

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 2021

der

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen**

Datum der Feststellung: 10. Mai 2022

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021
2. Bilanz zum 31. Dezember 2021
3. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021
4. Anhang für das Geschäftsjahr 2021
5. Bestätigungsvermerk



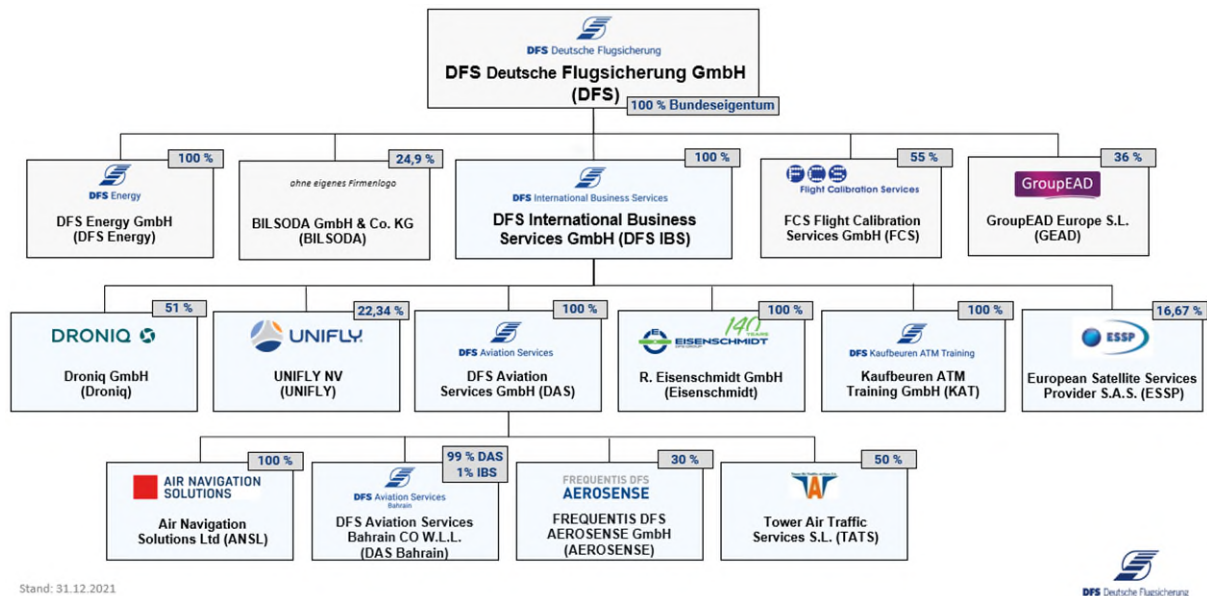
Zusammengefasster Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für das Geschäftsjahr 2021

Der Konzernlagebericht 2021 wurde gemäß § 315 Abs. 5 HGB in Verbindung mit § 289 Abs. 2 HGB mit dem Lagebericht der DFS zusammengefasst. Der Jahresabschluss der DFS, der nach den Vorschriften des HGB aufgestellt wird, und der zusammengefasste Lagebericht werden zeitgleich im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht. Die nachfolgenden Informationen gelten, soweit nicht anders vermerkt, für den DFS-Konzern und die DFS gemeinsam. Kapitel, die lediglich Informationen zur DFS Deutsche Flugsicherung GmbH enthalten, sind als solche gekennzeichnet.

1 Grundlagen des Konzerns.....	2
2 Wirtschaftsbericht	10
3 Segmententwicklung	27
4 Mitarbeiter	32
5 Compliance.....	35
6 Risikobericht	36
7 Prognosebericht	41
8 Erläuterungen zum Einzelabschluss der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (HGB).....	47

1 Grundlagen des Konzerns

1.1 Konzernstruktur



Stand: 31.12.2021



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. Zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle betreibt die DFS vier Kontrollzentralen in Langen, München, Karlsruhe und Bremen sowie Kontrolltürme an den 15 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen.

Von dort aus werden die Strecken- und An- und Abflugkontrolldienste für den unteren und oberen Luftraum sowie die Flugplatzkontrolldienste erbracht.

Die Flugsicherungsdienste beinhalten u. a. auch Flugberatungsdienste, die Verkehrsflussregelung und das Luftraummanagement. Hierfür entwickelt und betreibt sie Systeme für Air-Traffic-Management (ATM), Kommunikations-, Ortungs- und Navigationsdienste und die Administration.

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

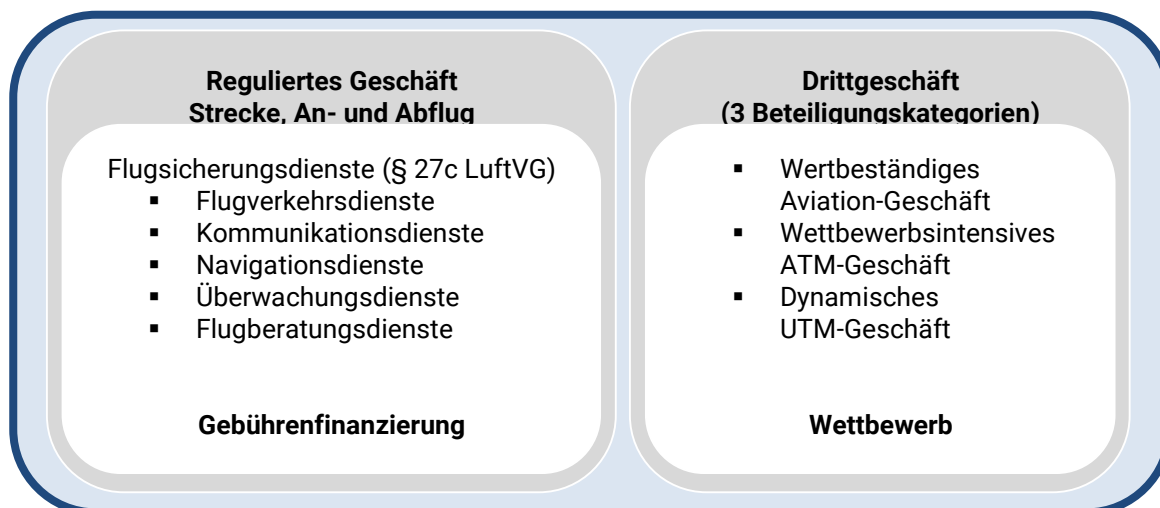
Die Gebühren für Flugplatzkontrolldienste werden durch Rechtsverordnung des Bundes für den An- und Abflugbereich (§1 (1) FSAKV) festgesetzt.

1.2 Geschäftstätigkeit

1.2.1 Überblick

Der DFS-Konzern sichert mit insgesamt 6.079 operativen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (davon 5.584 DFS) den deutschen Luftraum und bietet zusätzliche Leistungen im freien Wettbewerb an (Drittgeschäft).

