

Grundlage einer erfolgreichen systematischen Detektion von unbemannten Fluggeräten (Unmanned Aircraft Systems / UAS) in Flugplatznähe sind die Leistungsfähigkeit und Performance-Parameter verfügbarer Systeme. Dies gilt im Hinblick auf den Erfassungsbereich („DDS-Schutzzone“), die Detektierbarkeit der Fluggeräte (UAS-Größenklassen und -Bauarten), die Einbindung in bestehende Flughafeninfrastrukturen (u.a. Interferenz-Freiheit mit FS- und anderen Flughafen-Systemen) und den Automatisierungsgrad auch im Zusammenspiel mit den Anforderungen der Drohnen-Abwehr durch die Polizeibehörden.

Um die Realisierbarkeit dieser Anforderungen zu testen, wurden von August bis November sechs Systeme verschiedener Technologie-Anbieter im realen Flughafenumfeld während und außerhalb der Betriebszeiten erprobt. Pro Test wurden rund 100 unterschiedliche Missionen mit verschiedenartigen Drohnen in wechselnden Distanzen geflogen.

Im nächsten Schritt werden aus den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie die Prämissen für eine Ausschreibung von Drohnen-Detektionssystemen zur Einrüstung an den deutschen Flughäfen abgeleitet. Die Wichtigkeit des Themas verdeutlichen die Gefährdungen durch Drohnen im Zuständigkeitsbereich der DFS. Bis Ende Oktober 2020 wurden 84 Sichtungen gezählt, wobei die Summe der Vorfälle der Gefährdungsstufe rot – und damit eine zeitweise Einstellung des Flugbetriebs – zunimmt.

Die DFS sieht in der Ortung unkooperativer Drohnen, die unerlaubt im Nahbereich von Flughäfen fliegen, eine Ergänzung des Luftlagebilds im bodennahen Bereich des von ihr entwickelten UAS Traffic Management System (UTM). Mit dem Zusammenspiel beider Systeme ist nicht nur die Unterscheidung rechtmäßig eingesetzter Drohnen auf dem Flughafengelände von unrechtmäßigen Flügen möglich. Darüber hinaus wird die Sicherheit in der Luft und am Boden erhöht, da die vom DDS ermittelten Daten im UTM integriert werden.

Seit 2020 werden verfügbare Dienste auf Basis der digitalen DFS-UTM-Plattform durch die Konzerngesellschaft Droniq auf dem Markt angeboten. Damit stehen die DFS-Entwicklungen zur sicheren und fairen Integration von unbemannten Luftfahrzeugsystemen in den deutschen Luftraum im Einklang mit den europäischen Regulierungsentwürfen zum sogenannten U-Space, die im kommenden Jahr realisiert werden sollen.

2.2.2 Wesentliche rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Gebührenbemessung und Erfolgsermittlung

Die DFS überführte mit Wirkung zum 1. Januar 2007 in Übereinstimmung mit europäischen Vorgaben für Flugsicherungsunternehmen die Gebührenbemessungsgrundlage von HGB auf die vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten International Financial Reporting Standards (IFRS).

Da insbesondere der 2013 geänderte IAS 19 erhebliche Schwankungen im Eigenkapital verursachte, mussten die regulatorischen Rahmenbedingungen angepasst werden, um volatile Gebühren zu vermeiden. Mit fachlicher Weisung vom 12. Dezember 2012 legte das BAF fest, dass der tatsächliche Finanzierungsaufwand für die bAV keinen spezifischen Kosteneffizienzzielen der Leistungsplanung unterliegen soll, sondern als Teil der „festgestellten Kosten“ der Leistungsplanung angesehen wird und somit Teil der Kostenbasis ist. Die Gebühr berücksichtigt im Rahmen der Leistungsplanung in sinngemäßer Anwendung von IAS 19 den Dienstzeit- und Zinsaufwand. Dabei orientiert sich der für die dritte Regulierungsperiode an vorsichtigen kaufmännischen Erwägungen ausgerichtete einheitliche Zinssatz zur Ermittlung der Verpflichtungen an dem Zinssatz, der mit dem der bAV gewidmeten Vermögen erzielt werden kann (2,85 Prozent, vormals 3,54 Prozent in RP 2). Unterschiede zwischen Verpflichtungsumfang und Vermögen (Deckungslücken/Deckungsüberschüsse) werden rollierend über die durchschnittliche Restarbeitszeit (15 Jahre) der Mitarbeiter verteilt und in den folgenden Regulierungsperioden zusätzlich als Gebührenbestandteil berücksichtigt (kalkulatorisches Modell). Weitere vorsichtige Annahmen zur Karriere, Gehalts- und Inflationsentwicklung unterstützen die fristgerechte Ausfinanzierung, vermeiden zufällige Schwankungen in der Gebührengrundlage und damit eine willkürliche Belastung der Luftraumnutzer. Ein in der Planungsphase für die folgende Referenzperiode festgestellter Unterschiedsbetrag zwischen Verpflichtungsumfang und Vermögen (Fehlbetrag in der Ausfinanzierung) wird über 15 Jahre verteilt und erhöht Umsatzerlöse und Liquidität.

Zusätzlich erlaubte die Regulierungsbehörde, die sich aus der Umstellung der Gebührenberechnung von HGB auf IFRS ergebenden wesentlichen Bewertungsunterschiede in den Bilanzpositionen Anlagevermögen (Entwicklungskosten, Fremdkapitalkosten, Abschreibungen), Pensionsverpflichtungen und sonstige Rückstellungen (sog. Nachholeffekte) zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen und den Nachfinanzierungsbedarf über einen Verteilungszeitraum von 15 Jahren (bis Ende 2022) dem Luftraumnutzer in Rechnung zu stellen (Art. 6 der EU-Verordnung 1794/2006).

Damit unterscheidet sich die handelsrechtliche Rechnungslegung von den gebührenrechtlichen Erlösgrundlagen und führt zu einer entsprechenden Divergenz der Aufwandspositionen. Während seit 2013 Paragraph 31b Abs. 3 LuftVG die steuerliche Bemessungsgrundlage an das gebührenrechtliche Ergebnis anknüpft, fehlt eine korrespondierende Regelung zur Ermittlung einer Ausschüttungsgrundlage nach wie vor.

Eigenkapitalstärkung durch die Bundesrepublik Deutschland

Der Bundesgesetzgeber beschloss am 11. Dezember 2020 im Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2021 (BT-Drucksache 19/22600) die haushaltsrechtliche Ermächtigung, der DFS 300 Mio. EUR im Jahr 2021 als Stammkapital zuzuführen. Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich als Alleingesellschafterin, das Stammkapital entsprechend zu erhöhen.

Mit dieser Maßnahme soll die Eigenkapitalbasis der DFS stabilisiert, Covid-19-bedingte Einnahmeausfälle teilkompensiert werden.

Auf der Basis der internationalen und nationalen gesetzlichen Grundlagen und Verordnungen, einer gesicherten Liquiditätsplanung und der wiederholt sehr guten Bonitätsbeurteilungen der

DFS im Verbund mit ihrer Gesellschafterin für 2020 sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (AAA/A-1+ stable) seitens Standard & Poor's (vgl. 2.6.3) antizipiert die DFS gemeinsam mit dem Gesellschafter eine positive Fortführungsprognose (vgl. hierzu auch Anhang in Kapitel 2).

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.

Der von Deutschland auf Basis einer sog. „Nationalen Lösung“ zwischen Luftraumnutzern und DFS im Herbst 2019 genehmigte deutsche Beitrag für den FABEC-Leistungsplan wurde vor dem Hintergrund des massiven Verkehrseinbruchs in Folge der Covid-19-Pandemie bisher nicht von der EU-Kommission verabschiedet. Vielmehr wurde Anfang November die Ergänzungsverordnung (EU) 2019/1627 veröffentlicht, deren wesentliche Bestandteile eine komplette Revision der laufenden Regulierungsperiode und damit auf Basis neuer Zielwertvorgaben zu entwickelnde Leistungspläne sind. Abgabetermin für die neuen Leistungspläne ist der 1. Oktober 2021.

Das erklärte Ziel der EU-Kommission für diese Ergänzungsverordnung ist eine (rückwirkende) Kostenreduzierungsvorgabe zur Verringerung der gebührensteigernden Auswirkungen der weiterhin geltenden Verkehrsrisikoteilung. Die abschließende Beurteilung der finanziellen Auswirkungen auf die DFS ist voraussichtlich erst 2022 möglich, wenn die revidierten Leistungspläne von der EU-Kommission angenommen worden sind.

Der bereits seit Beginn der SES-Leistungsregulierung im Jahr 2012 einhergehende Kostendruck auf die DFS wird sich mit der anstehenden Überarbeitung der Leistungspläne nochmals erhöhen.

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. Allerdings ist aufgrund der Covid-19-Pandemie die RP 3 mit der VO (EU) 2020/1627 neu aufgesetzt worden. Ein Leistungsplan für diese dritte Leistungsplanperiode ist erst bis zum 1. Oktober 2021 zu erstellen und wird erst im Anschluss rückwirkend für die gesamte Leistungsplanperiode 2020 bis 2024 von der EU-Kommission genehmigt. Es wurde daher inzwischen mit dem BAF vereinbart, dass es für das Jahr 2020 keine Erfassung der Differenz zwischen den geplanten und den tatsächlichen Kosten, die in Art. 28 Abs. 3 der VO (EU) 2019/317 Erwähnung finden, geben wird. Somit entfällt eine Meldung sog. unkontrollierbarer Kosten für das Jahr 2020.

Europäisches Förderprogramm

Die EU plant bis Ende 2023 über die Connecting Europe Facility (CEF) eine Förderung gezielter Investitionen in den ATM-Sektor (Air Traffic Management) bis zu einer Höhe von über 2,5 Mrd. EUR (inkl. des neuen EU-Finanzrahmens ab 2021; gegenwärtig in Ausarbeitung). Die DFS beteiligt sich an diesem Programm und erhält derzeit bis Ende 2023 Fördergelder in einer Höhe von maximal 212,2 Mio. EUR. Allerdings werden Fördergelder nach Art. 14 Abs. 2; 13 der VO (EU) 409/2013 (Common Projects) als „andere Einnahmen“ gemäß Art. 2 Buchst. k der VO (EG) 1794/2006 gewertet, die zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren verwendet werden sollen.

EEG-Umlagebefreiung

Mit Schreiben vom 14. November 2019 hat die Amprion GmbH (Amprion) als zuständige Übertragungsnetzbetreiberin des Tochterunternehmens DFS Energy GmbH (DFS Energy) ihre Rechtsauffassung mitgeteilt, dass die Voraussetzungen einer EEG-Umlagebefreiung für die Strommengen, die dezentral erzeugt und von der DFS sowie dem Paul-Ehrlich-Institut (PEI) verbraucht wurden und werden, nicht vorliegen. Nach Rechtsauffassung der Amprion liegt keine umlagebefreite Eigenerzeugung /-versorgung vor und es steht der DFS Energy kein Leistungsverweigerungsrecht gemäß § 104 Abs. 4 des EEG 2017 zu.

Im Falle einer Klage beläuft sich der wahrscheinlich streitbefangene Betrag zum Bilanzstichtag für die rückwirkend seit Juni 2014 EEG-umlagepflichtigen Strommengen auf ca. 13,5 Mio. EUR zzgl. Zinsen. Davon entfallen ca. 9,6 Mio. EUR auf die DFS und ca. 3,9 Mio. EUR auf das PEI.

Die DFS Energy hat aufgrund dessen bereits 2019 eine auf Energierecht spezialisierte Rechtsanwaltskanzlei um deren Einschätzung des rechtlichen Risikos gebeten, ob die Voraussetzungen der EEG-Umlagebefreiung und damit des Leistungsverweigerungsrechts im Sinne des § 104 Abs. 4 EEG zu Gunsten von DFS und PEI nicht vorliegen und EEG-Umlagekosten für die Vergangenheit nachgezahlt und für die Zukunft fortlaufend gezahlt werden müssen. Nach Einschätzung der Kanzlei sind die Erfolgsaussichten für ein Obsiegen in letzter Instanz im Falle einer gerichtlichen Auseinandersetzung belastbar höher als die Risiken eines Unterliegens.

Diese Risikoeinschätzung gilt unverändert, auch unter Berücksichtigung der EEG-Novellierung, die zum 1. Januar 2021 in Kraft getreten ist. Dadurch hat sich die Risikobewertung allerdings um eine Handlungsoption (vgl. § 104, Abs. 5 EEG) zu Gunsten der DFS Energy verbessert. Soweit die Risiken etwaiger EEG-Umlagebelastungen der Vergangenheit abschließend beseitigt werden sollen, ist dies nun möglich, wenn in die Zukunft gerichtet ab dem 01.01.2021 eine EEG-Umlagepflicht akzeptiert wird. Ob für die DFS Energy ein solcher Vergleichsschluss empfehlenswert ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht belastbar bewertet werden. Einerseits steht die Regelung noch unter europäischem Beihilfevorbehalt, andererseits gibt es aktuell zahlreiche Klageverfahren, deren Ausgang in der ersten Instanz abgewartet werden sollten, bevor hier gegebenenfalls aus Gründen einer Rechtssicherheit für die Vergangenheit in die Zukunft gerichtet EEG-Umlagekosten im jährlich höheren sechsstelligen Bereich freiwillig akzeptiert werden. In Anbetracht der im § 104, Abs. 5 EEG für einen solchen Vergleich festgelegten Frist (30. Juni 2022) besteht für die DFS Energy ausreichend Zeit für eine eingehende Validierung dieser Handlungsoption.

Sollte im Falle eines Gerichtsentscheids der DFS Energy dennoch die Zahlung von EEG-Umlage für die Vergangenheit und für die Zukunft fortlaufend auferlegt werden, kann die DFS Energy diese Kosten aufgrund des Betreibermodells an ihre Energieabnehmer DFS und PEI weiterbelasten. Entsprechende vertragliche Regelungen wurden sowohl von der DFS als auch vom PEI Anfang 2020 nochmals ausdrücklich gegenüber der DFS Energy bestätigt.

Aufgrund der vorgenannten Erfolgsaussichten für ein Obsiegen in letzter Instanz im Falle einer gerichtlichen Auseinandersetzung sowie der durch das novellierte EEG geschaffenen zusätzlichen Option eines Vergleichs mit dem Übertragungsnetzbetreiber sieht es die DFS derzeit nicht als gegeben an, bilanzielle Vorsorge für diesen Sachverhalt treffen zu müssen.

2.2.3 Prognose-Ist-Vergleich

Prognose-Ist-Vergleich 2020			
	Ist zum 31.12.2019	Prognose für 2020	Ist zum 31.12.2020
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 15,13 Mio. An-/Abflug: 1,49 Mio.	Erheblicher Verkehrsrückgang	Strecke: 6,79 Mio. An-/Abflug: 0,63 Mio.
Umsatzerlöse gesamt*	1.050,1 Mio. EUR	Nicht kostendeckend	1.054,7 Mio. EUR
Abschreibungen	91,1 Mio. EUR	Etwa Vorjahresniveau	86,6 Mio. EUR
Ergebnis gesamt	-368,6 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Mio.-EUR-Bereich	-476,2 Mio. EUR
FVK-Ausbildungsbeginn**	126	Steigerung der FVK-Ausbildung*	94

* Die Umsatzerlöse des Jahres 2020 enthalten einen Carry-over aus Verkehrsabweichung in Höhe von 521 Mio. EUR.

** Beginn der theoretischen Grundausbildung an der DFS-Flugsicherungsakademie. Insgesamt befanden sich zum 31.12.2020 DFS-weit 368 Personen in der mehrjährigen FVK-Ausbildung (vgl. auch Kap. 3). Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde die Zahl der Auszubildenden reduziert, verbleibt aber trotz dessen auf stabilem Niveau, da die DFS die Notwendigkeit der gesicherten Personalführung für die Zukunft sieht.

Das Ergebnis wird in Kapitel 2.5 dargestellt.

2.3 Ertragslage

2.3.1 Dienstleistungseinheiten und Gebührensatzentwicklung

2.3.1.1 Bereich Center

DLE-Entwicklung

Im Bereich Center bezeichnet eine Dienstleistungseinheit (DLE) den durch eine Wurzelfunktion gewogenen Gewichtungsfaktor multipliziert mit dem Entfernungsfaktor. Damit wird der wirtschaftliche Wert des einzelnen durchgeführten Fluges berücksichtigt und der Wert der Flugsicherungsdienstleistung vom Gesetzgeber in die maßgebliche Flugsicherungsgebühr überführt.

Berechnung der DLE:

$$\text{Strecke: } \sqrt{\frac{\text{max. Abfluggewicht in Tonnen}}{50}} \times \frac{\text{Flugstrecke in km}}{100}$$

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

DLE-Entwicklung Strecke		
	2020	2019
Gesamt	6.792.538	15.132.422
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-55,1	+1,3

Die DLE sinken in Folge der Corona-Pandemie im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um rund 55,1 Prozent. Der Leistungsplan, in dem 15.367.000 DLE für das Jahr 2020 erwartet wurden, wurde um 55,8 Prozent unterschritten.

Der nationale Streckengebührensatz setzt sich aus den für den Luftverkehr umlagefähigen Kostenbestandteilen der DFS, des Deutschen Wetterdienstes (DWD), von EUROCONTROL, der Kontrollzentrale Maastricht und sonstiger nationaler Behörden (z.B. BMVI, 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.

Gebührensatz Strecke (EUR)						
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	66,80	63,61	63,63	67,07	69,36	82,59
Anteil DFS	57,68	54,39	54,63	58,09	60,10	66,68
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	+5,0	+/-0,0	-5,1	-3,3	-16,0	-8,4

Die EU-Verordnung zur Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste sieht einen teilweisen Ausgleich von Einnahmeverlusten infolge von Verkehrsabweichungen sowie eine Inflationsanpassung vor. Die Senkung des Gebührensatzes im Jahr 2019 war im Wesentlichen auf den Übertrag aus vorgenannten Ausgleichsgründen zurückzuführen. Im Jahr 2020 bleibt der Gebührensatz auf der Grundlage der Festlegungen im Leistungsplan nahezu konstant. Die anteilige Gebührenrate der DFS für 2020 sinkt um 0,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, der Anteil der DFS am Streckengebührensatz lag bei rund 86 Prozent. Im Jahr 2021 steigt der Gebührensatz um rund 5,0 Prozent an, die anteilige Gebührenrate der DFS um 5,6 Prozent bei konstantem Anteil am Gesamtgebührensatz von rund 86 Prozent.

2.3.1.2 Bereich Tower

DLE-Entwicklung

Im Bereich Tower bezeichnet eine Dienstleistungseinheit den auf zwei Dezimalstellen berechneten Quotienten aus dem durch fünfzig geteilten maximal zulässigen Starthöchstgewicht, potenziert mit 0,7. Die Berechnung wird an allen 16 deutschen internationalen Flughäfen übereinstimmend angewandt.

Berechnung der DLE:

$$\text{An-/Abflug: } \left(\frac{\text{max. Abfluggewicht in Tonnen}}{50} \right)^{0,7}$$

Die vom Luftraumnutzer zu entrichtende Gebühr ergibt sich aus der Multiplikation der ermittelten DLE mit dem heranzuziehenden Gebührensatz für den An- und Abflug.

DLE-Entwicklung An-/Abflug		
	2020	2019
Gesamt	630.014	1.492.294
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-57,8	+1,2

Die DLE sanken im Vergleich zum Vorjahr um 57,8 Prozent und lagen rund 57,6 Prozent unter dem Leistungsplan, der für das Jahr 2020 insgesamt 1.484.600 DLE vorsah.

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

Gebührensatz An- und Abflug (EUR)						
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	130,50	126,29	124,34	127,87	130,59	159,23
Anteil DFS	126,77	122,70	121,40	125,18	127,80	151,31
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	+3,2	+1,6	-2,8	-2,1	-18,0	-12,3

Im Jahr 2020 stieg der Gebührensatz auf der Grundlage der Festlegungen im Leistungsplan geringfügig an. Die anteilige Gebührenrate der DFS für 2020 stieg dagegen lediglich um 1,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr an, der Anteil der DFS am An- und Abfluggebührensatz sank auf 97 Prozent. Im Jahr 2021 steigt der Gebührensatz um rund 3,2 Prozent an, die anteilige Gebührenrate der DFS um 3,3 Prozent bei konstantem Anteil am Gesamtgebührensatz von rund 97 Prozent.

2.3.1.3 Regulierung

Der Wechsel von der Vollkostendeckung zur leistungsorientierten Gebühr in den Bereichen Center (seit 2012) und Tower (seit 2015) beeinflusst auch maßgeblich die Kostenstrukturen. Einsparungen oder Mehraufwendungen werden nicht mehr in den Folgeperioden verrechnet, sondern wirken direkt auf das Ergebnis der DFS. Es bestehen derzeit noch Auslegungs- und Anwendungsfragen, die Einfluss auf die zukünftige Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft haben können. So sind aus Sicht der DFS seit dem Umstellungstichtag (31. Dezember 2011/1. Januar 2012) eine kleinere Anzahl von Bewertungs-, Bilanzierungs- und Abrechnungssachverhalten noch immer nicht zweifelsfrei gelöst. Regulierungsbehörde und DFS erarbeiten weiterhin kontrovers einen verbindlichen Katalog derjenigen Kostensachverhalte, die als nicht beherrschbar (sog. Unkontrollierbare Kosten – Costs exempt from cost-sharing) zu qualifizieren und in voller Höhe vom Luftraumnutzer zu tragen sind.

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).

Aufgrund des niedrigen Verkehrs 2020 beläuft sich der Carry-over aus der Verkehrsrisikoteilung auf 521 Mio. EUR. Allerdings erfolgt die Verrechnung mit den Luftraumnutzern künftig über fünf bis sieben Jahre.

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 %

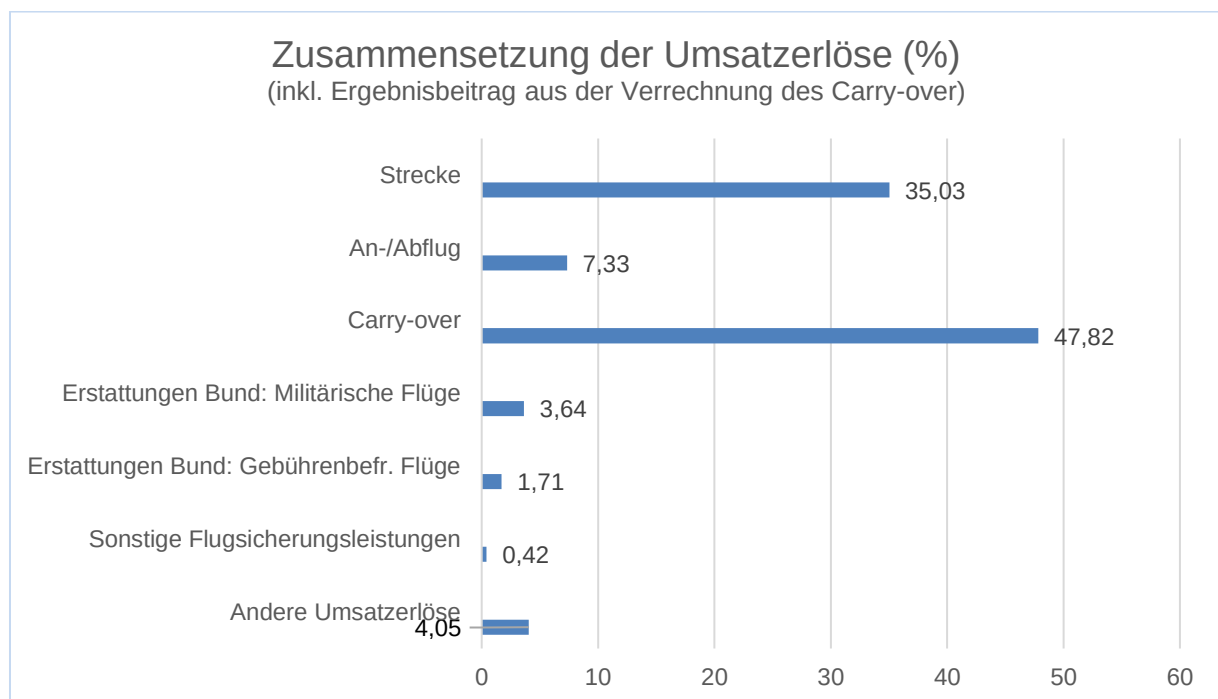
Allerdings ist aufgrund der Covid-19 Pandemie die Regulierungsperiode 3 mit der VO (EU) 2020/1627 mit Sonderregelungen u. a. zur Verkehrsrisikoteilung neu aufgesetzt worden (vgl. 2.2.2 unter „Unkontrollierbare Kosten – costs exempt from cost-sharing“).

2.3.2 Umsatzerlöse

Die DFS erzielte im Geschäftsjahr 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 1.054,7 Mio. EUR (im Vorjahr 1.050,1 Mio. EUR) und lag damit gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Prozent höher.

Die Erlöse aus Flugsicherungsleistungen erhöhten sich zwar leicht von 1.003,2 Mio. EUR auf 1.012,0 Mio. EUR. Sie berücksichtigen allerdings die Verrechnung des Carry-over aus Vorjahren (103,7 Mio. EUR) sowie den coronabedingt besonders hohen Carry-over des Geschäftsjahres 2020 (400,7 Mio. EUR), der aus der stark reduzierten Verkehrssituation resultiert und über einen Ausgleichsmechanismus von den Luftraumnutzern erst zukünftig zu tragen sein wird. Die operativ tatsächlich erzielten Erlöse in der Strecke und im An-/Abflug verminderten sich coronabedingt aufgrund stark gesunkener DLE (vgl. 2.3.1) massiv.

Sie partizipiert innerhalb bestimmter Grenzen an den Chancen und Risiken der Entwicklung des Luftverkehrs (vgl. 2.3.1.3).



Erlöse aus Streckengebühren (Mio. EUR)

	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	369,5	826,8	867,4	859,8	899,3
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-55,3	-4,7	+0,9	-4,4	-6,5

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. EUR)

	2020	2019	2018	2017	2016
Brutto	77,7	182,2	185,4	182,5	211,5
Gebührenanteile Abführungen	(0,4)	(1,0)	(1,0)	(0,9)	(0,7)
Netto	77,3	181,2	184,4	181,6	210,8
Veränderung (netto) gegenüber Vorjahr (%)	-57,3	-1,7	+1,5	-13,9	-9,6

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. EUR)

	2020	2019	2018	2017	2016
Militärischer Einsatzluftverkehr	38,4	38,9	44,0	43,9	61,6
Gebührenbefreite Flüge	18,0	18,0	18,0	18,0	6,5
Gesamtbetrag	56,4	56,9	62,0	61,9	68,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-0,9	-8,2	+0,2	-9,1	+0,9

Bei den gebührenbefreiten Flügen handelt es sich um Flüge nach Sichtflugregeln im Streckenbereich.

Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Mio. EUR)

	2020	2019	2018	2017	2016
Nachrichten für Luftfahrer	0,0	0,2	0,1	0,2	0,1
Flugvermessungen	3,6	3,5	3,6	3,8	2,7
Übrige Flugsicherungsleistungen	0,8	0,7	0,6	0,5	1,4
Gesamtbetrag	4,4	4,4	4,3	4,5	4,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+0,0	+2,3	-4,4	+7,1	-33,3

Andere Umsatzerlöse (Mio. EUR)

	2020	2019	2018	2017	2016*
Gesamtbetrag	42,7	46,9	37,1	43,3	22,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-9,0	26,4	-14,3	+93,3	+21,6

* Vorjahresvergleich aufgrund BilRUG eingeschränkt

Die DFS erzielte andere Umsatzerlöse im Wesentlichen durch Personaldienstleistungen, Ausbildungsleistungen, Vorfeldkontrolle, und Kostenerstattungen.

Innerhalb der sonstigen Flugsicherungsleistungen und anderen Umsatzerlöse erreichte das preisfinanzierte Geschäft mit 29,4 Mio. EUR (im Vorjahr: 30,4 Mio. EUR) einen Anteil von rund 62,4 Prozent.

2.3.3 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge (Mio. EUR)					
	2020	2019	2018	2017	2016*
Gesamtbetrag	39,7	44,7	43,2	60,2	45,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-11,2	3,5	-28,2	+33,5	+46,9

* Strukturelle Veränderung aufgrund BilRUG (originär 27,1 Mio. EUR)

Wesentliche Bestandteile:

- Projektgebundene Zuschüsse der Europäischen Kommission (20,9 Mio. EUR)
- Versicherungsleistungen für Pensionen (3,0 Mio. EUR)
- Erträge aus der QTE-Transaktion (5,7 Mio. EUR)
- Auflösung von Rückstellungen (4,1 Mio. EUR)
- Übrige (6,0 Mio. EUR)

2.4 Aufwandsschwerpunkte

Personalaufwand (Mio. EUR)					
	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	1.181,4	1.285,6	1.125,6	936,3	703,9
Löhne und Gehälter	605,9	624,1	597,7	588,9	598,0
soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	567,6	653,0	519,4*	338,9	83,0
Personalkosten des LBA**	7,9	8,5	8,5	8,5	22,9
Anteil am Gesamtaufwand (%)	82,0	82,5	80,4	77,0	73,7
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-8,1	+14,2	+20,2	+33,0	-33,4

* enth. Unterschiedsbetrag aus der Anwendung der neuen Heubeck-Richttafeln 2018 G in Höhe von 31,6 Mio. EUR

** LBA (Luftfahrt-Bundesamt): Der Bund hat die Verwaltungskosten für die bei der DFS noch beschäftigten öffentlich Bediensteten der früheren Bundesanstalt für Flugsicherung in Höhe von einer Mio. EUR jährlich übernommen.

Die Verzinsung der Pensions- und Vorruhestandsrückstellungen (113,3 Mio. EUR) sowie die Verluste aus Planvermögen (9,1 Mio. EUR, im Vorjahr Ertrag) werden dem Finanzergebnis belastet.

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. EUR)					
	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	164,3	173,8	160,1	164,7	148,3
Anteil am Gesamtaufwand (%)	11,4	11,1	11,4	13,6	15,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-5,5	8,6	-2,8	+11,1	-4,0

Wesentliche Bestandteile:

- Zuführung BilMoG-Unterschiedsbetrag (26,3 Mio. EUR)
- Ersatzteile und Instandhaltung (52,1 Mio. EUR)
- Raumkosten (19,4 Mio. EUR)
- Fremdpersonal (12,9 Mio. EUR)
- Miete und Leasing (8,3 Mio. EUR)
- Telekommunikationskosten (10,0 Mio. EUR)
- Aufwendungen aus der QTE-Transaktion (2,9 Mio. EUR)
- Rechts- und Beratungskosten (3,9 Mio. EUR)
- Reisekosten (3,0 Mio. EUR)
- Sonstiger Personalaufwand (6,2 Mio. EUR)
- Kfz-Kosten (2,9 Mio. EUR)
- Versicherungen (2,4 Mio. EUR)
- Übrige (14,0 Mio. EUR)

Abschreibungen (Mio. EUR)					
	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	86,6	91,1	105,5	105,2	96,6
Anteil am Gesamtaufwand (%)	6,0	5,8	7,5	8,7	10,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-4,9	-13,6	+0,3	+8,9	0,1

2.5 Ergebnis

Die DFS verzeichnet für das Geschäftsjahr 2020 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von -476,2 Mio. EUR (im Vorjahr -368,6 Mio. EUR Jahresfehlbetrag).

Jahresüberschuss (+) /-fehlbetrag (-) (Mio. EUR)					
	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	-476,2	-368,6	-481,1	-132,9	145,6
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+29,2	+23,4	-262,0	-191,3	+205,4

Das Ergebnis beinhaltet vom Luftraumnutzer erstattete Kosten für Vorjahre aus der Umstellung der Gebührenerhebung von HGB auf IFRS zum 1. Januar 2007 (sog. Nachholeffekte) in Höhe von 61,0 Mio. EUR (Vorjahr: 59,0 Mio. EUR) sowie Kosten aus der Anwendung des kalkulatorischen Modells im Zusammenhang mit der bAV (Deckungslückenschluss, vgl. 2.2.2) im Rahmen der Einführung der regulierten Gebühr zum 1. Januar 2012 in Höhe von 78,3 Mio. EUR (Vorjahr: 51,2 Mio. EUR), aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 22,8 Mio. EUR (Vorjahr: 20,3 Mio. EUR) und Fördergelder in Höhe von 20,8 Mio. EUR (Vorjahr: 26,7 Mio. EUR). Der Carry-over aus Vorjahren (103,7 Mio. EUR) sowie der Carry-over des Geschäftsjahres 2020 (400,7 Mio. EUR) entlasteten das Ergebnis.

Ergebnis vor Steuern (Mio. EUR)	
Jahresfehlbetrag	-476,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,0
EBT	-476,2

Bei einer im Vorjahresvergleich leicht gestiegenen Gesamtleistung entwickelte sich das Ergebnis aufgrund anhaltend starker Aufwandsschwerpunkte sowie dem negativen Finanzergebnis des Geschäftsjahres 2020 – vor allem im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung – im prognostizierten Verlustbereich.

Die DFS berücksichtigte ferner die mit dem Luftraumnutzer im Jahr 2020 zu verrechnenden Gebührenmehreinnahmen des Jahres 2018 (vgl. 2.2.2).

Insgesamt zeigt sich ein – vor allem coronabedingt – durch wesentliche Sondereinflüsse gekennzeichnetes Ergebnis.

2.6 Vermögens- und Finanzlage

2.6.1 Investitionen

Die DFS 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 2020 Investitionen in Höhe von 53,9 Mio. EUR (im Vorjahr: 83,1 Mio. EUR).

Bedingt durch die Covid-19-Krise wurden Einsparungsmaßnahmen angestoßen. Die geplanten Investitionen für Vorhaben (Projekte, Inbetriebhaltungs-, Maßnahmen, etc.) wurden einem Review unterzogen. Die DFS hat die für 2020 geplanten Ausgaben für Investitionen (CAPEX) reduziert. Diese werden vorrangig nach 2021 verschoben.

Die herausragenden Projekte mit dem höchsten Anteil am Investitionsvolumen sind:

Programm iCAS (interoperability Through European Collaboration Center Automation System)

Die DFS startete das Programm iCAS (iTEC Center Automation System), um alle Projekte, Teilprojekte und Einzelmaßnahmen zur Entwicklung des ATS-Systems iCAS, dem zukünftigen Flugsicherungssystem in allen Kontrollzentralen der DFS, zu bündeln. Es umfasst sowohl die konkreten Beschaffungs- und Entwicklungsmaßnahmen zur Bereitstellung des Flugsicherungssystems iCAS für die Kontrollzentralen der DFS als auch vielfältige bilaterale und multinationale Kooperationsmaßnahmen auf europäischer Ebene. Das Programm iCAS stellt sicher, dass die multinationalen Initiativen zur Gestaltung des künftigen europäischen Flugverkehrsmanagementsystems und die Entwicklung des Flugsicherungssystems iCAS koordiniert erfolgen und die Interessen der DFS angemessene Berücksichtigung finden. Das künftige Center-ATS-System iCAS wird insbesondere die Interoperabilitätsanforderungen der SES-Verordnungen erfüllen. Das Programm iCAS wird von der Europäischen Kommission im Rahmen des Infrastrukturförderprogramms „CEF – Connecting Europe Facility“ gefördert.

Das Programm verfolgt nach erfolgreicher Inbetriebnahme in der Kontrollzentrale Karlsruhe Ende 2017 folgende weitere Ziele:

- Stufenweise Einführung von iCAS an den Kontrollzentralen des unteren Luftraums in München (Mitte 2022), Bremen (Anfang 2024) und Langen (Ende 2025/Anfang 2026).
- Vereinheitlichung der ATS-Systeme an allen Kontrollzentralen der DFS und Schaffung der systemtechnischen Voraussetzungen zur Optimierung der Inbetriebhaltungsorganisation ATS-Center.
- Schaffung der systemtechnischen Plattform zur Umsetzung betrieblicher Zukunftskonzepte mit dem Ziel der Leistungssteigerung (SESAR, FABEC), Kooperation und Kostenteilung mit anderen ANSPs in der iCAS-Realisierung und -Nutzung.