Der DFS-Konzern unterteilt seine Geschäftstätigkeit in das gebührenfinanzierte Segment „Reguliertes Geschäft“ und das preisfinanzierte Segment „Drittgeschäft“. Das gebührenfinanzierte Segment bildet dabei den unternehmerischen Schwerpunkt. Im Geschäftsjahr 2021 allokierte die DFS die Beteiligungsunternehmen des Drittgeschäftes von ehemals fünf „Strategischen Geschäftsfeldern“ in fortan drei „Beteiligungskategorien“.



1.2.2 Reguliertes 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. Zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle betreibt die DFS insgesamt vier Kontrollzentralen in Langen, München, Karlsruhe und Bremen. Von dort aus werden die Strecken- und An- und Abflugkontrolldienste (APP) für den unteren und oberen Luftraum sowie die Flugverkehrskontrolldienste an den 15 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen erbracht. Diese beinhalten u. a. auch Flugberatungsdienste, Verkehrsflussregelungen und das Luftraummanagement. Hierfür entwickelt und betreibt sie Systeme für Air-Traffic-Management (ATM), Kommunikations-, Ortungs- und Navigationsdienste und die Administration.

Bei den Strecken-, An- und Abflugkontrolldiensten werden die Gebühren gemäß Flugsicherungs-Strecken-Kostenverordnung (FSStrKV) durch Beschlüsse der erweiterten Kommission von EUROCONTROL pro Kalenderjahr festgesetzt.

Bei den An- und Abflugdiensten an den internationalen Verkehrsflughäfen (Towerdienste) werden die Gebühren durch Rechtsverordnung des Bundes für den An- und Abflugbereich (§1 (1) FSAKV) festgesetzt.

1.2.3 Drittgeschäft

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

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

1.3 Rechtlicher Rahmen und Führungsorganisation

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

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

Alleingesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die nachfolgende Geschäftsverteilung der DFS-Geschäftsführung (gültig seit 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

Geschäftsführung und Mitglieder der ersten Führungsebene (Bereichsleiter) informieren sich regelmäßig im „Executive Committee“ ressortübergreifend über wesentliche unternehmensrelevante Themen.

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

Die Tochter- und Beteiligungsunternehmen im Drittgeschäft werden im Wesentlichen über die Holdinggesellschaft DFS International Business Services GmbH (DFS IBS) geführt.

Die Konzernleitung reagiert auf die fortlaufende Konsolidierung in der Luftfahrt und die daraus resultierenden diversifizierten Rahmenbedingungen und prüft regelmäßig, ob weitere Maßnahmen zur Anpassung und Ausrichtung der Konzernstruktur einzuleiten sind.

1.4 Strategien und Ziele

1.4.1 Strategische Ausrichtung

Im Laufe des Jahres 2021 wurde eine neue Konzernstrategie entwickelt. Mit DFS 2030 wurde die übergreifende und langfristige Ausrichtung für die DFS und ihre Tochtergesellschaften gestaltet und dabei konkrete Ziele und Maßnahmen für die kommenden zehn Jahre definiert.

Das Flugsicherungsumfeld ist im Wandel. Neue Technologien und höhere Umweltaanforderungen verändern den Luftverkehr. In der Branche gibt es zunehmenden Wettbewerb und neue Marktteilnehmer. Zusätzlich bringt die COVID-19-Krise enorme finanzielle Einbußen: Der Flugverkehr ist gesunken, mit einer Erholung wird frühestens 2024 gerechnet. Kunden fordern sinkende Gebühren für Flugsicherungsdienstleistungen, bei gleichbleibender Qualität.

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



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

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

Wir stärken unsere finanzielle Nachhaltigkeit durch eine langfristige Liquiditätssicherung und erhöhen die Profitabilität.

Wir nehmen unsere soziale Verantwortung wahr, setzen auf nachhaltiges Personalmanagement und schaffen eine wertebasierte Unternehmenskultur.

Wir gestalten die Zukunft des umweltoptimierten Luftverkehrs mit und treiben gleichzeitig ökologische Nachhaltigkeit im Unternehmen voran.

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

Wir fördern die Weiterentwicklung des Systems Luftverkehr durch eine Optimierung unseres Leistungsangebots. Wir sammeln Impulse für kundenorientierte Entwicklungen über einen intensiven Dialog mit Kunden und Partnern.

Wir steigern unsere kundenorientierte Flexibilität, um dynamischer auf Verkehrs- und Wettbewerbsentwicklungen reagieren zu können. Wir entwickeln und realisieren die Berufsbilder der Zukunft.

Wir erzielen eine kontinuierliche Effizienzsteigerung der internen und externen Dienstleistungen mittels effektiver Prozessketten und effizientem Personaleinsatz.

Innovationsfähigkeit beschreibt die dritte strategische Priorität unseres Konzerns – sie ist Voraussetzung der bereits ausgeführten Prioritäten. Für zukunftsweisende Weiterentwicklungen und langfristigen Unternehmenserfolg braucht es relevante Innovationen.

Wir erschließen die Potentiale der Digitalisierung und Automatisierung in betrieblichen Kernprozessen und technischen Unterstützungsbereichen. Wir etablieren einen zeitgemäßen Datenaustausch mit unseren Kunden und Partnern.

In den Kernsystemen der Flugsicherung realisieren wir eine flexible Architektur und verkürzen die Innovationszyklen. Über einen verbesserten Datenaustausch schaffen wir die Basis für wettbewerbsfähige Datendienste.

Wir fördern interne Innovation und nutzen digitale Möglichkeiten für zeitgemäße Arbeitswelten und Arbeitsweisen.

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

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

1.4.2 Programm STEP

Die Corona-Pandemie hat zu einem massiven Einbruch des Flugverkehrs geführt. Allein in Europa haben sich die Verkehrszahlen mehr als halbiert: 2020 wurden nur noch rund fünf Millionen Flüge gezählt, das sind 6,1 Millionen weniger als im Vorjahr. Die DFS rechnet momentan frühestens für 2024 mit einer Erholung des Luftverkehrs.

Aufgrund der erheblichen Einnahmeverluste hat die Geschäftsführung das Programm STEP ins Leben gerufen. STEP ist das **ST**rategische **E**ffizienzsteigerungs-**P**rogramm der DFS und hat das Ziel, die finanzielle Nachhaltigkeit durch hohe Kostendisziplin, effiziente Abläufe und einen optimalen

Ressourceneinsatz zu sichern. Um die notwendige Personalkostenreduktion zu erreichen, müssen die Prozesse und Strukturen effizienter und zukunftsorientiert organisiert werden.