Damit geht die DFS den ersten Schritt in Richtung Vereinheitlichung der in der DFS und in der Folge auch der in Europa eingesetzten Systeme.

Neubau Logistikgebäude

Die DFS errichtet seit Ende 2019 einen Neubau am Campus in Langen für die zentrale Logistik und Instandsetzung. Die Inbetriebnahme ist für 2021 vorgesehen.

Radio Site Upgrade and Modernisation (RASUM) 8.33

Die DFS rüstet 95 Funkstellen inklusive aller erforderlichen baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen auf das 8.33-kHz-Kanalraster im unteren Luftraum um. Das Projekt dient dazu, mehr Platz für dringend benötigte Funkfrequenzen zu schaffen und trägt dem Beschluss der ICAO European Air Navigation Planning Group (EANPG) 48 vom November 2006 sowie der EU-Verordnung 1079/2012 Rechnung. Das Investitionsvolumen über die gesamte Laufzeit beträgt 100 Mio. EUR.

Erneuerung VOR/DME Systeme

Die DFS stellt im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags eine Navigations-Infrastruktur bereit, welche die in der Flugsicherungs-Ausrüstungsverordnung (FSAV) geforderte Flugzeugausrüstung unterstützt. Die dort genannten Navigationsanlagen ((D)VOR, DME und NDB) müssen die Anforderungen aus den „ICAO Standards & Recommendations“ (z.B. ICAO Annex 10) erfüllen, da die Flugverfahren auf ICAO-kompatible Navigationsdienste abgestützt sind.

Da die Satellitennavigation bisher weder in Europa noch in Deutschland für die Luftraumnutzer vorgeschrieben und auch kein (freiwilliger) vollständiger Ausrüstungsgrad der in Deutschland operierenden Luftfahrzeuge gegeben ist, verbleiben als Rückfallebene eine bodengestützte Navigationsinfrastruktur in einem reduzierten, noch festzulegenden Umfang.

Ziel des Projekts ist die altersbedingte Erneuerung der VOR/DME-Systeme. Damit wird die langfristige Sicherung der Navigation im deutschen Luftraum – unabhängig von satellitengestützten Systemen – erreicht. Weitere Ziele des Projekts sind die betriebliche Optimierung der Navigationsinfrastruktur – Luftraumkonzept – im Rahmen der Standortanalysen (Einzelfallanalysen) sowie ein gemeinsamer Beschaffungsprozess zwischen DFS und LVNL mit dem Ziel, Synergieeffekte hinsichtlich Beschaffungs-, Schulungs-, Ersatzteilkosten und gemeinsamer Ressourcennutzung zu erzielen. In der ersten Phase des Projektes sollen 13 Standorte erneuert werden.

TANGe (Tower ATS Next Generation)

Das Projekt TANGe ist Bestandteil des Programms ZAAS.

Mit der Vision „Von der DFS zur EFS (Europäische Flugsicherung)“ hat sich die DFS-Geschäftsführung zum Ziel gesetzt, sich durch Technologieführerschaft als eine leistungsstarke Flugsicherung in Europa zu positionieren, um den zukünftigen Herausforderungen zu begegnen. Diese Vision soll nun in einer zukunftsweisenden Architektur für die DFS-ATS-Systeme konkretisiert werden. TANGe ist das Pilotprojekt im Programm ZAAS und trägt dementsprechend einen wichtigen Beitrag zum Erfolg von ZAAS bei.

Die Vision von TANGe ist das neue zukunftsfähige Tower ATS-System, welches dem Lotsen eine bedarfsgerechte, harmonisierte Systemunterstützung und einen ergonomischen Arbeitsplatz zur Verfügung stellen wird. TANGe setzt auf einen agilen und an den FVK- Verfahren orientierten Anforderungsmanagementprozess. Eine serviceorientierte, cloudbasierte Architektur ermöglicht effiziente Produktpflege und Innovation in der gesamten Wertschöpfungskette.

Schrittweise sollen die TWR-ATS-Bestandsysteme für alle Tower Standorte durch TWR-ATS-Services, welche in einer Cloudumgebung betrieben werden, abgelöst werden.

VAN-NG (Value Added Network-Next Generation)

Bei VAN-NG handelt es sich um ein Entwicklungsprojekt, das einen Ersatz für das heutige Meldungsvermittlungssystem „VAN“ bereitstellen soll.

Mit dem Ersatz werden gleichzeitig neue Funktionen zur Verfügung gestellt, die im Rahmen von SESAR spezifiziert wurden. Diese Funktionen sind durch den Einsatz moderner Software-Module einfach erweiterbar (z.B. um weitere Anforderungen aus SESAR2020 zu erfüllen).

Mit der Entwicklung wird die PCP-Verordnung EU 716/2014 zur Anforderung iSWIM erfüllt.

Gegensprechsystem GS2

Ziel des Projektes GS2 ist die Erneuerung des bisherigen Gegensprech-Systems GS-D mit dem Nachfolger Gegensprechen 2 (GS2). Die Erneuerung betrifft alle Center-Niederlassungen im unteren Luftraum, alle DFS-Tower sowie zahlreiche externe Kommunikationspartner wie z.B. der Vorfeldkontrolle oder Regionalflughäfen. Gegensprechen dient im Wesentlichen zur unmittelbaren Kommunikation zwischen den o.g. Kommunikationspartnern und unterstützt dadurch eine effiziente Abwicklung der Flugverkehrskontrolle.

Die wesentlichen Neuerungen von GS2 sind die Übertragung der Sprachdaten über IP-Daten-netze (Voice-over-IP) sowie die Bereitstellung eines Rollensystems, bei dem eine betriebliche Rolle einem beliebigen Arbeitsplatz ACC-übergreifend zugewiesen werden kann.

Centralised Interoperable Center Information Service (CICIS)

Der CICIS ist eine Komponente des ATS-Systems Center zur Darstellung von Luftfahrtinformationen am Lotsenarbeitsplatz, welche u.a. statische und dynamische Informationen über Wetter, Luftraumstatus, Luftverkehrsfluss bietet. Mit CICIS wird die Komponente ATCISS an allen DFS-Kontrollzentralen abgelöst. Der Pilotstandort ist die Kontrollzentrale Karlsruhe. Die Software wird DataCenter-fähig als Container-as-a-Service (CaaS) zur Verfügung gestellt.

Remote Tower Control (RTC)

Die DFS bündelt im Rahmen des Projektes RTC die Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten in einem Remote Tower Control Center und somit ortsunabhängig am Standort Leipzig.

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme am Flughafen Saarbrücken Ende 2018, folgen die Flughäfen Erfurt und Dresden.

Das neue Berechtigungskonzept der im Remote Tower Control Center eingesetzten Fluglotsen ermöglicht der DFS zukünftig einen deutlich flexibleren Personaleinsatz als derzeit.

Hinter der RTC-Lösung der DFS mit innovativen Funktionalitäten, die es in dieser Kombination noch nicht gibt, steht ein ausgefeiltes Kamerasystem als „Außensichtersatz“.

Dieses Multi-Sensor-System ermöglicht mittels leistungsfähiger Sensorik aus hochauflösenden Kameras und hochperformanter Infrarotsensorik sowie der Integration von Ortungsdaten eine sichere und effiziente Betriebsdurchführung sowohl bei guten (VMC) als auch schlechten (IMC) Sichtbedingungen (z.B. Nacht, Regen, Nebel).

Dieses besteht aus drei voneinander unabhängigen Systemen:

- eine 360-Grad-Videokamera liefert ein Farb-Panoramabild des Flughafens;
- sie wird ergänzt durch eine 360-Grad-Infrarotkamera;
- zusätzlich sorgen zwei Schwenk-Neige-Zoom-Kameras dafür, dass die Fluglotsen Objekte heranzoomen und verfolgen können („erweiterte Fernglasfunktion“).

Die Darstellung erfolgt auf mehreren Monitoren am jeweiligen Remote-Arbeitsplatz in den Räumen des Towers Leipzig.

Die DFS steht damit international an einer Spitzenposition als innovatives Flugsicherungsunternehmen und gehört mit zu den Ersten, die diese zukunftssträchtige Technologie in operativen Betrieb genommen haben.

Mit der erfolgreichen Inbetriebnahme von RTC in Saarbrücken erreichte die DFS gemeinsam mit dem Technologiepartner FREQUENTIS AG die engere Auswahl für die Jane's ATC Awards. Sie werden jährlich auf dem World ATM Congress in Madrid für herausragende Projekte und Innovationen aus der Flugsicherungswelt vergeben.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Anlagen im Bau im Wert von 5,3 Mio. EUR (im Vorjahr: 20,6 Mio. EUR) fertiggestellt.

Mit den dargestellten Projekten sichert die DFS ihre Position als zuverlässiger Partner für die Luftfahrt.

2.6.2 Bilanzstruktur

Bilanzentwicklung 2020

Im Jahr 2020 erhöhte sich die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr von 2.007,9 Mio. EUR um 32,2 Prozent auf 2.653,6 Mio. EUR.

Aktivseite

Das Anlagevermögen reduzierte sich insgesamt leicht um 5,7 Prozent. Maßgebend sind hierbei überwiegend die Abschreibungen, die die Investitionen überstiegen.

Die Finanzanlagen verminderten sich im Wesentlichen aufgrund einer Tilgungsleistung (3,2 Mio. EUR) im Rahmen eines bestehenden Darlehensvertrags mit dem Tochterunternehmen DFS Energy, um 4,5 Prozent.

Die Verminderung des Umlaufvermögens um 8,0 Prozent beruht auf geringeren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (-16,5 Prozent bzw. -32,3 Mio. EUR) sowie einem geringeren Bestand an liquiden Mitteln (-28,1 Prozent bzw. -78,3 Mio. EUR).

Die Vorräte, die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen sowie die sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände entwickelten sich im Wesentlichen konstant.

Zudem weist die DFS für das Jahr 2020 einen aktiven Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung in Höhe von 521,1 Mio. EUR aus (im Vorjahr nicht vorhanden). Dieser Posten beinhaltet vom Luftraumnutzer zukünftig zu erstattende Beträge aus der coronabedingt hohen Verkehrsabweichung des Jahres 2020 (vgl. auch 2.3.1.3).

Ferner zeigt die DFS für 2020 einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag in Höhe von 268,1 Mio. EUR aufgrund des erneut negativen Jahresergebnisses (-476,2 Mio. EUR).

Passivseite

Das Eigenkapital reduzierte sich um 100,0 Prozent, die Rückstellungen stiegen um 38,2 Prozent, die Verbindlichkeiten stiegen um 131,1 Prozent.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres (-476,2 Mio. EUR) führte zum Verbrauch des Eigenkapital bei einem nicht gedeckten Anteil in Höhe von 268,1 Mio. EUR.

Die Pensionsrückstellungen (saldierter Wert mit zugehörigem Planvermögen) stiegen um 42,5 Prozent, bzw. 413,2 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen der Dienstzeitaufwand (497,7 Mio. EUR) als Bestandteil des Personalaufwandes sowie Aufwendungen aus Zinseffekten (122,4 Mio. EUR), die das Finanzergebnis entsprechend belasteten. Die Neudotierung zusätzlichen Planvermögens (180 Mio. EUR) stärkte das Planvermögen und begrenzte den Anstieg der Pensionsrückstellungen.

Die Steuerrückstellungen entwickelten sich im Wesentlichen konstant, die sonstigen Rückstellungen stiegen aufgrund noch zu erbringender Leistungen an die Mitarbeiter (Zeitguthaben u. ä.) sowie aus Altersteilzeitverpflichtungen um 8,0 Prozent.

Die Verbindlichkeiten stiegen deutlich um 131,1 Prozent. Dies ist im Wesentlichen auf Sachverhalte im Zusammenhang mit Schuldscheindarlehen (SSD) zurückzuführen. Während die DFS im Jahr 2020 neue SSD in Höhe von 500,0 Mio. EUR aufnahm, tilgte sie fällige SSD in Höhe von 87,5 Mio. EUR. Die Allokation führt zum Ausweis unter den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Anteil 320,5 Mio. EUR) sowie unter den sonstigen Verbindlichkeiten (Anteil 179,0 Mio. EUR). Die Tilgung minderte die Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten (Anteil 40,5 Mio. EUR) sowie die sonstigen Verbindlichkeiten (Anteil 47,0 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen größtenteils gegenüber inländischen Lieferanten.

Der passive Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung stieg aufgrund der Veränderung der dem Luftraumnutzer über künftige Gebührenabrechnungen zu erstattenden Überdeckungsbeträge (Carry-over) für 2020 und Vorjahre um 4,8 Prozent.

Die Netto-Finanzschulden belaufen sich zum 31. Dezember 2020 auf -333,0 Mio. EUR, der Verschuldungsgrad liegt zum Bilanzstichtag bei -12,5 Prozent. Das wesentlich durch die betriebliche Altersversorgung geprägte Finanzergebnis beläuft sich auf -129,2 Mio. EUR.

Bilanzielle Kennzahlen

	2020	2019	2018
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-333,0	-815,6	-884,2
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-12,5	-40,6	-43,3
Anlagenintensität (%) (Anlagevermögen / Bilanzsumme)	23,4	32,8	32,9

* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

2.6.3 Liquidität

2.6.3.1 Finanzmanagement

Das Finanzmanagement der DFS 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 DFS-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. Die DFS achtet auf eine ausgewogene Finanzierungsstruktur und hält trotz des aktuellen negativen Zinsumfeldes liquide Reserven vor, um unerwarteten Umfeld- und Marktentwicklungen (vgl. 5.2.2) wirksam zu begegnen.

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

Die DFS finanziert ihre 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 der DFS wird durch nicht insolvenzgesichertes Fondsvermögen unterstützt.

Die DFS spricht mit ihrem Geld- und Kapitalmarktprogramm sowohl nationale als auch internationale Investoren an. Diese gründen ihre Investitionsentscheidungen sowie die Preisfindung auf der Bonität der jeweiligen Schuldner. Zur Unterstützung der Entscheidungsfindung lässt die DFS ihre Bonität von einer Kreditbewertungsagentur (Ratingagentur) in Form standardisierter Beurteilungen nach weltweit einheitlichen Verfahren einstufen. Die Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte der DFS 2020 die Bonitätsbeurteilungen im Verbund mit ihrer Gesellschafterin sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (AAA/A-1+ stable).

Die DFS zeichnete ein Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt 500 Mio. EUR in Tranchen von fünf bis zehn Jahren. Das Emissionsvolumen betrug somit zum Jahresende 2020 nominal 610,0 Mio. EUR (im Vorjahr: 197,5 Mio. EUR).

Der durchschnittliche gewichtete Zinssatz der Schuldscheindarlehen betrug am Bilanzstichtag 1,013 Prozent (im Vorjahr 2,618 Prozent).

2.7 Gesamteinschätzung zur wirtschaftlichen Lage

Die Entwicklung der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage wurde im Wesentlichen durch die Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen Einnahmeausfälle geprägt. Die Aufnahme eines Schulscheindarlehens in Höhe von 500 Mio. EUR glich die Liquiditätseinbußen aus, der Carry-over kompensiert nach aktuell geltender Rechtslage im Rahmen des Risikoteilungsmechanismus die Liquiditätsausfälle des Geschäftsjahres in den Folgejahren. Weitere Einflussfaktoren sind die rechtlichen Rahmenbedingungen, Regulierungsvorgaben, Nachholeffekte, Fördergelder, Aktivierung von Entwicklungskosten, das anhaltend niedrige Zinsniveau aufgrund der Entwicklung auf den Kapitalmärkten sowie die Maßnahmen der Geschäftsführung zur Kostenbegrenzung.

Die DFS erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2020 trotz stark verminderter DLE aufgrund des erfassten Carry-over des Jahres 2020 (400,7 Mio. EUR) und der Vereinnahmung des Carry-over 2018 (103,8 Mio. EUR) Umsatzerlöse leicht über Vorjahresniveau und verzeichnet bei einem leicht gesunkenen, durch die Absenkung des Diskontierungszinssatzes für die Pensionsrückstellungen noch immer deutlich über den Umsatzerlösen liegenden Gesamtaufwand insgesamt einen Jahresfehlbetrag von -476,2 Mio. EUR. Dieser wird wesentlich durch das Finanzergebnis, Nachholeffekte und regulatorische Effekte (Carry-over sowie kalkulatorisches Modell zum Deckungslückenschluss der bAV) beeinflusst.

Die Geschäftsführung schätzt die Ertragslage aufgrund des kritischen Zinsumfelds und den damit stetig ansteigenden Pensionsrückstellungen als kritisch ein. Da diese zwar aufwandswirksam sind, jedoch keine Ausgaben darstellen und über den Carry-over die Umsatzverluste zum größten Teil wieder vereinnahmt werden können, ist die Finanzlage hingegen deutlich besser einzuschätzen.

3 Mitarbeiter

Ein nachhaltiger Erfolg der DFS beruht unabdingbar auf motivierten und qualifizierten Mitarbeitern. 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 an die DFS reicht. Finanzielle Anreize werden durch eine lebensphasenorientierte, familienbewusste Personalpolitik unterstützt.

Mitarbeiterstruktur

Die DFS beschäftigte zum 31. Dezember 2020 insgesamt 5.659 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.