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

1.4.3 Finanzstrategie

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

Gute bis sehr gute Bonität

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

Angemessene Liquidität

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 ausreichend nicht insolvenzgesichertes Fondsvermögen zur Verfügung.

Adäquate Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote

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

Geringe Verschuldung

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

Risikomanagementsystem

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

1.5 Steuerung

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

Reguliertes Geschäft

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

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

Drittgeschäft

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

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

1.6 Forschung und Entwicklung

Der im weltweiten Vergleich äußerst verkehrsreiche und komplexe deutsche Luftraum erfordert eine dauerhaft besonders leistungsfähige Flugsicherung. Technologische und betriebliche Innovationen stellen eine wichtige Voraussetzung dar, um 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.

Die DFS treibt im Rahmen ihrer DFS-Konzernstrategie 2030 innovative Entwicklungen gezielt voran. Die nationalen Aktivitäten befassen sich mit regionalen Herausforderungen wie der Optimierung von Flugrouten für Überflüge und des Betriebs von hoch belasteten Flughäfen wie Frankfurt und München einschließlich ihrer An- und Abflüge. Hierzu führt die DFS Real- und Schnellzeitsimulationen durch, erprobt neue Schlüsseltechnologien und entwickelt darauf aufbauende Flugsicherungssoftware und geeignete Simulatoren. Überdies beteiligt sich die DFS auch an Förderprogrammen des Bundes, 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.

Für Forschung und eigene Entwicklungen hat die DFS insgesamt ca. 57,4 Mio. EUR aufgewendet und ca. 295 Personalkapazitäten eingesetzt. Die Aktivierungsquote beträgt rund 49,6 Prozent.

Hierfür erhielt die DFS 2021 Fördermittelauszahlungen in Höhe von 34,0 Mio. EUR aus europäischen Förderprogrammen einschließlich SESAR und dem deutschen Luftfahrtforschungsprogramm. Die Umsetzung der F&E-Ergebnisse findet auch im Rahmen der SESAR Deployment Alliance (SDA) zusammen mit Flugsicherungsdienstleistern, Airlines und Flughafenbetreibern statt.

2 Wirtschaftsbericht

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie politische, rechtliche und branchentypische Faktoren beeinflussen maßgeblich den Luftverkehr. Während eine prosperierende Weltwirtschaft den Luftverkehr fördert, können politische Spannungen, Naturkatastrophen, regulatorische, rechtliche oder steuerliche Belastungen sowie 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.

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

Die Weltwirtschaft wuchs im Jahr 2021 nach den Erhebungen des Internationale Währungsfonds (IWF) um rund 5,9 Prozent und verzeichnete damit den höchsten Anstieg seit 80 Jahren. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) stellte ein Wachstum des weltweiten Bruttoinlandsproduktes von rund 5,6 Prozent zum Vorjahr fest. Diese Erholung ist allerdings uneinheitlich und spiegelt weitgehend die starken Erholungen in einigen großen Volkswirtschaften wider. In vielen Schwellen- und Entwicklungsländern belasten weiterhin Impfhemmnisse die Aktivität. Der rasche Nachfrageanstieg im Zuge der Wiedereröffnung der Volkswirtschaften und gestreckte Lieferketten treibt die Preise für wichtige Rohstoffe wie Öl und Metalle in die Höhe. Die weltweiten Lieferengpässe bei Vorprodukten wie zum Beispiel Computerchips und Holz tragen gleichfalls zum Anstieg der Inflation bei.

Im Vorjahr prognostizierte die OECD noch einen weltweiten Zuwachs von rund 4,2 Prozent für das Jahr 2021, während die Weltbank von rund 4,0 Prozent im Jahr 2021 ausging. Zahlreiche statistische Untersuchungen zeigen eine Korrelation von wirtschaftlichen Kenngrößen, zum Beispiel dem Bruttoinlandsprodukt und den Messzahlen im Luftverkehr, wie Passagierzahlen oder Bewegungen. Mit Ausbruch der Corona-Pandemie ist eine weitgehende Entkoppelung der genannten Kenngrößen festzustellen. Die Entwicklung im Luftverkehr wird sehr viel mehr von den COVID-19-Impfquoten in den einzelnen Ländern sowie den damit verbundenen Reisebeschränkungen bestimmt. Trotz einem Anstieg des weltweiten Wirtschaftswachstums über die Prognosen hinaus, entwickelt sich Luftverkehr nur mäßig.

Die EU-Wirtschaft wuchs im Jahr 2021 um rund 5,2 Prozent verglichen mit dem Vorjahr und erholte sich damit schneller als erwartet von der pandemischen Rezession. Erwartet wurde für die EU ein Wirtschaftswachstum von rund 4,1 Prozent. Die Haushalte reagieren auf die sich verbessernde epidemiologische Lage und die allmähliche Lockerung der Eindämmungsmaßnahmen mit vermehrten Käufen im Binnenmarkt. Das Wachstum des privaten Konsums nimmt in der EU entsprechend auf breiter Basis zu.

Die deutsche Wirtschaft erholte sich 2021 vom Corona-bedingten Einbruch des Vorjahres, wenngleich sie die Wirtschaftsleistung das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht hat: Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg nach Angaben des Statistischen Bundesamts in 2021 um rund 2,7 Prozent (Stand 14.01.2022). Die Bundesregierung hatte ein Wachstum von rund 3,0 Prozent erwartet. Hauptgrund für die geringere Steigerungsrate sind Lieferengpässe in vielen Betrieben in der Automobil- und Elektroindustrie sowie im Maschinenbau, die die industrielle Wertschöpfung bremsen. Die Dienstleistungsbereiche, hier insbesondere die Luftverkehrswirtschaft, sind nach wie vor durch die Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie eingeschränkt.

2.2 Geschäftsverlauf

Das Jahr 2021 ist für die DFS wie auch für die Luftfahrt insgesamt weiterhin geprägt gewesen von den Auswirkungen der pandemischen Lage durch den Erreger SARS-CoV-2.

In den Sommermonaten, beginnend im Juni bis weit in den Spätherbst hinein, konnte sich das Luftverkehrsaufkommen in Deutschland bis auf ein zwischenzeitliches Niveau von 80 Prozent des Jahres 2019 (im November) erholen. Diese Zunahme der Verkehrszahlen trotz Beginn des Winterflugplans, der gemeinhin mit deutlich weniger Verkehr einhergeht, lässt sich mit den Nachhol-Effekten privater Urlaubsreisen begründen. Gleichwohl hat im Jahresdurchschnitt 2021 die Zahl der Flugbewegungen nur etwa 65 Prozent des Vor-Corona-Jahres erreicht. Der exponentielle Anstieg der COVID19-Infektionszahlen in Deutschland im November hat dann im Dezember auch auf die Verkehrszahlen durchgeschlagen und eine erneute Dämpfung auf Niveau des Gesamtjahres bewirkt.

Die anhaltend schlechte Geschäftssituation, verursacht durch die Pandemiefolgen, hat die DFS-Geschäftsführung unter anderem dazu bewogen, ein Strategisches Effizienzsteigerungs-Programm – STEP – im Unternehmen zu etablieren, das Prozesse und Strukturen effizienter und zukunftsfest gestalten soll. Mit den daraus resultierenden nachhaltigen Kostensenkungen soll auch das System Luftfahrt insgesamt entlastet werden. Das Programm STEP soll Effizienzen bis zum Ende der dritten Regulierungsperiode im Jahr 2024 wirksam werden lassen. Es wird in enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung etabliert.

Das anhaltend niedrige Verkehrsniveau führte bei der DFS zu erheblichen Liquiditätsverlusten. Diese konnten durch einen Eigenkapitalzuschuss des Gesellschafters Bundesrepublik Deutschland an die DFS in Höhe von 300 Mio. EUR teilweise gemindert werden. Durch Entnahmen aus dem zur Verfügung stehenden nicht insolvenzgesicherten Fondsvermögen konnte die schwierige Liquiditätslage zudem weiter aufgefangen werden.

Für das Thema Innovation steht das Reallabor Hamburg Pate: Hier haben DFS und ihre Tochtergesellschaft Droniq, das Joint Venture mit der Deutschen Telekom, europaweit erstmalig im Juli 2021 ein Verkehrssystem für Drohnen in einem geschützten Luftraum im Hafen Hamburg installiert, etabliert und kontrolliert.

Die DFS hat für das Bundesverkehrsministerium eine nationale „Digitale Plattform Unbemannte Luftfahrt“ (dipul) aufgebaut, die am 10. Januar 2022 freigeschaltet wurde. Sie soll Schnittstelle werden für Daten zu CE-klassifizierten Drohnen. Die Plattform wurde als Regierungswebsite für das Verkehrsressort von der DFS konzipiert und entwickelt und enthält u.a. Daten zu Wetter oder geografischen Gebieten sowie Schnittstellen für Antragsverfahren von Betreibern von unbemannten Luftfahrtsystemen in Bund und Land.

Bei den bodengebundenen Navigationshilfen wurde zum einen der weitere Abbau von Drehfunkfeuern forciert. Zum anderen konnte bei weiterhin für das sichere Fliegen notwendigen Navigationsanlagen eine aktive Unterstützung des Bundes eingeworben werden. So wird der Austausch von konventionellen durch gegenüber Störeinflüssen von Windenergieanlagen robusteren Doppler-Drehfunkfeuern mit einer finanziellen Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) direkt unterstützt. Beide Maßnahmen leisten so auch einen unmittelbaren Beitrag für den verstärkten Ausbau der Windenergie an Land.

2.2.1 Entwicklung des Luftverkehrs

IFR-Flüge 2021

Die Entwicklung im Luftverkehr im Jahr 2021 war weitgehend von der COVID-19-Pandemie, den Impffortschritten in den einzelnen Ländern sowie den damit verbundenen Einreiseregularien bestimmt. Der zu verzeichnende Verkehrsanstieg gegenüber dem Vorjahr wurde hauptsächlich durch den Touristikverkehr angetrieben, während die Erholung des Geschäftsreiseverkehrs nur zögerlich einsetzte.

Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen weltweiten Reisebeschränkungen bestimmten den Luftverkehr weitgehend in der ersten Hälfte des Jahres 2021. Im ersten Halbjahr 2021 konnten nur rund 33,0 Prozent des Verkehrsaufkommens von 2019 verzeichnet werden. Erst im Juni 2021 zeigte sich ein erster Anstieg und ab Juli 2021 zog das Verkehrsaufkommen deutlich an. Die sinkende Inzidenz sowie der Impffortschritt insbesondere in den Industrieländern, einhergehend mit dem Ferienbeginn, waren hauptverantwortlich für diese Entwicklung.

Der Erholungstrend im Luftverkehr setzte sich im 3. Quartal 2021 fort, in dem bereits wieder rund 62,8 Prozent des Verkehrsaufkommens von 2019 erzielt wurden. Das Entfallen weitreichender Reisebeschränkungen im kontinentalen Reiseverkehr war Ursache für die dynamische Entwicklung. Neben der Touristik stieg auch das Segment der „Besuche von Freunden und Verwandten“ wieder auf Vorkrisenniveau an. Die Türkei und Griechenland waren dabei die Top-Urlaubsdestinationen im Sommer 2021.

Die hohen Restriktionen zu den interkontinentalen Reisezielen bremsten den Verkehr allerdings weiterhin deutlich. Viele Destinationen waren nicht oder nur mit hohen Auflagen zugänglich. Das Ende des Travel Ban in die USA für geimpfte Europäer ab November 2021 stellte nur einen weiteren Schritt zur Normalisierung dar. Im 4. Quartal 2021 wurde ein Verkehrsaufkommen von rund 71,1 Prozent des Jahres 2019 erreicht. Das Aufkommen der Omikron-Variante bremste erneut die Dynamik.

Im Gesamtjahr 2021 lag der Verkehr mit 1.669.139 IFR-Flügen rund 14,3 Prozent über dem Verkehr des Jahres 2020. Allerdings wurde damit nur 50,1 Prozent des Niveaus des Jahres 2019 erreicht.

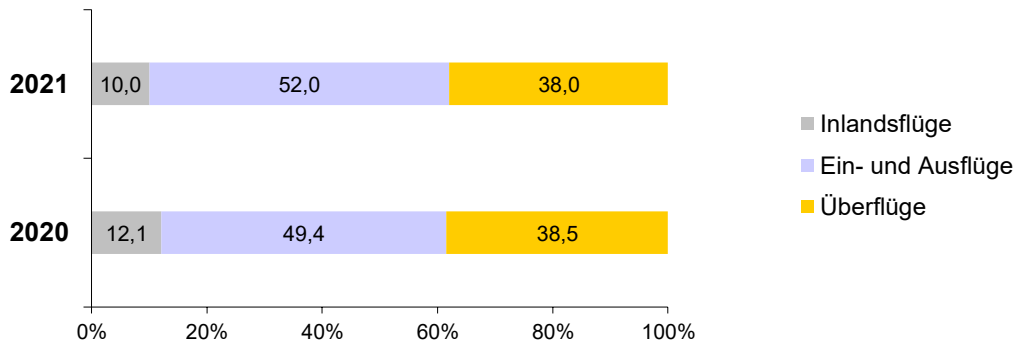
IFR-Flüge in Deutschland			
	2021	2020	Veränderung
Zivile Flüge	1.624.640	1.418.619	+14,5%
Militärische Flüge	44.499	42.149	5,6%
Summe	1.669.139	1.460.768	+14,3%

Der verkehrsreichste Tag im Jahr 2021 war mit 7.456 kontrollierten Flügen der 8. Oktober.