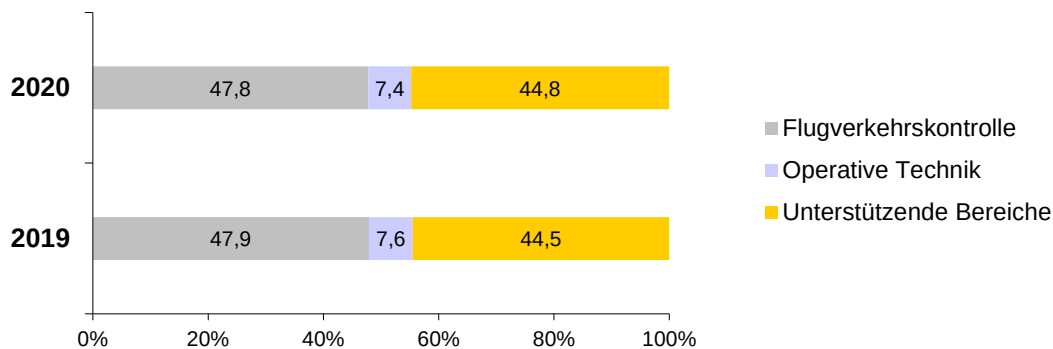
Die zugewiesenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA bilden eine weitere Beschäftigtengruppe. Für diese Beamten und Angestellten, die noch in einem Beschäftigungsverhältnis zum Bund stehen, gelten nach wie vor die Bundesbesoldungsordnung und der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Die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

Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter treten in der Regel ab einem Alter von 55 bzw. 59 Jahren in eine dem Ruhestand vorgelagerte Übergangsversorgung ein. Dieser Übergangsversorgungsanspruch bestimmt einen maßgeblichen Teil des Verpflichtungsbetrags (vgl. Kapitel 5.10 im Anhang).

Hinsichtlich der Vergütungsstruktur der Geschäftsführung vgl. Kapitel 5.13 im Anhang.

Mitarbeiter (jeweils zum 31.12.)					
	2020	2019	2018	2017	2016
Stammpersonal gesamt	5.659	5.585	5.429	5.386	5.538
Angestellte	5.133	5.054	4.928	4.934	5.053
Beurlaubte Soldaten	130	147	157	165	202
Gewerbliche Arbeitnehmer	16	18	20	22	22
Techn./kaufm. Studierende & Auszubildende	110	100	66	47	41
Auszubildende Flugverkehrskontrolle	152	136	118	60	48
Mitarbeiter des LBA	118	130	140	158	172
davon Beamte	(99)	(106)	(112)	(126)	(134)
davon Tarifangestellte	(19)	(24)	(28)	(32)	(38)
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	1,3	2,9	0,8	-2,7	-2,4
Anteil weiblicher Mitarbeiter (%)	27,6	27,3	27,6	27,5	27,2
Anteil ausländischer Mitarbeiter (%)	4,3	3,7	3,8	3,7	3,7

Mitarbeiter nach Tätigkeitsbereichen (%)



Von den 5.659 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der DFS waren 947 Personen in Teilzeit beschäftigt, davon 596 Frauen und 351 Männer. Damit erhöhte sich die Anzahl der Teilzeitkräfte gegenüber dem Vorjahr auf 6,3 Prozent. Die Teilzeitquote beträgt 16,7 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 43,1 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug im Jahr 2020 0,58 Prozent.

Der Frauenanteil liegt bei derzeit 27,6 Prozent. Insgesamt nehmen 61 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 479 Führungskräften einer Quote von 12,7 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 die Periode vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 eine Bereichsleiterinnenquote von 5 Prozent (bisher 0 Prozent) und eine Abteilungsleiterinnenquote von 13 Prozent (bisher 11 Prozent) fest. 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 von Italien und Großbritannien. Insgesamt sind 46 Nationen vertreten.

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 und hat 2020 erfolgreich die zweite Re-Auditierung durchlaufen. Die DFS beteiligt sich seit 2011 am Standort der Unternehmenszentrale in Langen an der Unterhaltung einer Kindertagesstätte. Den Mitarbeitern stehen dort, wie auch an den DFS-Niederlassungen Bremen, München, Karlsruhe und Leipzig, Belegplätze zur Betreuung ihrer Kinder zur Verfügung. Das Betreuungsprogramm für schulpflichtige Kinder in den Sommerferien an den Standorten Langen, München, Karlsruhe und Bremen wurde 2020 coronabedingt ausgesetzt und soll 2021 wieder aufgenommen werden. Die Unterstützung für Beschäftigte, die Angehörige pflegen, wurde und wird weiterhin beispielsweise mit der Bereitstellung von umfangreichen Informations- sowie Beratungsangeboten des Personal- und Gesundheitsmanagements ausgebaut.

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

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.

Ausbildung

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

Ausbildungsbeginn		
	2020	2019
Gesamt	142	182
Fluglotse	94	126
Duales Studium/Ausbildung	48	56
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-22	+17,4

Zum 31. Dezember 2020 befanden sich insgesamt 368 Personen (inkl. Lotsen im Training „on the Job“ – OJT) in der mehrjährigen Fluglotsenausbildung. Insgesamt 226 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 Tarifvertragsparteien DFS und Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) haben im Jahr 2020 zu folgenden Themen Verhandlungen bzw. Tarifgespräche geführt:

Die Vergütungsrunde wurde mit einer tariflichen Einigung für drei Jahre, beginnend ab dem 1. Januar 2020 beendet. Am 25.01.2020 wurden die Tarifverträge VTV Nr. 11, ZTV Nr. 11 und VTV-A Nr. 11 unterzeichnet.

Die Verhandlungen zum Anpassungsbedarf des Langzeitkontentarifvertrages (LZK-TV) wurden 2019 abgeschlossen. Die gemeinsame Unterzeichnung erfolgte am 18.02.2020.

Die Tarifpartner haben die Validierung zum Belastungsausgleich für das Jahr 2019 am 19. März 2020 abgeschlossen.

Am 20. März 2020 einigten sich DFS und GdF innerhalb kürzester Zeit auf den Corona-TV, der besser als das Mittel der Kurzarbeit Gesundheitsschutz der Mitarbeiter, Flexibilität im Personaleinsatz sowie auch Kosteneinsparungen realisieren konnte.

Für die Umsetzung des Tarifvertrages über Altersteilzeit (ATZ-TV) wurde am 17.07.2020 mittels einer Erweiterung der Umsetzungsregelungen handhabbarer gestaltet.

DFS und GdF kamen quartalsweise zu gemeinsamen Sitzungen im Rahmen der im Jahr 2018 errichteten tariflichen Clearingstelle zusammen, um diverse Tarifeinzelthemen zu behandeln und Unklarheiten im Tarifwerk zu beseitigen. Die entsprechenden Änderungen wurden im laufenden Jahr in die Tarifwerke eingebracht.

Im Manteltarifvertrag wurden Änderungen zum Themenkomplex „Beruf und Familie“ umgesetzt.

Von Oktober bis Dezember fanden Tarifverhandlungen zur Verbesserung der Handlungsmöglichkeiten der DFS in Bezug auf Flexibilität, Kapazität und Finanzen statt, die am 14.12.2020 mit der Unterzeichnung von sieben betroffenen Tarifverträgen erfolgreich abgeschlossen wurden. Hervorzuheben ist hierbei insbesondere der Neuabschluss der bestehenden Vergütungstarifverträge, die nun eine verlängerte Laufzeit bis Ende 2024 vorsehen.

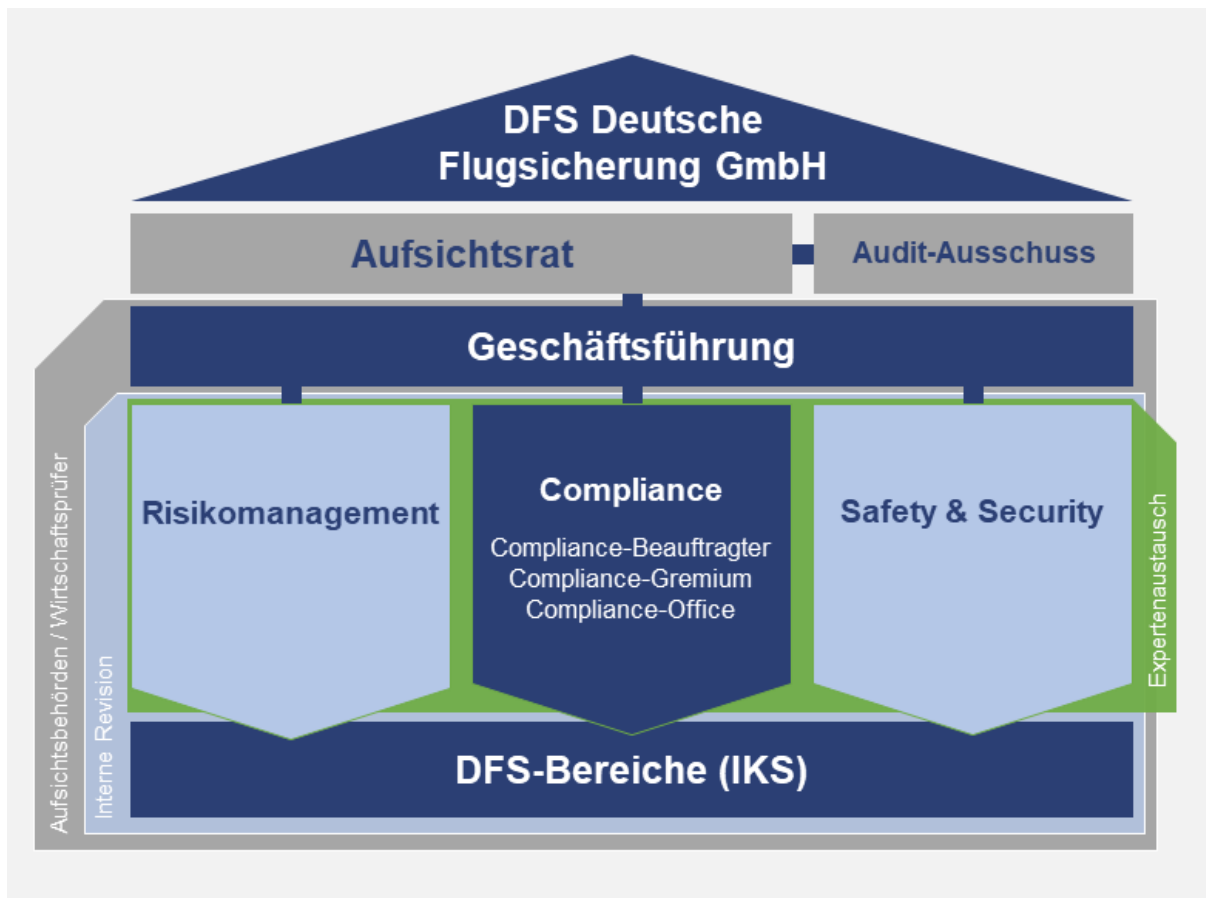
Die Verhandlungen zum Neuabschluss des Tarifvertrags über die Kranken- und Pflegeversicherung (KTV) wurden ebenfalls im Dezember 2020 mit der Unterzeichnung des Tarifvertrages abgeschlossen.

Zudem wurde für die Droniq GmbH ein komplettes Tarifwerk bestehend aus MTV, Vergütungstarifvertrag und Versorgungstarifvertrag und für die KAT GmbH ebenfalls ein Corona-TV abgeschlossen.

Covid-19-Pandemie

Das Unternehmensgeschehen wurde ab dem zweiten Kalenderquartal weitestgehend von der aufkommenden Corona-Pandemie bestimmt. Gemäß des Pandemieplans der DFS, galt es sehr schnell eine Grundlage für ein wirksames Pandemiemanagement zu schaffen, zugeschnitten auf die besonderen Rahmenbedingungen und Strukturen der DFS. Der Pandemieplan (Version 1.41) beschreibt die Maßnahmen und Verantwortlichkeiten, welche im Pandemiefall anzuwenden sind. Er ist die verbindliche Vorgabe für die gesamte DFS. In Fällen, in denen eine Pandemie die Aktivierung der DFS-Krisenstabsorganisation erforderlich macht, arbeitet diese nach dem Krisenmanagement-Handbuch der DFS. (vgl. Kap. 5.2.4 im Risikobereich zu den getroffenen Maßnahmen).

4 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.

Das Compliance-Gremium berät den Compliance-Beauftragten. Es setzt sich aus Führungskräften der ersten Führungsebene der Bereiche Konzerndatenschutz & Qualitätsmanagement, Unternehmenssicherheitsmanagement, Unternehmenssteuerung, Personal Zentrale & Strategie sowie der Leiterin Compliance- und Risikomanagement zusammen.

Um die Verbindung des CMS in das interne Kontrollsystem sicherzustellen, wird das Gremium um den Leiter Finanzmanagement und zusätzlich den Leiter Konzernrevision als ständige Gäste ergänzt. 2020 fanden turnusgemäß vier Sitzungen des Compliance-Gremiums statt.

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.

Schwerpunkte der Aktivitäten 2020 waren eine verstärkte Kommunikation von Compliance-Themen innerhalb der DFS sowie, nach dem altersbedingten Wechsel des Compliance-Beauftragten, eine Evaluation der Zielausrichtung des CMS. Darüber hinaus wurden die Tax-Compliance-Strukturen weiter ausgebaut, auf Basis einer Konzern-Rahmenvorgabe in den Mehrheitsbeteiligungen jeweils eigene, auf die Unternehmen individuell angepasste Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) implementiert und eine Harmonisierung der Meldewege im Konzern erreicht.

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.

5 Risikobericht

5.1 Risikomanagementsystem

Die DFS verfügt über ein eingespieltes Instrumentarium zur Identifikation, Analyse, Überwachung und Steuerung der mit dem Geschäftsbetrieb einhergehenden Risiken. Der Risikomanagement-Prozess wird zentral vom Bereich Compliance- und Risikomanagement geführt. Er wird zur bereichs- und prozessübergreifenden Evaluierung der gemeldeten Risikosituationen vom „Risikomanagement-Ausschuss“ (RMA) unterstützt. Diesem Gremium gehören in der Regel Mitglieder der ersten Führungsebene an, die nah am unternehmerischen Geschehen sind, die unternehmensweite Zusammenhänge kennen und daher zu einer zutreffenden Gesamtschau beitragen können.

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; diese DFS-Beteiligungen 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. Im Vorfeld erfolgt eine Abstimmung mit der Geschäftsführung der DFS. Somit wird die Kommunikation bis zur Konzernleitung sichergestellt.

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

Der Fachbereich legt mit einer fachlichen Anweisung Standards für die laufende funktions- und prozessübergreifende Erkennung, Bewertung, Dokumentation und Berichterstattung von Unternehmensrisiken fest. Die Früherkennung von Risiken beginnt bereits mit den Anträgen zur Genehmigung von Geschäftsvorhaben und Projekten. 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 mögliche/bestehende Risiken auch anhand der oben aufgeführten Themenfelder und tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit ihrer Aussagen zur Risikosituation ihrer Organisationseinheiten. Sie berichten im Regelfall vierteljährlich, es sei denn, der Anlass erfordert eine Ad-hoc-Meldung. Eine Risikomeldung beinhaltet die Beschreibung und die Bewertung des Risikos sowie die Ursachen und Gegenmaßnahmen. Der Prognosezeitraum beträgt im Allgemeinen ein Jahr.

Die Risikobewertung umfasst alle Segmente und richtet sich nach einer Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und der möglichen Schadenshöhe der betrachteten Gefährdungen durch die meldenden Bereiche. Dabei wird grundsätzlich eine quantifizierte Bewertung angestrebt. In begründeten Fällen ist eine qualifizierte Bewertung zulässig; für die Bandbreite einer qualifizierten Bewertung sind Eckwerte in einer Bewertungsmatrix zentral festgelegt. In der Matrix ist auch definiert, ab welchen Schwellen ein Risiko als potenziell bestandsgefährdend einzustufen ist. Im Risikobericht an Geschäftsführung und Aufsichtsrat werden ausschließlich bestandsgefährdende Risiken gemeldet.

Die Risikoberichterstattung an die Geschäftsführung findet vierteljährlich statt, der Aufsichtsrat wird halbjährlich informiert. Beide Berichte enthalten auch eine Übersicht der Veränderungen zur Vorperiode sowie alle Meldungen, die im Berichtszeitraum nicht mehr als Unternehmensrisiko eingeschätzt wurden.

Die Ordnungsmäßigkeit des Risikomanagementsystems wird von der Konzernrevision regelmäßig geprüft sowie im Rahmen der Jahresabschlussprüfung von den Wirtschaftsprüfern als wirkungsvoll und aussagekräftig eingeschätzt.

5.2 Wesentliche Risiken

5.2.1 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 der DFS führen. Die DFS widmet deshalb – besonders auch aufgrund der aktuellen Corona-Krise – der Analyse und Prognose des Luftverkehrs, der politischen Umgebung 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.

5.2.2 Finanzwirtschaftliche Risiken

5.2.2.1 Grundlagen des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements

Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit ist die DFS 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 der DFS 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.

Als Teil des gesamten Risikomanagementsystems setzt die DFS zum Management von Marktpreisrisiken (Zinsen, Devisen) Value-at-risk-Analysen (VaR) ein. Bei diesen Analysen wird die Risikoposition vom Bereich Treasury aufgrund von Marktpreisrisiken gemessen. Der VaR kennzeichnet den absoluten Wertverlust einer im Unternehmen definierten Risikoposition, der mit einer zuvor definierten Wahrscheinlichkeit innerhalb eines festgelegten Zeitraums nicht überschritten wird. Die Ermittlung des VaR bei der DFS basiert auf einem Haltezeitraum von zehn Tagen und einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent. Der kumulierte Verlust lag am 31. Dezember 2020 mit 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit unter 8 TEUR (Vorjahr: 2.078 TEUR).

Der VaR wird mit Hilfe von statistischen Zeitreihen über relevante Finanzmarktdaten (Zinssätze, Devisenkurse) ermittelt. Über sogenannte historische Simulationen aus der Vergangenheit werden Szenarien in die Zukunft extrapoliert, unter deren Anwendung simulative Marktwertveränderungen für die Finanzinstrumente errechnet werden.

Bestandteil dieser Marktrisikoaanalyse sind alle Geldmarktgeschäfte der DFS, die begebenen Schulscheindarlehen, Devisen-Sicherungsgeschäfte sowie die dazugehörigen Risiko-positionen (Fremdwährungsbestellungen, Fremdwährungsforderungen/-verbindlichkeiten). Klar definierte Rahmenbedingungen unterstützen die berichtsorientierte Steuerung der Risiken.