Der Verkehrsanstieg ist auf eine Zunahme der Flüge im Überflugverkehr (+12,8 Prozent) sowie bei den Ein- und Ausflügen (+20,3 Prozent) zurückzuführen und in der Wiederaufnahme vorwiegend kontinentaler Verkehrsverbindungen begründet. Der Inlandsverkehr sank im Vergleich zum Vorjahr um -5,6 Prozent. Der weiterhin verhaltene Interkontinentalverkehr und damit verbunden die geringe Anzahl von Zubringerflügen sind Hauptursache für diese Entwicklung.

In den Anteilen am Gesamtverkehrsaufkommen spiegelt sich dies wider. Der Anteil der Überflüge sowie der Ein- und Ausflüge nahm zu. Der Anteil der Inlandsflüge sank dadurch wieder auf das Vorkrisenniveau von 10 Prozent.

Verteilung der IFR-Flüge (%)



Luftverkehr an DFS-betreuten Flughäfen

An den deutschen internationalen Verkehrsflughäfen ist im Jahr 2021 eine Verkehrszunahme von rund 9,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf 962.111 An-/ Abflüge zu verzeichnen. Dies entspricht rund 45,1 Prozent des Niveaus des Jahres 2019.

Auf Wachstumskurs sind vor allem die beiden Verkehrsflughäfen in Frankfurt (+23,3 Prozent) und Leipzig/Halle (+18,6 Prozent), während die Gruppe der kleineren International Access Airports 2 (Dresden, Erfurt/Weimar, Münster/Osnabrück, Saarbrücken, Bremen) weiterhin Rückgänge im zweistelligen Minusbereich im Vergleich zum Vorjahr ausweisen.

Luftverkehr im Vereinigten Königreich (UK)

Air Navigation Solutions Ltd. (ANSL) erbringt Flugsicherungs- und Ingenieurdienstleistungen an den Flughäfen Edinburgh und Gatwick. Darüber hinaus bietet die ANSL flexible und zugeschnittene Air-Traffic-Management (ATM)-Lösungen an. Am Flughafen Gatwick hatte ANSL vor der COVID-19-Pandemie bis zu 60 Flugbewegungen auf der Start- und Landebahn in einer Stunde sicher abgewickelt, was ihn mit insgesamt 280.681 kommerziellen Flugbewegungen im Jahr zum verkehrsreichsten Betrieb auf einer einzigen Start- und Landebahn der Welt machte. Die Auswirkungen der Pandemie ließen das Flugverkehrsaufkommen an den Flughäfen Gatwick und Edinburgh im Jahr 2020 um 70 Prozent und im Jahr 2021 nochmals um 18 Prozent auf sodann insgesamt 98.655 kommerzielle Flugbewegungen sinken.

Die Auswirkungen der globalen Pandemie auf die Luftverkehrsbranche in Großbritannien führten im Jahr 2021 zu einer Kündigung des Flugsicherungsvertrages am Flughafen Gatwick mit Wirkung im Jahr 2022.

Drohnen – Integration und Detektion

Mit der Durchführung des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Forschungsprojektes „Reallabor U-Space Hamburg“ hat die DFS in Zusammenarbeit mit Droniq die Realisierbarkeit der europäischen U-Space Verordnung vom April 2021 unter Beweis gestellt. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden dem Gesetzgeber als Handlungsempfehlungen zur Verfügung gestellt. Sie dienen als Blaupause für die verbindliche Umsetzung des U-Space in Deutschland ab Januar 2023.

Die Gefährdungslage an den internationalen deutschen Flughäfen ist nach dem Rückgang von gemeldeten Behinderungen durch illegal operierende Drohnen zwischen 2018 und 2020 erneut auf 127 im Jahr 2021 angestiegen (Stand November). Dem trägt auch der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung Rechnung mit der Aussage „Detektion und Abwehr von Drohnen ist hoheitliche Aufgabe“.

Gemäß der Weisung des BMDV hat die DFS im Jahr 2021 auf Basis der Ergebnisse der Testkampagne mit verschiedenen Drohnen-Detektionslösungen an den Flughäfen Frankfurt und München einen Vorschlag zur Umsetzung mit alternativen Handlungsoptionen entwickelt. Bis zur Klärung der Finanzierung mit der neuen Hausleitung des BMDV sind keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

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 Kosteneffizienzziele 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/-überschüsse) werden rollierend über die durchschnittliche Restarbeitszeit (15 Jahre) der Mitarbeiter verteilt und in den folgenden Regulierungsperioden zusätzlich als Gebührenbestandteil berücksichtigt (kalkulatorisches Modell) und erhöht Umsatzerlöse und Liquidität. 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.

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 2021) dem Luftraumnutzer in Rechnung zu stellen (Art. 22 der EU-Verordnung 2019/317).

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 seitens der 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 verpflichtete sich als Alleingesellschafterin, das Stammkapital entsprechend zu erhöhen und leistete im Jahr 2021 die entsprechende Zahlung. Mit dieser Maßnahme sollen die Eigenkapitalbasis der DFS stabilisiert und COVID-19-bedingte Einnahmeausfälle teilkompensiert werden.

Die DFS evaluiert derzeit in engem Kontakt mit der Gesellschafterin die Notwendigkeit einer weiteren finanziellen Unterstützung für das Jahr 2023.

Auf der Basis der internationalen und nationalen gesetzlichen Grundlagen und Verordnungen, einer gesicherten Liquiditätsplanung und der wiederholt sehr guten Bonitätsbeurteilung der DFS im Verbund mit ihrer Gesellschafterin für 2021 sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (AAA/Stable/A-1+) seitens Standard & Poor's (vgl. 2.6.3.1) antizipiert die DFS gemeinsam mit dem Gesellschafter eine positive Fortführungsprognose (vgl. hierzu auch Konzern-Anhang in Kapitel 4.1).

Regulierungsperiode 3

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

Die in Folge der COVID-19-Pandemie von den Mitgliedsstaaten im November letzten Jahres verabschiedete Ergänzungsverordnung (EU) 2019/1627 ist die Grundlage einer kompletten Revision der laufenden Regulierungsperiode inkl. neuer Zielwertvorgaben und neu zu entwickelnder Leistungspläne. Das erklärte Ziel der EU-Kommission für diese Ergänzungsverordnung ist eine (rückwirkende) Kostenreduzierungsvorgabe zur Verringerung der gebührensteigernden Auswirkungen der weiterhin geltenden Verkehrsrisikoteilung. Abweichend von der Verordnung (EU) 2019/317 werden in dieser neuen Verordnung die Jahre 2020 und 2021 als Einheit betrachtet.