Transaktionen mit derivativen Instrumenten ohne Designation (Grundgeschäft) zu Spekulationszwecken sind verboten. Im Finanzanlagebereich werden Geschäfte nur mit Unternehmen kontrahiert, die über ein Rating von langfristig mindestens A+/A1, kurzfristig A-2/P-2 oder entsprechend hohe Bonität bzw. sonstige Risikoabsicherung verfügen.

5.2.2.2 Liquiditätsrisiko

Die Covid-19-Pandemie führte zu Umsatz- und Einnahmeausfällen aus dem Rückgang der Dienstleistungseinheiten Strecke sowie An- und Abflug und gefährdet die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Unternehmens. Die DFS ergriff verschiedene Maßnahmen um die Liquiditätssituation zu verbessern. Neben der Aufnahme eines Schuldscheindarlehens und strikter Kosteneinsparungen wurde durch intensive Bemühungen der DFS Geschäftsführung und engen Kontakt und Kommunikation mit dem Gesellschafter eine Erhöhung des Stammkapitals in Höhe von 300 Mio. EUR in den Bundeshaushalt für 2021 eingestellt und verabschiedet.

Die tägliche Liquidität wird vom Bereich Treasury überwacht und mit Hilfe einer unterjährigen und mittelfristigen Liquiditätsplanung gesteuert (vgl. 2.6.3).

5.2.2.3 Ausfallrisiko

Das operative Geschäft in den Bereichen Center und Tower sowie die preisfinanzierten Aktivitäten 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 den Bereich Center fakturiert EUROCONTROL alle Flüge auf Basis von Datenübermittlungen der einzelnen Mitgliedstaaten und ergänzender Informationen des Network Managers. Die Rechnungstellung erfolgt auf Basis zu diesem Zeitpunkt bekannter 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 „Uncontrollable Costs“ ab. Das maximale Ausfallrisiko geben die Buchwerte der in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerte wieder.

Gewährleistungsverpflichtungen für das Drittgeschäft werden im Rahmen eines auftragsbezogenen Qualitätsmanagements verlangt.

5.2.2.4 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.

Die DFS hat für einen Teil der bei ihr im Einsatz befindlichen Flugsicherungssysteme des Anlagevermögens in den Jahren 2002 und 2003 eine „US-Lease-in/Lease-out-Transaktion“ (fünf Tranchen) mit zwei US-amerikanischen Investoren abgeschlossen (QTE-Transaktion).

Diese Transaktion wurde im 2. Quartal 2012 im Wesentlichen beendet. Die verbleibende innerdeutsche Rumpfstruktur mit einer Restlaufzeit bis Anfang 2022 beschränkt sich noch auf eine Forderung gegen die NordLB (Darlehensnehmer) und auf eine Verbindlichkeit gegenüber der KfW (Darlehensgeber). Die hiermit im Zusammenhang stehenden Zahlungsströme stehen sich betrags-, fristen- und währungskongruent gegenüber. Die DFS trägt während der Laufzeit das Ausfallrisiko der NordLB in Höhe von 18,5 Mio. EUR (im Vorjahr: 24,6 Mio. EUR) zum Bilanzstichtag.

Sollte das Rating der DFS unter AA- (Standard & Poor's) oder Aa3 (Moody's) fallen, ist die KfW zur außerordentlichen Kündigung des Darlehens berechtigt. In diesem Fall müsste die DFS innerhalb einer Frist von 30 Tagen einen Dritten benennen, der die Forderung der KfW gegenüber der DFS in Höhe von 19,9 Mio. EUR (im Vorjahr: 28,9 Mio. EUR) erwirbt.

5.2.2.5 Zinsänderungsrisiko

Sowohl im Bereich der Finanzierungen, der Finanzanlagen sowie der Bewertung der Verpflichtungen aus der betrieblichen Altersversorgung ist die DFS 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. Die DFS beobachtet die Regulierung, um mit sachgerechten Maßnahmen auf Änderungen im Bereich der betrieblichen Altersversorgung reagieren zu können.

5.2.2.6 Wechselkursrisiko

Die DFS unterliegt Transaktionsrisiken im Rahmen grenzüberschreitender Beschaffungsvorgänge. Der größte Teil der Fremdwährungsbestellungen/-verbindlichkeiten entsteht durch Lieferantenfakturierung in US-Dollar (USD). Das Gesamtvolumen betrug ca. 0,7 Mio. USD im Berichtszeitraum (Vorjahr: 1,7 Mio. USD). Andere Währungen sind nur in geringem Umfang betroffen.

Sicherungsgeschäfte mithilfe derivativer Finanzinstrumente begrenzen diese Risiken. Wechselkursrisiken von Finanzgeschäften (Fremdwährungsanleihen, Commercial Paper) werden sofort bei Geschäftsabschluss kongruent abgesichert.

5.2.3 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.

5.2.4 Personelle Risiken

Das Engagement und die Leistungsfähigkeit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die DFS 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 chancenorientiert 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.

Ein umfangreiches betriebliches Gesundheitsmanagement unterstützt die Erhaltung der Gesundheit und die Leistungsfähigkeit aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die DFS hat im Februar 2020 das sog. Pandemieteam aktiviert. Oberstes Ziel ist der Schutz der DFS-Mitarbeitenden vor einer Corona-Infektion sowie die Aufrechterhaltung der Dienste der operativen Bereiche Betrieb und Technik. Mit umfangreichen Hygienemaßnahmen, Dienstreisebeschränkungen, Absagen von Messeteilnahmen etc. soll dieses Ziel erreicht werden. Zudem wurde durch großzügige Gewährung von „Flexoffice“ die Anwesenheit vor Ort deutlich reduziert.

Ziel der Maßnahmen sind im Schwerpunkt

- der Schutz aller Mitarbeiter der DFS vor einer Corona-Infektion und
- die Aufrechterhaltung der Dienste der operativen Bereiche Betrieb und Technik (Kritische Infrastruktur)

Die Organisation und Koordination der Maßnahmen für alle Standorte der DFS erfolgt über das sog. Corona-Kernteam. Die Leitung des Kernteams wurde dem Pandemiebeauftragten der DFS übertragen. Im Kernteam haben sich Vertreter der verschiedensten Fachbereiche sowie des Arbeits- und Gesundheitsschutzes und der Kommunikation regelmäßig (drei- bis viermal pro Woche) über die Einschätzung der Lage und der erforderlichen Maßnahmen abgestimmt. Im Wesentlichen ging es dabei um:

- die Erarbeitung und Etablierung des sog. „SARS-CoV-2 Arbeitsschutzstandards“ für die DFS;
- die Vorgehensweise zur Nachverfolgung von Infektionsketten in Anlehnung an die Vorgaben des RKI;
- die Erstellung und den Versand einer Bescheinigung an alle relevanten Mitarbeiter, dass die DFS ein Unternehmen mit einer kritischen Infrastruktur ist („Berechtigungs-/ Passierscheine“);
- die Etablierung einer Corona-Hotline für die Mitarbeitenden der DFS;
- die laufende Überprüfung und Festlegungen bzw. verbindliche Vorgaben zur Anwesenheit von Mitarbeitern, Durchführung von Dienstreisen, Teilnahme/ Durchführung von Großveranstaltungen, Tragen von Masken, Abstandsregelungen, Verfügbarkeit und Handhabung von Desinfektionsmitteln, Kantinenregelungen, Einsatz von Fremdfirmenpersonal, Besucherregelungen, die Sichtung und das Nachverfolgen der länderspezifischen Corona-Verordnungen;
- den Aufbau und ständige Aktualisierung eines Corona-Reportings zum Infektionsgeschehen und Quarantäne von DFS-Mitarbeitern.

Über alle Aspekte wurden die Mitarbeitenden über Intranet-Veröffentlichungen, einem Corona-Ticker und Video-Botschaften des CEO auf dem Laufenden gehalten. Insbesondere die Führungskräfte wurden über regelmäßige Video-Konferenzen und einen speziellen Corona-Leitfaden für Führungskräfte informiert. Das Kernteam berichtet einmal in der Woche mit einem Statusbericht zu Corona/Covid-19 an die Leitenden Angestellten der DFS und die Konzerntöchter. Dieser Bericht wird wöchentlich in einem Briefing mit den operativen Bereichen (Betrieb und Technik) durchgesprochen. Inhaltlich gestaltet sich der Umfang wie folgt:

- Ziel, Aufgaben und Organisation
- Weltweite Situation, WHO-Einschätzung, Fallzahlen
- Flugverkehrsdienste und weitere ATM-relevante Themen
- Großveranstaltungen, Dienstreisen, private Reisen, Zutrittsregelungen
- Zusätzliche Maßnahmen
- Kommunikation

Der DFS und den Konzerntöchtern ist es gelungen, die Rate der Infizierten sehr niedrig zu halten. Bis heute gab es keine negativen Auswirkungen auf den Luftverkehr durch die DFS. Alle Leistungen nach § 27c LuftVG konnten aufrecht erhalten werden.

5.2.5 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. Es wurde eine Luftfahrt-Haftpflichtversicherung mit einem Limit von 767 Mio. EUR pro Schadensfall abgeschlossen, mit der die Bundesrepublik Deutschland im Falle eines von der DFS schuldhaft verursachten Schadensereignisses freigestellt würde. Für nicht hoheitliche Tätigkeiten ist die gesetzliche Haftpflicht gedeckt. In Fällen vertraglich übernommener Tätigkeiten, wie beispielsweise der Vorfeldkontrolle oder der Wahrnehmung von Flugverkehrsdiensten im Ausland durch Tochterunternehmen, ist die jeweils vertraglich übernommene Haftpflicht bis zur vereinbarten Höhe gedeckt. Auch Schadenersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken sind über Versicherungen abgedeckt.

5.3 Gesamteinschätzung zur Risikolage

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

Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, insbesondere der Verkehrsrückgang im Luftverkehr und die damit einhergehenden finanziellen Auswirkungen aufgrund von Einnahmeausfällen wurden, soweit seitens der DFS beeinflussbar, mit Gegenmaßnahmen belegt. Regulative Veränderungen und Sondermaßnahmen in Reaktion auf die Covid-19-Pandemie sowie die Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs werden auch über das Jahr 2020 hinaus beobachtet und in der Planung berücksichtigt. Darüber hinaus steht die Geschäftsführung in engem Austausch mit dem Gesellschafter Bund, der für das Jahr 2021 bereits eine Eigenkapitalzuführung in Höhe von 300 Mio. EUR beschlossen hat. Weitere Unterstützungen durch den Bund werden in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrsentwicklung regelmäßig geprüft.

Die Liquidität ist aufgrund des nicht insolvenzgesicherten Fondsvermögens gesichert. Dennoch ist ohne weitere Kapitalzuführung des Gesellschafters mit einem negativen Eigenkapital zu rechnen.

6 Prognosebericht

6.1 Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds und Auswirkungen auf den Luftverkehr

Die weitere konjunkturelle Entwicklung sowie die Erholung des Luftverkehrs hängen maßgeblich vom Pandemieverlauf im In- und Ausland sowie der Verfügbarkeit und Wirksamkeit von Impfstoffen ab. Dabei sind die einzelnen Länder in den verschiedenen Teilen der Welt in unterschiedlichem Maße betroffen und unterscheiden sich in den Maßnahmen und Verhaltensänderungen zur Eindämmung der weiteren Ausbreitung des Virus.

Im weltweiten Konjunkturverlauf geht der IWF von einer Zunahme des preisbereinigten BIP im Jahr 2021 von 4,0 Prozent und im Jahr 2022 von 3,8 Prozent aus, während die OECD ein Plus von 4,2 Prozent im Jahr 2021 erwartet. In einem schwierigen außenwirtschaftlichen Umfeld gehen die Prognosen für die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2021 gleichfalls für die EU und Deutschland von einer Erholungstendenz aus. Die EU prognostiziert in ihrem European Economic Forecast aus dem Herbst 2020 ein Zuwachs des BIP von 4,1 Prozent für das Jahr 2021 und von 3,0 Prozent für das Jahr 2022 für ihre Mitgliedsländer.

Die zukünftige konjunkturelle Entwicklung in Deutschland wird von den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten uneinheitlich beurteilt. Die Spanne reicht von einem Plus von 2,8 Prozent von der OECD bis zu einer Zunahme von 4,9 Prozent durch das RWI. Im Mittel gehen die Wirtschaftsforschungsinstitute von einem Wachstum von rund 3,7 Prozent in 2021 aus. Die Bundesregierung rechnet für das Jahr 2021 mit einem Wachstum des BIP um 3,0 Prozent, betont aber, dass die weitere wirtschaftliche Entwicklung weiterhin maßgeblich vom Pandemieverlauf und von den Maßnahmen zur Eindämmung beeinflusst werden.

Der Statistics and Forecast Service von EUROCONTROL (STATFOR) beschreibt in seinem im November 2020 erschienen Five-Year Forecast 2020-2024 drei mögliche Entwicklungspfade für den Luftverkehr. Diese sind in ihrem Optimismus unterschiedlich und werden hauptsächlich von der Verfügbarkeit eines oder mehrerer Impfstoffe getrieben. Szenario 1 geht von der Verfügbarkeit von Impfstoffen ab 2021 mit einem erreichten Verkehrsniveau von 2019 erst 2024 aus. Szenario 2 ist wie Szenario 1 zu verstehen, der Unterschied liegt in einer Verschiebung der Impfstoffverfügbarkeit auf 2022 und einer Erholung des Luftverkehrs frühestens ab 2026. Szenario 3 stellt den pessimistischen Fall dar. Hier sind Impfstoff(e) zwar verfügbar, jedoch ineffektiv; die Reisebereitschaft leidet darunter und damit einhergehend die Bereitschaft zum Fliegen. Das Verkehrsniveau des Jahres könnte unter diesen Rahmenbedingungen nicht vor dem Jahr 2029 erreicht werden. Im mittleren Szenario (Szenario 2) erwartet STATFOR für 2021 ein Verkehrsniveau von rund 51 Prozent bezogen auf das Jahr 2019.

Den dargestellten Planungsannahmen sind die Fragilität der wirtschaftlichen Entwicklung sowie die Unsicherheiten insbesondere der Luftverkehrsnachfrage gemeinsam.

Für die DFS gelten für die Entwicklung der Dienstleistungseinheiten – unabhängig von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung – für das Jahr 2021 die Vorgaben aus dem vorläufigen Leistungsplan für die Referenzperiode 3. Der vorläufige Leistungsplan weist für das Jahr 2021 im Bereich Strecke insgesamt 15.653.000 DLE und für den Bereich Tower 1.496.600 DLE im Jahr 2021 aus. Die im Leistungsplan vorgegebenen DLE wurden vor der Corona-Pandemie erstellt. Unter Berücksichtigung der derzeitigen Rahmenbedingungen erwartet die DFS für das Jahr 2021 rund 7.000.000 DLE im Bereich Strecke und für den Bereich Tower rund 675.000 DLE. Die Leistungspläne werden nach den Vorgaben der EU im Jahr 2021 überarbeitet und im Rahmen der Referenzperiode 3 für die Jahre 2022 bis 2024 neu gefasst.

6.2 Zukünftige Entwicklung

6.2.1 Regulierte Geschäft

Regulierungsperiode 3 (2020 – 2024)

Die dritte Regulierungsperiode hat am 1. Januar 2020 auf Basis der Leistungs- und Gebühren-Verordnung (EU) 2019/317 und den EU-Zielwerten gemäß Beschluss (EU) 2019/903 begonnen. Der Genehmigungsprozess der EU-Kommission für die Leistungspläne war zum Zeitpunkt des Ausbruchs der Covid-19-Pandemie Mitte März nicht abgeschlossen. Die Mitgliedsstaaten haben sich für ein Aussetzen des europäischen Prozesses und stattdessen eine nationale Regulierung unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Bedingungen für die voraussichtlichen Krisenjahre 2020 und 2021, sowie eine europäische Revision der verbleibenden RP3-Jahre 2022–2024 eingesetzt. Das Ergebnis monatelanger Verhandlungen ist die Ergänzungsverordnung (EU) 2020/1627, die zu einer Revision aller fünf Jahre der RP3 und damit neuen EU-Zielwerten und der Entwicklung neuer Leistungspläne führt; die bis 1. Oktober 2021 der EU-Kommission vorgelegt werden müssen. Mit einer Genehmigung der revidierten Leistungspläne durch die EU-Kommission ist nicht vor 2022 zu rechnen.

Wesentliche Kriterien der Ergänzungsverordnung sind:

- Die Gebührenraten für die Jahre 2020 und 2021 bleiben unverändert wie derzeit in den Leistungsplänen vorgesehen.
- 2020 und 2021 werden wie ein Jahr betrachtet.
- Es wird eine rückwirkende europäische Kostenreduzierungsvorgabe für beide Jahre festgelegt. Auf dieser Basis legen die NSA nationale Zielwerte fest. Dabei sollen die IST-Kosten der FS-Organisationen berücksichtigt werden. Zusammen mit dem reduzierten Verkehr ergeben sich neue „virtuelle“ Gebührensätze.
- Die Regeln zur Berechnung der Verkehrsrisikoteilung bleiben unverändert.
- Die Carry-over aus der Verkehrsrisikoteilung und die Abweichungen zwischen Ist-Kosten und Kostenreduzierungsvorgaben für die Jahre 2020 und 2021 sollen beginnend ab 2023 über fünf bis sieben Jahre gestreckt werden (fünf Jahre als europäische Vorgabe, NSAs können darüber hinaus diese Streckung national auf bis zu sieben Jahre verlängern).

Die Mitgliedstaaten des FABEC haben sich erneut für die Erstellung des Leistungsplans auf FABEC-Ebene entschieden.

EASA

Die Revision der EASA-Grundverordnung erschien am 22. August 2018 im EU-Amtsblatt als VO (EU) Nr. 2018/1139 und trat zum 11. September 2018 in Kraft. Damit wurde die Kompetenz der EASA als Agentur für die Luftsicherheit deutlich erweitert, z.B. in den Bereichen Umwelt, Forschung und Drohnen. Die EASA wird in den kommenden Jahren verstärkt Anforderungen an den Umgang mit unbemannten Luftfahrzeugen sowie die technische Interoperabilität und Standardisierung der Flugsicherungstechnik entwickeln und der EU-Kommission zur Festsetzung im Rahmen von Durchführungsverordnungen vorlegen.

Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnungen

Am 22. September 2020 hat die EU-Kommission ihren Vorschlag für eine Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnung veröffentlicht. Dieser wird nun in Parlament und Rat der EU beraten. Ein gemeinsames Verständnis wird aufgrund der umfangreichen und tiefgreifenden Än-

derungsvorschläge frühestens im Rahmen der seit Januar bis Ende Juni laufenden portugiesischen EU-Ratspräsidentschaft erwartet. Inhaltlich konzentriert sich der Vorschlag auf Kompetenzverschiebungen zwischen europäischen Institutionen und Mitgliedstaaten 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. Die Zeitfenster zur Einführung der iCAS Phase II Software an den Niederlassungen des Unteren Luftraums wurden für die Niederlassung München um ein halbes Jahr auf Mitte 2022, für die Niederlassung Bremen um ein Jahr auf Anfang 2024 und für die Niederlassung Langen um zwei Jahre auf Ende 2025 / Anfang 2026 verlegt.

Das Projekt zur Ablösung der in 2017 eingeführten iCAS Phase I Software an der Niederlassung Karlsruhe wurde ebenfalls verschoben. Das frühestmögliche Fenster zur Einführung der iCAS Phase II Software an der Niederlassung Karlsruhe ist nun Ende 2026 / Anfang 2027, ein Jahr nach Abschluss der Einführung der iCAS Phase II Software an der Niederlassung Langen. Die DFS prüft Alternativen für die Niederlassung Karlsruhe, wie z.B. eine mögliche Kooperation mit dem UAC Maastricht.

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 2022 ausgesetzt. Die DFS prüft bis dahin Optionen, die Entwicklung von Flight Object IOP ggfs. im Rahmen der bestehenden iTEC Kooperation weiterzuverfolgen.

Remote Tower Control

Als nächster Flughafen soll Erfurt frühestens ab dem dritten Quartal 2021 ortsunabhängig kontrolliert werden. Der Flughafen Dresden folgt voraussichtlich Ende 2022 nach einer weiteren Validierungsphase, in der das RTC-Konzept noch einmal überprüft wird.

Darüber hinaus besteht die Absicht, in einem späteren Projekt an weiteren Flughäfen ebenfalls Remote-Tower-Dienste bereitzustellen.

Auf europäischer Ebene wird im Rahmen von SESAR 2020 derzeit daran geforscht, einen Fluglotsen nicht nur einen, sondern mehrere kleine Flughäfen zugleich kontrollieren zu lassen. Die DFS beteiligt sich an diesen Forschungsprojekten, um bei positivem Ergebnis frühzeitig gesicherte und validierte Erkenntnisse in eigene Projekte einfließen lassen zu können.

SESAR Deployment Manager

Die DFS strebt im Rahmen ihrer strategischen Ausrichtung maßgeblichen Einfluss bei der SES-Initiative der Europäischen Kommission an. Daher ist die DFS seit Juni 2009 zusammen mit anderen führenden Organisationen aktives Mitglied des SESAR Joint Undertaking (SJU). Gemeinsam mit ihren Partnern entwickelt die DFS bedarfsgerechte Technologien und Verfahren (vgl. 1.6) und trägt damit den europäischen Anforderungen zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagementnetzwerks Rechnung.

Seit 2014 mündet der SESAR-Entwicklungsprozess in die langfristige Phase der technischen Implementierung und operationellen Umsetzung und Errichtung von Air Traffic Management (ATM)-Verfahren (Deployment Management). Als Teil des Konsortiums SESAR Deployment Alliance, einer branchenübergreifenden Partnerschaft bestehend aus fünf Fluggesellschaften, zwölf Flugsicherungsorganisationen sowie fünfundzwanzig Flughafenbetreibern, erfüllt die

DFS den erhaltenen Kommissionsauftrag zur Planung, Koordinierung und Umsetzung einer umfassenden Modernisierung des europäischen Luftraums im Rahmen des Deployment Managements für den Zeitraum seit 2014. Der Auftrag finanziert sich aus Mitteln europäischer Förderprogramme (CEF – Connecting Europe Facility), die für das Deployment Management insgesamt bis Ende 2023 zunächst etwa 2,5 Milliarden EUR vorsehen. Die DFS nimmt damit Einfluss auf die Einführung neuer Technologien und Verfahren und profitiert neben substanziellen Fördergeldern auch von der Vermeidung fehlerhafter Kostenallokationen bzw. Fehlinvestitionen.

Das Mandat der SESAR Deployment Alliance als SDM läuft zum Ende des Jahres 2021 aus. In der ersten Jahreshälfte wird die Europäische Kommission die SDM Funktion erneut ausschreiben. Die DFS prüft aktuell, ob und inwieweit sie sich an einem neuen Konsortium bestehend aus den aktuellen Mitgliedern der SDA und dem Network Manager bestehend beteiligen wird. Grundsätzlich befürwortet die DFS weiterhin und unverändert den Nutzen der SDM Funktion.

Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU

Am 31. Januar 2020 wurde der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU vollzogen. Von einer Unterbrechung des Luftverkehrs ist nicht auszugehen. Ferner haben die betroffenen Airlines Gegenmaßnahmen wie Gründung von EU-Töchtern, Verlegung von Maschinen, Veränderung der Eigentümerstruktur und ähnliche Maßnahmen ergriffen.

Reorganisation des DFS-Kerngeschäftes

Die DFS reorganisiert ihr Kerngeschäft – mit einer neuen Struktur, mit flacheren Hierarchien, schlagkräftigen Teams und kurzen Entscheidungswegen.

Die operativen Center- und Tower-Einheiten sollen an den Standorten Bremen, Langen und München organisatorisch zusammengeführt werden, um die Synergien aus der örtlichen Nähe zu nutzen. Die anderen Tower-Standorte werden im FS-Betrieb Tower zusammengefasst, somit berichten fünf FS-Betriebe direkt an den COO. Für die Dienstleistungen, die im F-Ressort übergreifend benötigt werden, plant die DFS, sie zukünftig aus zwei zentralen Bereichen zu erbringen, die eng mit dem Betrieb verzahnt sind: „Operational Support“ und „Operational Performance and Development“. In einem „Issue Management“ soll das iCAS-Programm, sowie die iTEC-Aktivitäten organisiert werden. Die Reorganisation F2020+ hat diese Aufgabe Mitte des Jahres 2020 begonnen. Unter Einbeziehung aller beteiligten Stakeholder wurden in verschiedenen Arbeitsgruppen die neuen Strukturen entwickelt. Nach erfolgreicher Umsetzung der Organisationsstruktur zum 01.01.2021 startet die zweite Phase der Prozessoptimierung.

6.2.2 Drittgeschäft

Im kommenden Jahr wird ein Schwerpunkt darauf liegen, das Drittgeschäft wieder in Richtung des Vorkrisenniveaus zurückzuführen.

Die DFS plant einen weiteren Ausbau des Drittgeschäfts unter der DFS IBS und ihrer spezialisierten Tochterunternehmen, sofern sich entsprechende Chancen im Markt ergeben.

Sie fördert die zivil-militärische Integration und betreibt militärische Fluglotsenausbildung in Kaufbeuren (verbleibendes Drittgeschäft) weiterhin erfolgreich.

6.3 Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Im Zusammenhang mit der Corona-Krise hat die Europäische Kommission reagiert und entschieden, die derzeit gültige Verordnung den Gegebenheiten anzupassen und auf Basis einer Ergänzungsverordnung zur Leistungs- und Gebührenverordnung („exceptional measures for the third reference period (2020–2024) of the single European sky performance and charging scheme due to the COVID-19 pandemic“) neue europäische Zielwerte für die dritte Regulierungsperiode zu definieren und neue Leistungspläne erstellen zu lassen.

Diese Ergänzungsverordnung (EU) Nr. 2020/1627 wurde am 3. November 2020 veröffentlicht. Die Verordnung sieht u.a. geänderte Regeln für die Berechnung der Carry-over aus der Verkehrsrisikoteilung, die Erstellung eines neuen Leistungsplanes für die dritte Regulierungsperiode (2020-2024) mit Vorgaben zur Kostenreduzierung sowie neue Gebührensätze für die Jahre 2022 bis 2024 vor. Die konkreten Zielvorgaben werden erst im Jahr 2021 festgelegt und demzufolge ist eine verlässliche Umsatz- bzw. Ergebnisprognose ab 2022 zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich.

6.3.1 Erlöse und Kosten

Auch für das Jahr 2021 ist aufgrund der Corona-Krise im Luftverkehr mit weiterhin sehr niedrigen Gebühreneinnahmen im regulierten Geschäft zu rechnen. Es wird aktuell erwartet, dass eine Rückkehr des Flugverkehrs zum Niveau vor der Krise frühestens 2024/2025 möglich ist.

Daher steht die DFS in den Folgejahren weiterhin vor großen finanziellen Herausforderungen. Die Geschäftsführung begegnet diesen Herausforderungen u. a. mit Maßnahmen im Rahmen des „STEP“-Programms und dem Programm „Sprint2024“. Das Programm „Sprint2024“ fokussiert unter anderem auf die Erhöhung der Produktivität, reagiert auf dynamische Nachfrage mit einer erhöhten Personalflexibilität bzw. einer zielgerichteten stark eingeschränkten Personalführung. Die Luftraumstrukturen und Verfahren werden optimiert und Investitionen in werthaltige, leistungsfähige und harmonisierte ATM-Systeme forciert. Projekt- und allgemeine Kosten sollen somit reduziert werden. Das strategische Effizienzsteigerung-Programm „STEP“ zielt auf die Einsparung von Personalkosten in Verbindung mit Prozess- und Strukturoptimierungen.

Die Aufwendungen, sowohl des regulierten als auch des Drittgeschäfts, werden in besonderem Maße durch die Personalkosten inkl. der betrieblichen Altersversorgung beeinflusst. Die Personalkosten werden durch die Nachführungen im FVK-Bereich und den Anstieg der Kosten der betrieblichen Altersversorgung aufgrund des weiterhin sinkenden Rechnungszinses weiter deutlich steigen, wenn nicht im Rahmen des strategischen Effizienzsteigerung-Programms „STEP“ entsprechende Gegenmaßnahmen wirksam werden.

Der Abschluss des neuen VTV (vgl. Kap. 3) ermöglicht der DFS verlässlich planbare Kosten bis einschließlich 2024.

6.3.2 Investitionen

Trotz der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie in Bezug auf den Umsatz wird die DFS weiterhin primär Investitionen in kapazitätserweiternde und produktivitätssteigernde Flugsicherungssysteme tätigen. Diese und weitere Investitionen in die Infrastruktur sowie Ersatzinvestitionen werden aus dem Cashflow oder aus Krediten finanziert und durch fristenkongruente Abschreibungen amortisiert.

Insgesamt wird sich das Abschreibungsvolumen 2021 auf dem Niveau von 2020 bewegen.

6.3.3 Liquidität

Die Ereignisse an den Kapitalmärkten beeinflussen die Finanzstrategie der DFS mit zwei gegenläufigen Effekten. Schwache Kapitalmarktzinsen begünstigen die Kreditaufnahme und sorgen für niedrige Zinsaufwendungen. Gleichzeitig verhindern die am Markt erzielbaren Renditen substanzielle und risikoarme Erträge. In diesem Umfeld zahlt die DFS derzeit für ihre Sichteinlagen 50–80 Basispunkte Strafzinsen.

Die DFS geht von einem moderat steigenden Flugverkehr aus. Dies führt weiterhin zu einer angespannten Liquiditätslage. Dieser wird durch bereits eingeleitete Sparmaßnahmen und der Erhöhung des Stammkapitals (der entsprechende Gesellschafterbeschluss wurde am 22. Januar 2021 gefasst.) entgegengetreten. Etwaige Liquiditätsengpässe können durch Entnahmen aus dem nicht abgetretenen Fondsvermögen ausgeglichen werden.

6.3.4 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

Auch das Jahr 2021 wird von den Auswirkungen der Verbreitung des Coronavirus geprägt sein. Die Krise hat historische Ausmaße. Bis die Geschäfte der meisten Unternehmen wieder Vorkrisenniveau erreichen, werden vermutlich Jahre vergehen. Nach wie vor ist in ganz Europa die Luftfahrtbranche besonders schwer betroffen. Die Zahl der Flüge in Europa hat sich im Vergleich zu 2019 annähernd halbiert. Eine Erholung des Luftverkehrs auf das Verkehrsniveau von 2019 wird frühestens 2024 erwartet. Airlines, Airports und Flugsicherungsorganisationen kämpfen mit existenziellen Umsatzverlusten und Liquiditätsproblemen.

Die DFS hat im Februar 2020 ein Coronavirus-Team gebildet. Oberstes Ziel ist der Schutz der DFS-Mitarbeiter vor einer Corona-Infektion sowie die Aufrechterhaltung der Dienste der operativen Bereiche Betrieb und Technik. Die ergriffenen Maßnahmen konnten dies bis dato sicherstellen.

In der Gesamtsicht 2021 geht die DFS auf Basis der jüngsten Entwicklungen davon aus, dass die negativen Auswirkungen aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus und der notwendigen Eindämmungsmaßnahmen trotz der Ende 2020 angelaufenen Massenimpfungen ganzjährig zu beobachten sein werden. Da viele Unternehmen ihren Mitarbeitern ebenfalls Reise- und Kostenbeschränkungen auferlegen, ist insbesondere auch der Luftverkehr in und über Deutschland sowie weltweit das Projektgeschäft betroffen. Wann Einreisebeschränkungen für Reisende aus Deutschland wieder aufgehoben werden, ist aktuell nicht absehbar. Die Auswirkungen auf die Nachfrage nach Flugreisen und den Services der DAS sind damit erheblich. Zwar wurden deshalb in vielen Staaten massive geld- und fiskalpolitische Maßnahmen auf den Weg gebracht, diese werden aber nicht sofort und nachhaltig den Luftverkehr stabilisieren.

Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die Folgen der Krise die wirtschaftliche Entwicklung der DFS auch im Jahr 2021 beeinflussen werden. Die Dauer der Belastungen ist aktuell nicht abschätzbar, da sie maßgeblich vom weiteren Verlauf der Krise abhängen. Mögliche längerfristige Auswirkungen als Folge der Ausbreitung des Coronavirus und die damit verbundene Volatilität der Finanzmärkte sind derzeit nicht abschätzbar und im Ausblick daher nicht enthalten.

Die Geschäftsführung erwartet nach aktueller Einschätzung im Vergleich zum Jahr 2020 einen leichten Anstieg der Verkehrszahlen, aber auf weiterhin sehr niedrigem Niveau. Dies führt auch für 2021 zu einer deutlichen Unterschreitung der geplanten Gebühreneinnahmen und damit einhergehend zu einer entsprechenden Liquiditätsverringerung. Die Umsatzerlöse im Drittgeschäft werden voraussichtlich ebenfalls sinken.

Die Personalkosten, größter Bestandteil der gesamten Kosten, werden u.a. aufgrund des Tarifabschlusses, des weiterhin niedrigen Zinsumfelds und der weiteren Nachführung von Fluglotsen (Auszubildenden) steigen.

Die DFS will den Einnahmerückgängen mit dem oben beschriebenen strategischen Effizienzsteigerung-Programm „STEP“ begegnen. Mit dem Jahr 2020 hat die dritte Regulierungsperiode begonnen, für die derzeit noch keine finalen Zielvorgaben vorliegen. Grund hierfür ist die Corona-Pandemie, die nicht nur in Europa zu einem massiven Verkehrseinbruch geführt hat, sondern auch mit erheblichen finanziellen Einbußen bei allen beteiligten Partnern verbunden ist. Die Europäische Kommission hat darauf reagiert und entschieden, die derzeit gültige Verordnung den Gegebenheiten anzupassen und auf Basis einer Ergänzungsverordnung zur Leistungs- und Gebührenverordnung (VO (EU) 2020/1627), neue europäische Zielwerte für die dritte Regulierungsperiode zu definieren und neue Leistungspläne erstellen zu lassen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Vorgaben ausschließlich auf den Kostenträger Strecke beschränken.

Da die finalen Vorgaben der Ergänzungsverordnung erst im Jahr 2021 erwartet werden, ist eine quantitative Prognose mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Die DFS erwartet bei unveränderter Verordnungslage für 2021 ein negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereich. Das Ergebnis wird im Wesentlichen durch die weiterhin sinkenden Diskontierungszinssätze beeinflusst, die die Pensionsaufwendungen weiterhin steigen lassen. Bei Anwendung der noch nicht feststehenden neuen Verordnung wird ein weiterer Verlust im zweistelligen Millionen-Euro-Bereich erwartet.

Unabhängig von den noch festzulegenden Vorgaben wird die DFS weiterhin auf eine Stärkung des Eigenkapitals durch den Gesellschafter angewiesen sein, um die durch den Verkehrsrückgang sich abzeichnende Liquiditätslücke zu schließen. Hierzu steht die Geschäftsführung in engem Austausch mit dem Gesellschafter, der für das Jahr 2021 bereits eine Eigenkapitalzuführung in Höhe von 300 Mio. EUR beschlossen hat. Weitere Unterstützungen durch den Bund werden in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrsentwicklung regelmäßig geprüft und werden in Abhängigkeit von der Entwicklung der regulatorischen Vorgaben unter Umständen in den nächsten Jahren notwendig sein.