Die FABEC-Staaten haben sich darauf verständigt, die vom Network-Manager von den EU-Zielwerten abgeleiteten FAB/nationalen Zielwerte für die Schlüsselbereiche Umwelt und Kapazität zu übernehmen. An dieser Entscheidung hat auch Deutschland trotz mehrfacher Warnungen durch die DFS insbesondere hinsichtlich des aus unserer Sicht unrealistischen Kapazitätszielwerts festgehalten.

Mit den Regulierungsvorgaben im Schlüsselbereich Kosteneffizienz liegt Deutschland sogar unter den europäischen Zielwerten. Insbesondere die nach Abgabe des Leistungsplans zum 1. Oktober nachträglich erfolgte Anpassung der Verkehrsprognose als Grundlage für die Gebührenkalkulation auf Basis der am 15. Oktober veröffentlichten STATFOR-Verkehrsprognose führt für die DFS zu weiterem erheblichen Kostendruck und erhöht das Risiko weiterer Liquiditätsprobleme.

Mit einer abschließenden Bewertung/Annahme des Leistungsplans durch die EU-Kommission wird im kommenden Frühjahr gerechnet.

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. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurde die RP 3 mit der Anpassungsverordnung (EU) 2020/1627 neu aufgesetzt, inklusive eines neuen Leistungsplans für die Jahre 2020 bis 2024, dessen teils rückwirkende Annahme durch die EU-Kommission erst im Frühjahr 2022 erwartet wird. Da der revidierte Leistungsplan auf Basis der tatsächlichen Kosten für das Jahr 2020 erstellt wurde, gab es im vergangenen Jahr keine Differenz zwischen den geplanten und den tatsächlichen Kosten, die in Art. 28 Abs. 3 der VO (EU) 2019/317 Erwähnung finden. Für das Jahr 2021 wird es eine Meldung sog. unkontrollierbarer Kosten geben.

Art. 28 Abs 3 enthält u. a. darüber hinaus erstmals für RP3 eine Be- oder Entlastung der Luftraumnutzer für unvorhergesehene Änderungen der Kosten für neue und bestehende Investitionen.

Europäisches Förderprogramm

Die EU plant bis Ende 2023 über die Connecting Europe Facility (CEF) eine Förderung gezielter Investitionen in den Air Traffic Management (ATM)-Sektor bis zu einer Höhe von über 2,5 Mrd. EUR (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. 25 Absatz 3a) der VO (EG) 2019/317 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 der 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 EEG 2017 zu.

Eine Stufenklage auf Auskunft und Zahlung von EEG-Umlage der Übertragungsnetzbetreiberin Amprion gegen die DFS Energy wurde erstinstanzlich durch Urteil des Landgerichtes Darmstadt vom 1. Dezember 2021 zu Gunsten der DFS Energy entschieden, da das Landgericht Darmstadt die Rechtsauffassung der DFS Energy teilt, dass eine EEG-umlagefreie Eigenerzeugung gegeben ist. Amprion hat hiergegen Berufung eingelegt. Die Risiken einer Nachbelastung mit EEG-Umlage wird von den Rechtsanwälten der DFS Energy als gering eingestuft.

Die Geschäftsführung der DFS Energy sieht es daher nicht als notwendig an, bilanzielle Vorsorge für diesen Sachverhalt treffen zu müssen.

2.2.3 Prognose-Ist-Vergleich

Prognose-Ist-Vergleich 2021			
	Ist zum 31.12.2020	Prognose für 2021	Ist zum 31.12.2021
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 6.79 Mio. An-/Abflug: 0,63 Mio.	Tendenziell leichter Anstieg	Strecke: 7,68 Mio. An-/Abflug: 0,70 Mio.
Umsatzerlöse gesamt	1.111,3 Mio. EUR	Nicht kostendeckend	1.375,3 Mio. EUR
Umsatzerlöse Drittgeschäft (bei Gesamtleistung)	79,8 Mio. EUR (80,7 Mio. EUR)	Reduzierte Umsatzerlöse	85,0 Mio. EUR (85,8 Mio. EUR)
Abschreibungen	102,0 Mio. EUR	Etwa Vorjahresniveau	103,1 Mio. EUR
Ergebnis gesamt (inkl. Minderheitsanteil)	-94,0 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im hohen zweistelligen Mio.-EUR-Bereich	-134,7 Mio. EUR
Ergebnis Drittgeschäft	-7,4 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im hohen einstelligen Mio.-EUR-Bereich	-5,8 Mio. EUR
FVK-Ausbildungsbeginn (davon DFS-Anteil)	116 (94)	Weiterhin Nachführung von Auszubildenden	85 (72)

Die Ergebnisentwicklung wird in Kapitel 2.5 dargestellt.