Langen, den 26. Februar 2021

Die Geschäftsführung

Dr. Kerstin Böcker
Geschäftsführerin
Personal

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
Bilanz per 31.12.2020**

Aktiva	31.12.2020 TEUR	31.12.2019 TEUR
A. Anlagevermögen		
<u>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</u>		
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	86.377	100.807
2. Geleistete Anzahlungen	38.420	31.617
	124.797	132.424
<u>II. Sachanlagen</u>		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	229.178	243.708
2. Technische Anlagen und Maschinen	165.024	182.713
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16.076	17.898
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	17.862	10.431
	428.140	454.750
<u>III. Finanzanlagen</u>		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	45.585	45.585
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	21.630	24.830
3. Beteiligungen	1.937	1.994
	69.152	72.409
	622.089	659.583
B. Umlaufvermögen		
<u>I. Vorräte</u>		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.777	4.840
2. Unfertige Leistungen	1.321	1.143
3. Geleistete Anzahlungen	66	33
	6.164	6.016
<u>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	111.976	144.240
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.267	2.677
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	48
4. Sonstige Vermögensgegenstände	151.875	149.335
	267.118	296.300
<u>III. Wertpapiere</u>		
Sonstige Wertpapiere	765.999	765.999
<u>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>	200.390	278.674
	1.239.671	1.346.989
C. Rechnungsabgrenzungsposten	2.592	1.293
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung	521.127	0
E. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	268.075	0
	2.653.554	2.007.865

Passiva	31.12.2020 TEUR	31.12.2019 TEUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	755.288	755.288
II. Kapitalrücklage	74.296	74.296
III. Gewinnrücklagen		
andere Gewinnrücklagen	353.842	353.842
IV. Verlustvortrag	-975.298	-606.655
V. Jahresfehlbetrag	-476.203	-368.643
davon nicht gedeckt	268.075	0
	0	208.128
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.384.930	971.693
2. Steuerrückstellungen	7.894	6.847
3. Sonstige Rückstellungen	146.340	135.543
	1.539.164	1.114.083
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	400.890	128.617
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3.088	2.940
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.669	24.112
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	7.075	9.451
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	35.832	25.754
6. Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	14	0
7. Sonstige Verbindlichkeiten	252.077	122.644
davon aus Steuern: TEUR 15.186 (i. Vj. TEUR 15.789)		
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: TEUR 23 (i. Vj. TEUR 39)		
	724.645	313.518
D. Rechnungsabgrenzungsposten	26.633	25.723
E. Passiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung	363.112	346.413
	2.653.554	2.007.865

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01.2020 bis 31.12.2020**

		31.12.2020 TEUR	31.12.2019 TEUR
1. Umsatzerlöse	1.054.703		1.050.079
2. Verminderung/Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	178		-2.636
3. andere aktivierte Eigenleistungen	93		132
4. sonstige betriebliche Erträge	<u>39.688</u>	1.094.662	<u>44.686</u>
			1.092.261
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für bezogene Waren	-154		-114
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>-8.978</u>	-9.132	<u>-8.256</u>
			-8.370
6. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-605.873		-624.104
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung TEUR 497.654 (i. Vj. TEUR 586.382)	-567.621		-652.960
c) Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts	<u>-7.944</u>	-1.181.438	<u>-8.531</u>
			-1.285.595
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-86.601	-91.129
8. sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>-164.274</u>	<u>-173.833</u>
		-346.783	-466.666
9. Erträge aus Beteiligungen		186	134
davon aus verbundenen Unternehmen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 0)			
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		1.462	104.289
davon aus verbundenen Unternehmen TEUR 861 (i. Vj. TEUR 971)			
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 97.751)			
11. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages übernommene Verluste		-99	0
12. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages erhaltene Gewinne		0	534
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-130.786	-6.745
davon an verbundene Unternehmen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 0)			
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen TEUR 124.792 (i. Vj. TEUR 1.577)			
14. Ergebnisauswirkung aus der Veränderung des aktiven Unterschiedsbetrags aus der Gebührenabrechnung		0	0
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		<u>0</u>	<u>0</u>
16. Ergebnis nach Steuern		-476.020	-368.454
17. sonstige Steuern		-183	-189
18. Jahresfehlbetrag		<u>-476.203</u>	<u>-368.643</u>

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen

Anhang für das Geschäftsjahr 2020

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 2020

Die Geschäftsführung bleibt auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung und aufgrund der eingeleiteten Finanzierungsmaßnahmen bei ihrer realistischen 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.

Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie und die in der Folge ergriffenen, staatlichen Restriktionen zur Eindämmung des Virus in Deutschland hatten negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der DFS. Aufgrund dieser Entwicklungen beschloss die Geschäftsführung ihrerseits entsprechende Maßnahmen vorzunehmen, um den bestmöglichen Schutz der Mitarbeiter zu gewährleisten bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der operativen Leistungsfähigkeit und Absicherung der Liquidität. Die DFS nahm infolgedessen Einsparungen bei Personal- und Sachkosten vor, ordnete den Abbau von Urlaub und Mehrarbeits- bzw. den Aufbau von Minderarbeitsstunden an und kürzte bzw. verschob geplante Investitionen.

Die DFS weist für das am 31. Dezember 2020 endende Geschäftsjahr einen Verlust in Höhe von 476,2 Millionen Euro aus. Die Erlöse aus Streckengebühren und An- und Abfluggebühren brachen massiv ein.

Die DFS rechnet nicht mit einer schnellen Erholung des Luftverkehrs und erwartet eine Rückkehr auf das Vorkrisenniveau nicht vor 2025. Die wegfallenden Einnahmen in den Jahren bis 2024 werden durch einen neuen Leistungsplan und die Verkehrsrisikoteilung annähernd kompensiert. Um die notwendige Liquidität des Unternehmens sicherzustellen, nahm er im Geschäftsjahr 2020 ein Schuldscheindarlehen in Höhe von 500,0 Millionen Euro auf. Zum Jahresende bewilligte der Haushaltsausschuss der alleinigen Gesellschafterin für das Jahr 2021 eine Stammkapitalerhöhung von 300,0 Millionen Euro. Anfang 2021 erhielt die DFS eine Ertragsteuererstattung in Höhe von 64,5 Millionen Euro, die ebenfalls die Liquidität gewährleistet. Darüber hinaus wirkt sich der Carry-Over aus der Verkehrsrisikoteilung ab 2023 positiv auf die Liquidität aus.

Darüber hinaus beschloss die Geschäftsführung für 2021 weitere Maßnahmen, um Kosten zu reduzieren, die Zahlungsströme zu optimieren und die Liquidität zu wahren:

- Investitionsvorhaben werden restriktiv getätigt. Nicht notwendige Investitionen werden reduziert und die Ausgaben verschoben bzw. gestrichen.
- Für den 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 Fluglotsen 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 Kapazitäts-Tarifvertrag wurde für den Zeitraum 2021 bis 2023 den aktuellen Entwicklungen im Luftverkehr angepasst.

Aufgrund dieser Faktoren und der Zusage des Bundes, weitere finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen soweit notwendig, hält die Geschäftsführung an der realistischen Erwartung fest, dass die DFS 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, Nutzungen 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.

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 2023 Fördergelder in einer Höhe von maximal 226,8 Mio. EUR (vgl. auch Lagebericht Kap. 2.2.2) 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 2,30 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 1,25 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.

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 1,60 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 Übergangsversorgungstarifvertrag) wurden 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 entgeltlich erworbener 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 sowie unfertige Leistungen.

3.1.6 Forderungen

Fremdwährungsforderungen bestanden zum 31.12.2020 nicht.

3.1.7 Sonstige Vermögensgegenstände

	TEUR	
Restlaufzeit > 1 Jahr	2020	2019
Forderung aus QTE-Transaktion	16.941	17.268
Fördergelder (Forderungen)	50.532	49.010
Treuhandverein Bankkonto	50	50
Summe	67.523	66.328
Restlaufzeit ≤ 1 Jahr	2020	2019
Treuhandverein Bankkonto	7.164	14.481
Umsatzsteuerguthaben	3.225	4.696
Zinsforderungen	1.204	1.742
Forderung aus QTE-Transaktion	328	5.608
Debitorische Kreditoren	340	222
Forderungen an Mitarbeiter	19.011	14
Steuervorauszahlungen	52.922	55.970
Andere	158	274
Summe	84.352	83.007
Gesamt	151.875	149.335

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 2020 resultieren aus Arbeitszeitkonten aufgrund einer internen tarifvertraglichen Regelung im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie.

Die ausgewiesenen Steuervorauszahlungen betreffen im Wesentlichen die Übertragung eines Fondsvermögens.

Aufgrund der bis Ende 2021 verbleibenden innerdeutschen Rumpfstruktur nach Beendigung der zugrundeliegenden QTE-Transaktion im zweiten Quartal 2012 (vgl. Lagebericht unter Kapitel 5.2.2.4) sind eine Forderung und eine Verbindlichkeit auszuweisen, die sich im Zeitverlauf gleichlaufend reduzieren.

3.1.8 Wertpapiere

Bei den ausgewiesenen Wertpapieren in Höhe von 765.999 TEUR (im Vorjahr 765.999 TEUR) handelt es sich um Fondsvermögen.

3.1.9 Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierbei handelt es sich um Vorauszahlungen für im Folgejahr zu erbringende Dienstleistungen in Höhe von 2.592 TEUR (im Vorjahr 1.293 TEUR).

3.1.10 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung

Dieser Posten beinhaltet für das Geschäftsjahr 2020 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 unter 2.2.2).

3.2 Passiva

3.2.1 Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital dotiert zum 31.12.2020 auf 755.288 TEUR, die Kapitalrücklage beträgt 74.296 TEUR, die Gewinnrücklagen dotieren auf 353.842 TEUR, der Verlustvortrag beträgt 975.298 TEUR. Nach dem Jahresfehlbetrag in Höhe von 476.203 TEUR verbleibt ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag (§ 268 Abs. 3 HGB) in Höhe von 268.075 TEUR.

Der Bundestag hat am Freitag, den 11. Dezember 2020, in dritter Lesung das Haushaltsgesetz 2021 (BT-Drucksache 19/22600) beschlossen. Dieses sieht eine Stammkapitalerhöhung in Höhe von 300 Mio. EUR vor.

Zum Kapitalerhöhungsbeschluss seitens des Gesellschafters sowie zur Leistung der Zahlung vgl. 5.1 (Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

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 2020 wurden 26,3 Mio. EUR zugeführt. Der verbleibende, in der Bilanz noch nicht erfasste Wert beträgt zum 31.12.2020 105,3 Mio. EUR.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Absatz 6 Satz 3 HGB beträgt 712,3 Mio. EUR.

Pensionsverpflichtungen (Mio. EUR, unsaldiert)	2020
- bei einem Durchschnittszins von 7 Jahren	5.407,8
- bei einem Durchschnittszins von 10 Jahren	4.695,5
- Unterschiedsbetrag (§ 253 Absatz 6 HGB)	712,3

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	
	2020	2019
Ausstehender Urlaub und Gleitzeit (netto)	36.305	31.820
Fehlende Rechnungen	6.760	6.499
Erbpachtvertrag Berlin-Schönefeld	2.457	2.429
Sonstige Personalkosten	47.486	45.775
Rückbaukosten	15.592	15.235
Altersteilzeit (netto)	23.339	18.920
Jubiläumszahlungen	3.584	3.332
Aufbewahrungspflichten	8.626	10.028
Übrige	2.191	1.505
Gesamt	146.340	135.543

3.2.3 Verbindlichkeiten

2020, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr ≤ 5 Jahre	> 5 Jahre	
Gegenüber Kreditinstituten	5.008	145.382	250.500	400.890
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3.088	---	---	3.088
Lieferungen und Leistungen	25.359	309	1	25.669
Gegenüber Gesellschafter	7.075	---	---	7.075
Gegenüber verbundenen Unternehmen	35.832	---	---	35.832
Gegenüber Beteiligungsunternehmen	15	---	---	15
Sonstige Verbindlichkeiten	19.576	82.500	150.000	252.076
Gesamt	95.953	228.191	400.501	724.645

2019, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr ≤ 5 Jahre	> 5 Jahre	
Gegenüber Kreditinstituten	51.650	76.967	---	128.617
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2.940	---	---	2.940
Lieferungen und Leistungen	23.780	332	---	24.112
Gegenüber Gesellschafter	9.451	---	---	9.451
Gegenüber verbundenen Unternehmen	25.754	---	---	25.754
Sonstige Verbindlichkeiten	69.144	53.500	---	122.644
Gesamt	182.719	130.799	---	313.518

Fremdwährungsverbindlichkeiten bestanden zum 31.12.2020 in Höhe von 268 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 DFS Energy und der FCS.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr betreffen Zins- und Tilgungsleistungen. Die Zinsverbindlichkeiten entstehen rechtlich erst nach dem Bilanzstichtag. In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ist eine Verbindlichkeit

in Höhe von 23.390 TEUR im Zusammenhang mit der Beendigung der QTE-Transaktion enthalten.

Die sonstigen Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr bis zu fünf Jahren sowie mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren betreffen den Teil der platzierten Schulscheindarlehen, der gegenüber Nichtbanken besteht. In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Steuern in Höhe von 15.186 TEUR enthalten. Weitere wesentliche Posten sind Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern (3.163 TEUR) sowie an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) abzuführende Gebührenanteile zugunsten des Deutschen Wetterdienstes (678 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 unter 2.2.2).

4 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

4.1 Umsatzerlöse

	TEUR	
	2020	2019
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.011.975	1.003.181
Andere Umsatzerlöse	42.728	46.898
Umsatzerlöse Gesamt	1.054.703	1.050.079

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2020	2019
Streckengebühren	369.498	826.799
An- und Abfluggebühren	77.697	182.162
Abführungen an das BAF aus An- und Abfluggebühren	-395	-1.017
Über (-)/Unterdeckung (+) aus Vorjahren (Carry-over)	103.719	71.295
Über (-)/Unterdeckung (+) laufendes Jahr (Carry-over)	400.709	-137.352
Erlöse aus Strecken- und An- und Abfluggebühren	951.228	941.887
Erstattungen des Bundes für militärische Flüge und Einrichtungen	38.379	38.880
Erstattungen des Bundes für gebührenbefreite Flüge	18.000	18.000
Nachrichten für Luftfahrer	9	177
Flugvermessungen	3.611	3.513
Übrige Flugsicherungsleistungen	748	724
Sonstige Flugsicherungsleistungen	60.747	61.294
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.011.975	1.003.181
Beratungsleistungen	---	202
Personaldienstleistungen	9.748	14.194
Vorfeldkontrolle	3.175	2.628
Ausbildungsleistungen	9.358	10.221
Kostenerstattungen	19.012	18.325
Energieverkäufe	44	39
Sonstige	1.391	1.289
Andere Umsatzerlöse	42.728	46.898
Umsatzerlöse Gesamt	1.054.703	1.050.079

Die Umsatzerlöse enthalten für 2020 einen von den Luftraumnutzern zu erstattenden Betrag in Höhe von 61,0 Mio. EUR aus genehmigten, auf 15 Jahre zu verteilenden Nachholeffekten aus der Umstellung der Erhebungsgrundlage (Gebührenbasis) für Flugsicherungsgebühren von der Rechnungslegung nach HGB auf die Rechnungslegung nach IFRS (IFRS conversion) zum 01.01.2007.

4.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2020	2019
Versicherungsleistungen für Pensionen	2.952	2.210
Zuschüsse der EU-Kommission zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	20.875	26.639
Auflösung von sonstigen Rückstellungen	4.092	4.621
Erträge aus der QTE-Rumpfstruktur	5.663	2.600
Andere	6.106	8.616
Gesamt	39.688	44.686

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

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 5.171 TEUR (im Vorjahr 6.171 TEUR), zum überwiegenden Teil aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus Gutschriften für Vorjahre, enthalten.

Die Erträge aus der noch verbleibenden QTE-Rumpfstruktur resultieren aus der Überführung der bis Ende 2012 bestehenden QTE-Transaktion und betreffen Zinsen und Kursveränderungen in Zusammenhang mit einer USD-Forderung.

4.3 Personalaufwand

Im Personalaufwand werden neben den üblicherweise genannten Kosten für Löhne, Gehälter und Sozialaufwand auch Aufwendungen ausgewiesen, die durch das Luftfahrt-Bundesamt 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 2020 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

4.5 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2020	2019
Aufwendungen nach Artikel 67 Absatz 1 und 2 EGHGB	26.328	26.328
Aufwendungen aus der QTE-Rumpfstruktur	2.895	2.254
Kosten Rückdeckungsversicherung	1.057	1.074
Ersatzteile und Instandhaltung	52.130	51.008
Raumkosten	19.371	20.822
Miete und Leasing	8.258	7.922
Fremdpersonal	12.877	10.828
Sonstiger Personalaufwand	6.222	11.602
Rechts- und Beratungskosten	3.929	4.138
Reisekosten	3.015	7.115
Telekommunikationskosten	9.978	9.183
Kosten Vorjahre	1.747	1.155
Kraftfahrzeugkosten	2.941	3.300
Anlagenabgänge	1.010	1.847
Versicherungen	2.381	2.217
Zeitschriften, Fachliteratur, Büromaterial	1.430	1.138
Werbekosten	2.646	2.153
Bewirtungen	399	1.124
Kosten des Geldverkehrs	3.041	1.461
Abwertungen auf Forderungen und Forderungsverluste	864	4.781
Übrige	1.755	2.383
Gesamt	164.274	173.833

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 2.757 TEUR (im Vorjahr 3.003 TEUR) für Infrastrukturkosten von Gebäuden, Anlagenabgänge und sonstige Leistungen enthalten.

Ferner sind korrespondierend zu den QTE-Erträgen in den sonstigen betrieblichen Erträgen, Aufwendungen für Zinsen und Kursveränderungen in Zusammenhang mit einer USD-Verbindlichkeit enthalten.

Der Zinsaufwand und -ertrag aus dem QTE-Sachverhalt stehen sich in USD betragsidentisch gegenüber.

4.6 Zinsen und ähnliche Erträge

Erträge aus Vermögensgegenständen des Deckungsvermögens wurden mit entsprechenden Zinsaufwendungen aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Altersteilzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen verrechnet (vgl. 4.7).

Die im Geschäftsjahr vereinnahmten Zinsen belaufen sich auf 9.525 TEUR (im Vorjahr 15.205 TEUR).

4.7 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Position enthält Zinsaufwendungen aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Altersteilzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen nach Verrechnung mit entsprechenden Erträgen aus Vermögensgegenständen des Deckungsvermögens in Höhe von 123.231 TEUR (im Vorjahr 59.763 TEUR Ertrag). Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind in Kapitel 5.10 tabellarisch dargestellt.