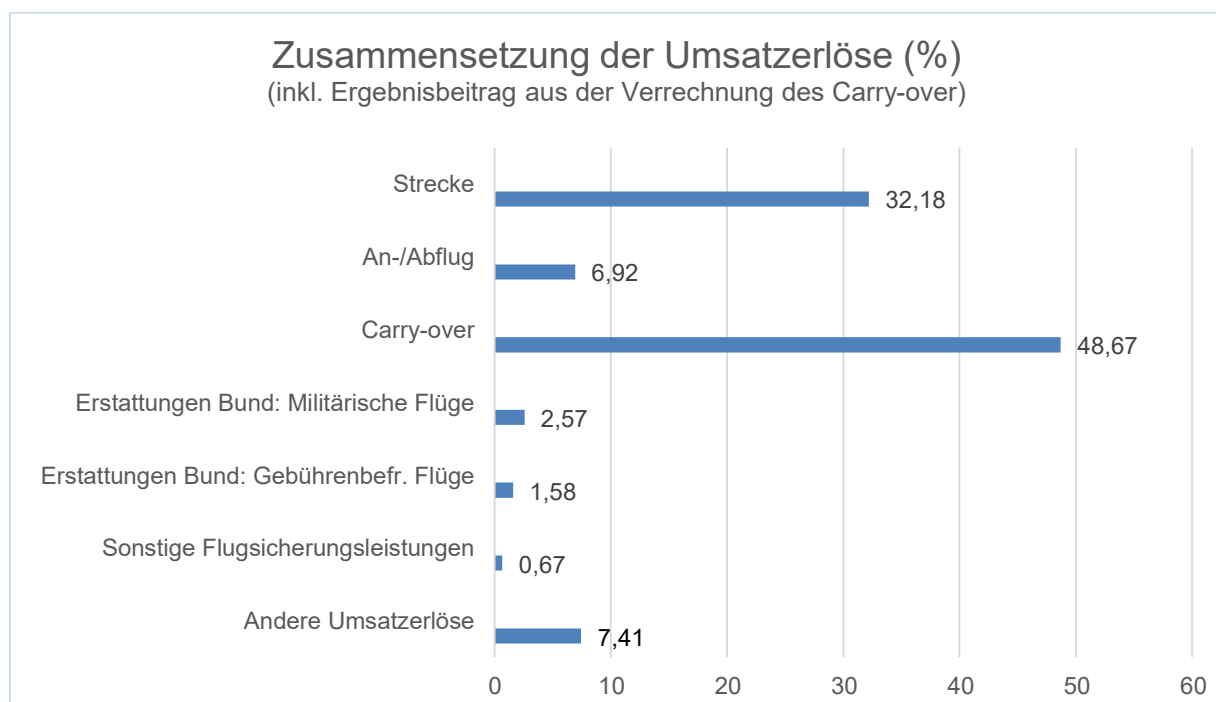
2.3 Ertragslage

2.3.1 Umsatzerlöse

Der DFS-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 1.375,3 Mio. EUR (im Vorjahr 1.111,3 Mio. EUR) und lag damit gegenüber dem Vorjahr um 23,8 Prozent höher.

Die Erlöse aus Flugsicherungsleistungen erhöhten sich von 1.016,3 Mio. EUR auf 1.274,5 Mio. EUR. Sie berücksichtigen insgesamt die im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus „Carry-over“ in Höhe von insgesamt 670,0 Mio. EUR (im Vorjahr 504,4 Mio. EUR), welche aus der stark reduzierten Verkehrssituation resultiert und über einen Ausgleichsmechanismus von den Luftraumnutzern erst zukünftig zu tragen sein wird.

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



Erlöse aus Streckengebühren (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	443,0	369,5	826,8	867,4	859,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+19,9	-55,3	-4,7	+0,9	-4,4

Die hier aufgeführten Erlöse wurden ausschließlich von der DFS erzielt.

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Brutto	95,6	77,7	182,2	185,4	182,5
Gebührenanteile Abführungen	(0,5)	(0,4)	(1,0)	(1,0)	(0,9)
Netto	95,1	77,3	181,2	184,4	181,6
Veränderung (netto) gegenüber Vorjahr (%)	+23,0	-57,3	-1,7	+1,5	-13,9

Die hier aufgeführten Erlöse wurden ausschließlich von der DFS erzielt.

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Militärischer Einsatzluftverkehr	35,4	38,4	38,9	44,0	43,9
Gebührenbefreite Flüge	21,8	18,0	18,0	18,0	18,0
Gesamtbetrag	57,2	56,4	56,9	62,0	61,9
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+1,4	-0,9	-8,2	+0,2	-9,1

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

Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Nachrichten für Luftfahrer	4,7	4,4	4,4	4,3	4,3
Flugvermessungen	3,8	3,6	3,5	3,6	3,8
Übrige Flugsicherungsleistungen	0,7	0,8	0,7	0,7	0,5
Gesamtbetrag	9,2	8,8	8,6	8,6	8,6
davon aus Drittgeschäft	4,7	4,4	4,4	4,3	4,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+4,5	+2,3	0,0	0,0	+3,6

Andere Umsatzerlöse (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	100,8	94,9	102,3	79,4	71,6
davon aus Drittgeschäft	74,1	75,4	82,5	60,9	62,3
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+6,2	-7,2	+28,8	+10,9	+36,4

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

2.3.2 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge (Mio. EUR)					
	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	35,4	39,5	52,8	53,4	59,4
davon aus Drittgeschäft	1,1	0,5	5,8	1,9	1,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-10,4	-25,2	-1,1	-10,1	+27,5

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

2.4 Aufwandsschwerpunkte

Personalaufwand (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	1.034,7	973,1	935,2	878,9	862,8
Löhne und Gehälter	662,1	643,2	660,3	621,0	605,2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	365,6	321,9	266,4	249,4	249,1
Personalkosten des LBA	7,1	7,9	8,5	8,5	8,5
davon aus Drittgeschäft*	63,4	63,4	62,7	46,1	40,3
Anteil am Gesamtaufwand (%)	80,4	78,7	77,2	76,1	75,4
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+6,3	+4,1	+6,4	+1,9	+2,9

* Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	134,9	147,8	156,9	145,0	147,2
davon aus Drittgeschäft*	12,5	13,0	17,7	13,8	23,9
Anteil am Gesamtaufwand (%)	10,5	12,0	12,9	12,6	12,9
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-8,7	-5,8	8,2	-1,5	+14,2

* Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

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

Abschreibungen (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	103,1	102,0	104,1	117,2	116,3
davon aus Drittgeschäft*	9,6	6,3	4,4	4,0	3,1
Anteil am Gesamtaufwand (%)	8,0	8,2	8,6	10,2	10,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+1,1	-2,0	-11,2	+0,8	+6,8

* Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

Im Geschäftsjahr 2021 erfolgte eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 5,0 Mio. EUR auf das Beteiligungsunternehmen Unifly.

**Wertminderungsaufwendungen auf finanzielle Vermögenswerte
und Vertragsvermögenswerte (Mio. EUR)**

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	1,7	1,0	4,8	0,9	5,6
davon aus Drittgeschäft	0,1	0,1	---	---	---
Anteil am Gesamtaufwand (%)	0,1	0,1	0,4	0,1	0,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+70,0	-79,2	+433,3	-83,9	---

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

Ertragsteuern (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	23	---	---	---	---
davon laufende Ertragsteuern	22	---	---	---	---
davon latente Ertragsteuern	1	---	---	---	---
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	>100,0	---	---	---	---

Unter den tatsächlichen Ertragsteuern werden die Körperschaftsteuer inklusive des Solidaritätszuschlags sowie die Gewerbeertragsteuer ausgewiesen. Die Ermittlung des Steueraufwands erfolgt bei der DFS nach den maßgeblichen steuerlichen Vorschriften in Verbindung mit dem Paragraphen 31b Abs. 3 Satz 3 LuftVG. Bei den übrigen Gesellschaften des Konzerns sind die gewerbe- und körperschaftsteuerlichen Gesetze und Regelungen maßgebend. Die Steuerquote (Steueraufwand / EBT) beträgt 14,6 Prozent.

2.5 Konzernergebnis

Der DFS-Konzern erwirtschaftete 2021 einen Jahresüberschuss in Höhe von 134,7 Mio. EUR nach einem Jahresfehlbetrag in Höhe von -94,0 Mio. EUR im Vorjahr.

Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag (Mio. EUR)					
	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	134,7	-94,0	34,8	-30,1	30,8
auf oberste Konzerngesellschaft entfallend	136,0	-92,7	35,6	-30,1	30,8
auf Minderheiten entfallend	-1,3	-1,3	-0,8	---	---
davon aus Drittgeschäft	-5,8*	-7,4*	1,1*	-4,6	2,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+243,3	-370,1	+215,6	-197,7	-64,4

* Diese Position enthält den Ergebnisanteil des Minderheitsgesellschafters der Droniq.