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

Der Posten enthält ferner einen Zinsaufwand aus der Aufzinsung sonstiger Rückstellungen in Höhe von 1.561 TEUR (im Vorjahr 1.577 TEUR). Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 5.860 TEUR (im Vorjahr 5.925 TEUR) gezahlt.

4.8 Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr fiel ein laufender Körperschaftsteueraufwand in Höhe von 0 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR) und laufender Gewerbesteueraufwand in Höhe von 0 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR) an.

Die DFS GmbH zahlte im laufenden Geschäftsjahr 0 TEUR Körperschaftsteuer, 84 TEUR Kapitalertragssteuer und 0 TEUR Gewerbesteuer für das Geschäftsjahr 2020. Es wird mit einer Erstattung für 2020 gerechnet.

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

Latente Steuern

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 Ertrag wie folgt:

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Laufende Ertragsteuern	0	0
Latente Ertragsteuern Wahlrecht § 274 Abs. 1 S. 2 HGB	0	0
Ertragsteueraufwand	0	0

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 Ertragssteuersatz 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:

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2020	2019	2020	2019
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Sachanlagen	291	332	19	35
Anteile an verbundenen Unternehmen	342	342	0	0
Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	13	27	155.452	0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	668.642	553.938	0	0
Sonstige Rückstellungen	18.162	16.552	718	513
Verbindlichkeiten	438	1.264	0	0
	687.888	572.455	156.189	548
Auswirkung § 31b LuftVG:				
Sachanlagen	-282	-322	-19	-35
Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	0	0	-155.452	0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-649.692	-537.650	0	0
Sonstige Rückstellungen	-17.986	-16.402	-718	-513
Verbindlichkeiten	0	0	0	0
	-667.960	-554.374	-156.189	-548
Sonstige Wertberichtigungen	-12.633	-10.860	0	0
Saldierung	0	0	0	0
Latente Ertragsteuern	7.295	7.221	0	0

Der aktive latente Steuerüberhang der Organträgerin DFS GmbH beträgt 7.295 TEUR (im Vorjahr 7.221 TEUR).

Der tatsächliche Ertragsteueraufwand von 0 TEUR entspricht wie im Vorjahr dem erwarteten Ertragsteueraufwand.

Die Überleitung vom erwarteten zum tatsächlichen Ertragsteueraufwand ist nachfolgend dargestellt:

	2020 TEUR	2019 TEUR
Jahresüberschuss vor Ertragsteuern	-476.203	-368.643
Erwarteter Ertragsteuersatz in %	29,83	29,83
Erwarteter Ertragsteueraufwand	0	0
Reduzierung Bemessungsgrundlage wg. § 31b LuftVG	0	0
Steuern Vorjahre aufgrund BP	0	0
Ausländische Steuern	0	0
Abweichungen der Gewerbeertragsteuer	0	0
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand	0	0
Effektiver Steuersatz in %	0,00	0,00

5 Ergänzende Angaben

5.1 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Veränderungen innerhalb der Geschäftsführung der DFS

Zum 31. Dezember 2020 verließ Prof. Klaus-Dieter Scheurle nach acht Jahren als Vorsitzender der Geschäftsführung der DFS das Unternehmen. Sein Nachfolger wird Herr Arndt Schoenemann. Er wechselt vom Flugzeugausrüster Liebherr-Aerospace Lindenberg GmbH zur DFS.

Erhöhung des Stammkapitals der DFS

Die Gesellschafterin der DFS beschloss im Rahmen einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung am 22. Januar 2021, das Stammkapital um 300,00 Millionen Euro von 755,28 Millionen Euro auf 1.055,28 Millionen Euro gegen Ausgabe von 3,00 Millionen Geschäftsanteilen im Nennbetrag von je 100,00 Euro zu erhöhen und verpflichtet sich, die Zahlung zu erbringen. Die Gesellschafterin zahlte am 8. Februar 2021 den Betrag in Höhe von 300,00 Mio. EUR ein.

Maßnahmen vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie

Die Geschäftsführung und die Gewerkschaft der Flugsicherung konnten sich auf ein umfangreiches, ab 2021 gültiges Maßnahmenpaket unter den Bedingungen der Covid-19-Pandemie einigen. So wurde 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 Kapazitäts-Tarifvertrag wurde für den Zeitraum 2021 bis 2023 den aktuellen Entwicklungen im Luftverkehr angepasst.

Aufgrund der fortschreitenden Verbreitung des Coronavirus werden sowohl national als auch weltweit zunehmend restriktive Gegenmaßnahmen mit Auswirkungen auf nahezu alle Branchen getroffen.

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 Unternehmens sind.

5.2 Ergebnisverwendung

Die DFS verzeichnet einen Jahresfehlbetrag in Höhe von -476,2 Mio. EUR und damit kein zur Ausschüttung verfügbares Ergebnis.

5.3 Haftungsverhältnisse

Es bestehen zum 31.12.2020 Verbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen im Sinne des § 251 HGB in Höhe von 4.153 TEUR (im Vorjahr: 2.774 TEUR), welche aus Avalgeschäften resultieren. 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 31.12.2020 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:

2020, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Darlehenszusagen (nicht beansprucht)	---	---	28.370	28.370
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien	11.000	---	---	11.000
Miet-, Pacht-, Leasingverträge	1.221	577	34	1.832
Gesamt	12.221	577	28.404	41.402

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 (3.200 TEUR), zum 31.12.2020 noch mit 21.630 TEUR beansprucht.

Den verbundenen Unternehmen wurden zur Deckung ihres jeweiligen Liquiditätsbedarfes Intercompany-Kontokorrentkreditlinien eingeräumt, die täglich im Rahmen des Cash-Pooling in Anspruch genommen werden können. Diese Vereinbarung dient dem Zweck, im Unternehmensverbund bessere Konditionen bei Geldanlagen und Geldausleihungen zu erzielen und Vorteile zu nutzen, die sich aus einer zentralen und systematischen Durchführung der Finanzdisposition ergeben.

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

2020, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Bestellobligo für immaterielle Vermögensgegenstände	16.805	19.732	---	36.537
Bestellobligo für Sachanlagen	47.747	17.610	1.785	67.142
Bestellobligo, andere	55.981	38.374	267	94.622
Gesamt	120.533	75.716	2.052	198.301

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 766,0 Mio. EUR per 31.12.2020 (Vorjahr 766,0 Mio. EUR). Der Marktwert des Fonds beträgt per 31.12.2020 rund 826,3 Mio. EUR (Vorjahr 829,6 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 2021 bei 1,60 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:

	2020	2019
Eigene Mitarbeiter	5.520	5.373
davon gewerbliche Arbeitnehmer	16	20
davon Angestellte	5.102	4.974
davon beurlaubte Soldaten	142	155
davon technische und kaufmännische Studierende und Auszubildende	260	224
Mitarbeiter des LBA	121	134
davon Beschäftigte (TVöD)	20	25
davon Beamte	101	109
Gesamt	5.641	5.507

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

	Beteiligungs- quote in %	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR
Unmittelbar gehaltene Anteile			
DFS International Business Services GmbH Langen, Deutschland	100,00	48.869	-4.625
DFS Energy GmbH Langen, Deutschland ¹⁾	100,00	5.132	0
FCS Flight Calibration Services GmbH Braunschweig, Deutschland ³⁾	55,00	4.665	362
GroupEAD Europe S.L. Madrid, Spanien ³⁾	36,00	2.068	516
BILSODA GmbH & Co. KG Pullach, Deutschland ³⁾	24,90	2.440	-67
Mittelbar gehaltene Anteile			
DFS Aviation Services GmbH Langen, Deutschland ²⁾	100,00	11.794	0
ESSP Société par Action Simplifiée Toulouse, Frankreich ³⁾	16,67	15.220	4.995
Tower Air Traffic Services S.L. Madrid, Spanien ³⁾	50,00	1.003	---
R. Eisenschmidt GmbH Egelsbach, Deutschland ²⁾	100,00	168	0
Air Navigation Solutions Ltd. London, Vereinigtes Königreich, Großbritannien und Nordirland ³⁾	100,00	383 TGBP	95 TGBP
Kaufbeuren ATM Training GmbH Kaufbeuren, Deutschland ²⁾	100,00	100	0
DAS Aviation Services Bahrain CO W.L.L., Ma- nama, Bahrain	100,00	720 TBHD	613 TBHD
Droniq GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	51,00	5.578	-2.692
FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH, Wien, Österreich ³⁾	30,00	272	-22
UNIFLY NV, Antwerpen, Belgien ³⁾	22,80	12.598	-3.936

¹⁾ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS

²⁾ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS IBS

³⁾ Werte zum 31.12.2019

5.9 Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Nahe stehende Unternehmen

Die alleinige Gesellschafterin der DFS ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). 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.

Nahe stehende Personen

Als nahe stehende 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 (-), TEUR	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
Umsatzerlöse	72.951	14.267	249
Bezogene Leistungen	---	-8.978	---
Personalaufwand	-7.943	---	---
Sonstige betriebliche Aufwendungen	---	-10.427	-140
Zinserträge	---	861	---
Beteiligungserträge / Verlustausgleich	---	-99	186

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 Aufwand in Höhe von 99 TEUR resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag zwischen der DFS und der DFS Energy. Aus einer Beteiligung erhielt die DFS eine Ausschüttung von 186 TEUR.

Vermögensgegenstände (+) / Schulden (-), TEUR	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
Finanzanlagen	---	67.215	1.937
Forderungen*	924	4.842	---
Verbindlichkeiten*	-7.999	-37.407	-15

* 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.

Saldierte Vermögensgegenstände (+) und Schulden (-) in TEUR

Pensionsrückstellungen	-4.625.900
Aktivwerte (Anschaffungskosten)	3.297.724
Aktivwerte (beizulegender Zeitwert)	3.240.970
Nettobetrag (Pensionsrückstellung)	-1.384.930

Rückstellung, Langzeitkonten ausstehender Urlaub und Gleitzeit	-67.149
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	30.844
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)	30.844
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)	-36.305

Rückstellung Altersteilzeit	-40.544
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	17.449
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)	17.205
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)	-23.339

Saldierte Aufwendungen (-) und Erträge (+) (TEUR)

Aufwand Pensionsrückstellungen	-113.333
Ertrag Aktivwerte	-9.076
Nettobetrag (enthalten in: Zinsen und ähnliche Aufwendungen)	-122.409

5.11 Geschäftsführung

Dirk Mahns
Geschäftsführer Betrieb
(ab 1. Februar 2020)

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer Technik
(ab 1. März 2020)

Dr. Kerstin Böcker
Geschäftsführerin Personal
(ab 15. August 2020)

Die Geschäftsverteilung ist im Lagebericht in Kapitel 1.2 dargestellt.

5.12 Aufsichtsrat

Vertreter der Gesellschafterin

Dr. Tamara Zieschang

Vorsitzende
Staatssekretärin
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
(Aufsichtsratsmitglied seit 26. Februar 2020, Vorsitzende seit 28. April 2020)

Antje Geese

Ministerialdirigentin
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Dr. Martina Hinricher

Ministerialdirektorin a. D.
(Aufsichtsratsmitglied und Vorsitzende bis 25. Februar 2020)

Armin Havenith

Oberst i. G.
Bundesministerium der Verteidigung
(Aufsichtsratsmitglied seit 18. März 2020)

Frank Best

Oberst i. G.
Bundesministerium der Verteidigung
(Aufsichtsratsmitglied bis 17. März 2020)

Dr. Angelika Kreppein

Regierungsdirektorin
Bundesministerium der Finanzen

Carmen von Bornstaedt-Radbruch

Ministerialrätin a. D.

Dr. Carl-Stefan Neumann

Geschäftsführer
Carl-Stefan Neumann Advisory & Investments GmbH

Vertreter der Arbeitnehmer

Sabrina Leitzbach

Stellvertretende Vorsitzende
Fluglotsin
(Stellvertretende Vorsitzende seit 17. Dezember 2020)

André Vöcking

Flugsicherungsingenieur

Markus Siebers

Fluglotse
(Stellvertretender Vorsitzender bis 16. Dezember 2020)

Andrea Wächter

Leiterin Tower Hamburg

Oktay Kaya

Vorsitzender Gesamtbetriebsrat
Fluglotse
(Aufsichtsratsmitglied seit 18. Januar 2020)

Jörg Waldhorst

Referent Luftfahrthindernisse

Peter Schaaf

Vorsitzender Konzernbetriebsrat
Fluglotse
(Aufsichtsratsmitglied bis 17. Januar 2020)

6.1 Gesamtbezüge der Organmitglieder

Im Geschäftsjahr 2020 betrugen die Gesamtbezüge der Mitglieder der Geschäftsführung 1.262,4 TEUR und die Vergütungen des Aufsichtsrats 54,1 TEUR.

Vergütung der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2020 in TEUR

Name	Erfolgs- unabhängige Komponente	Erfolgs- abhängige Komponente	Gesamt- bezüge
Dirk Mahns (ab 1. Februar 2020)	233,3	---	233,3
Friedrich-Wilhelm Menge (ab 1. März 2020)	209,8	---	209,8
Dr. Kerstin Böcker (ab 15. August 2020)	104,4	---	104,4
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (bis 31. Dezember 2020)	343,4	165,9	509,3
Dr. Michael Hann (bis 13. Februar 2020)	36,8	---	36,8
Robert Schickling (bis 31. Januar 2020)	23,9	144,9	168,8
	951,6	310,8	1.262,4

Kredite

Mitglieder der Geschäftsführung erhielten im Geschäftsjahr 2020 vom Unternehmen keine Kredite.

Pensionsrückstellungen

Zum Ende des Geschäftsjahres 2020 beläuft sich die Pensionsrückstellung für Pensionszusagen gegenüber den derzeitigen Geschäftsführungsmitgliedern auf 3.612 TEUR. Für Pensionszusagen gegenüber früheren Geschäftsführungsmitgliedern besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von insgesamt 17.891 TEUR.

Pensionszahlungen an frühere Geschäftsführungsmitglieder

Im Geschäftsjahr 2020 erhielten frühere Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Hinterbliebene Pensionszahlungen in Höhe von insgesamt 1.234 TEUR.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2020

Name (alphabetische Reihenfolge)	Vergütung (TEUR)
Frank Best	0,0
Carmen von Bornstaedt-Radbruch	4,0
Antje Geese	5,1
Armin Havenith	4,3
Dr. Martina Hinricher	1,0
Oktay Kaya	4,0
Dr. Angelika Kreppein	4,2
Sabrina Leitzbach	4,1
Dr. Carl-Stefan Neumann	5,2
Peter Schaaf	0,3
Markus Siebers	5,0
André Vöcking	4,1
Andrea Wächter	4,2
Jörg Waldhorst	4,1
Dr. Tamara Zieschang*	4,5
Gesamt	54,1

* Die Zahlung erfolgte direkt an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine Jahresvergütung von 4.000 EUR. Für die Vorsitzenden der Ausschüsse sowie den stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats beträgt diese Jahresvergütung 5.000 EUR und für die Vorsitzende des Aufsichtsrats 6.000 EUR.

Kredite

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2020 vom Unternehmen keine Kredite.

Vergütung von Mitgliedern des Aufsichtsrats für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2020 keine Vergütungen für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge.

6.2 Honorar des unabhängigen Abschlussprüfers

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

	2020, TEUR
Prüfungsleistungen	103
Andere Bestätigungsleistungen	80
Steuerberatungsleistungen	8
Sonstige Leistungen	8
Gesamt	199

6.3 Public Corporate Governance Kodex

Der Corporate Governance-Bericht sowie die Entsprechenserklärung nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes werden auf der DFS-Homepage veröffentlicht.

Langen, den 26. Februar 2021

Die Geschäftsführung

Dr. Kerstin Böcker
Geschäftsführerin
Personal

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstel- lungskosten					Abschreibungen					Buchwerte	Buchwerte
	Stand 01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2020	Stand 01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2020	Stand 31.12.2020	Stand 31.12.2019
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	656.206	5.008	-251	1.409	662.372	555.399	20.791	-195	0	575.995	86.377	100.807
Geleistete Anzahlungen	31.617	8.023	0	-1.220	38.420	0	0	0	0	0	38.420	31.617
Immaterielle Vermögensgegenstände	687.823	13.031	-251	189	700.792	555.399	20.791	-195	0	575.995	124.797	132.424
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	617.544	1.336	-569	195	618.506	373.836	15.883	-391	0	389.328	229.178	243.708
Technische Anlagen und Maschinen	1.016.637	25.300	-21.676	3.736	1.023.997	833.924	45.422	-20.373	0	858.973	165.024	182.713
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	85.185	2.704	-2.131	8	85.766	67.287	4.504	-2.101	0	69.690	16.076	17.898
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10.431	11.559	0	-4.128	17.862	0	0	0	0	0	17.862	10.431
Sachanlagen	1.729.797	40.899	-24.376	-189	1.746.131	1.275.047	65.809	-22.865	0	1.317.991	428.140	454.750
Anteile an verbundenen Unternehmen	45.585	0	0	0	45.585	0	0	0	0	0	45.585	45.585
Ausleihungen an verbundenen Unternehmen	24.830	0	-3.200	0	21.630	0	0	0	0	0	21.630	24.830
Beteiligungen	1.994	0	-57	0	1.937	0	0	0	0	0	1.937	1.994
Finanzanlagen	72.409	0	-3.257	0	69.152	0	0	0	0	0	69.152	72.409
Anlagevermögen	2.490.029	53.930	-27.884	0	2.516.075	1.830.446	86.600	-23.060	0	1.893.986	622.089	659.583

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk haben wir wie folgt erteilt:

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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020, sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft.

Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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 uns vor dem Datum dieses Vermerks des Abschlussprüfers vorgelegte Erklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (www.deutscher-nachhaltigkeitskodex.de) und den Corporate Governance Bericht nach Nr. 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir hierzu 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 unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

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

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

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken sowie und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2021

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Susanne Schorse
Wirtschaftsprüferin

Martin Lächele
Wirtschaftsprüfer