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 63,0 Mio. EUR (Vorjahr: 61,0 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: 78,3 Mio. EUR), aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 28,5 Mio. EUR (Vorjahr: 22,8 Mio. EUR) und Fördergelder in Höhe von 22,3 Mio. EUR (Vorjahr: 20,8 Mio. EUR). Die im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus „Carry-over“ in Höhe von insgesamt 670,0 Mio. EUR (im Vorjahr 504,4 Mio. EUR) entlasten das Ergebnis deutlich.

Bei einer im Vorjahresvergleich deutlich gestiegenen Gesamtleistung (bedingt durch gestiegene Flugverkehrszahlen sowie der seitens des BAF genehmigten Erfassung des Carry-over) entwickelte sich das Konzernergebnis trotz leicht gestiegener Gesamtkosten in den positiven Bereich.

Die DFS berücksichtigte ferner die mit dem Luftraumnutzer im Jahr 2021 zu verrechnenden Gebührenmindereinnahmen des Jahres 2019 (vgl. 2.2.2).

Das Drittgeschäft verzeichnet einen Jahresfehlbetrag von -5,8 Mio. EUR (im Vorjahr Jahresfehlbetrag von -7,4 Mio. EUR).

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

Insgesamt zeigt sich ein durch wesentliche Sondereinflüsse gekennzeichnetes Konzernergebnis.

2.6 Vermögens- und Finanzlage

2.6.1 Investitionen

Der DFS-Konzern investiert gezielt in den Erhalt und die Weiterentwicklung der erforderlichen Infrastruktur. Vorgaben und Standards der ICAO, von EUROCONTROL und der EU werden hierbei berücksichtigt. Die Sicherheit des Luftverkehrs bestimmt die Investitionsentscheidungen hierbei in besonderem Maße. Vor diesem Hintergrund erfolgten im Geschäftsjahr 2021 Investitionen in Höhe von 106,2 Mio. EUR (im Vorjahr: 82,3 Mio. EUR).

Bedeutende Projekte mit dem höchsten Anteil am Investitionsvolumen sind:

Programm iCAS (interoperability Through European Collaboration Center Automation System)

Das Programm iCAS (iTEC Center Automation System) bündelt alle Projekte, Teilprojekte und Einzelmaßnahmen zur Beschaffung, Entwicklung und Erstinbetriebnahme des ATS-Systems iCAS, dem zukünftigen Flugsicherungssystem in Kontrollzentralen der DFS. Die Entwicklung von iCAS erfolgt im Rahmen von multinationalen Kooperationsmaßnahmen. Das Programm iCAS stellt hierbei sicher, dass die multinationalen Initiativen zur Gestaltung des künftigen europäischen Flugverkehrsmanagements und die Entwicklung des Flugsicherungssystems iCAS koordiniert erfolgen und die Interessen der DFS angemessene Berücksichtigung finden.

Neben der Vereinheitlichung der an den Kontrollzentralen genutzten ATS-Systeme verfolgt die DFS mit iCAS das Ziel, die notwendigen Voraussetzungen zur Umsetzung betrieblicher Zukunftskonzepte zur Leistungssteigerung (SESAR, FABEC) zu schaffen und diese in Kooperation und Kostenteilung mit anderen ANSPs zu realisieren.

A-SMGCS Leipzig

Das Projekt umfasst die Implementierung eines modernen Bodenlagesystems (A-SMGCS) inklusive Runway Incursion Monitoring am für den Frachtverkehr wichtigen Flughafen Leipzig/Halle. Das System dient der Unterstützung der Flugverkehrsdienste sowie der Aprondienste für die Rollverkehre am Boden. Mit der Implementierung werden vor allem positive Effekte in den Bereichen „Sicherheit (Safety)“ und „Kapazitätserhalt unter schlechten Sichtbedingungen (Wetter/Nacht)“ erwartet.

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.

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. 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 im Rahmen der Standortanalysen. In der ersten Phase des Projektes sollen 12 Standorte erneuert werden.

ILS-System

Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Inbetriebhaltung von Instrumentenlandesystemen (ILS), wozu auch die turnusgemäßen ILS-Erneuerungen zählen. Die Standardplanung im ILS-Lifecycle-Management geht von ca. 2 ILS-Erneuerungen pro Jahr aus.

2.6.2 Bilanzstruktur

Im Jahr 2021 erhöhte sich die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr von 2.590,4 Mio. EUR um 11,7 Prozent auf 2.892,7 Mio. EUR.

Aktivseite

Die langfristigen Vermögenswerte stiegen um 43,0 Prozent von 1.322,7 Mio. EUR auf 1.891,7 Mio. EUR, die kurzfristigen Vermögenswerte sanken um 21,0 Prozent von 1.267,7 Mio. EUR auf 1.001,0 Mio. EUR.

Die Struktur der langfristigen Vermögenswerte entwickelte sich im Vergleich zum Vorjahr, bis auf die Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte, insgesamt nahezu konstant. Der signifikante Anstieg der Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte um 95,9 Prozent von 596,8 Mio. EUR auf 1.169,3 Mio. EUR steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Carry-over aus der Verkehrsabweichung des Jahres 2020 und 2021 als Folge der COVID-19-Pandemie.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 2,2 Mio. EUR (+1,9 Prozent). Die liquiden Mittel sanken um rund 125,3 Mio. EUR (-49,7 Prozent), die Kapitalanlage in nicht abgetretenes Fondsvermögen reduzierte sich um rund 97,5 Mio. EUR (-12,3 Prozent). Die Ertragsteuerforderungen reduzierten sich um 63,9 Mio. EUR (-99,8 Prozent).

Passivseite

Das Eigenkapital erholte sich um 66,2 Prozent von -2.262,3 Mio. EUR auf -764,4 Mio. EUR spürbar. Dies ist im Wesentlichen auf die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen (1.063,0 Mio. EUR, OCI) sowie den Carry-over aus der Verkehrsabweichung des Jahres 2020 und 2021 als Folge der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

Das langfristige Fremdkapital sank um 26,6 Prozent von 4.464,5 Mio. EUR auf 3.277,2 Mio. EUR. Wesentliche Auswirkungen hatte hierbei die rechnungszinsinduzierte Veränderung der Nettoschuld aus Pensionsverpflichtungen.

Das kurzfristige Fremdkapital verminderte sich um 2,1 Prozent von 388,2 Mio. EUR auf 379,8 Mio. EUR. Die Struktur blieb im Wesentlichen konstant.

Bilanzielle Kennzahlen			
	2021	2020	2019
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-163,1	-388,8	-874,2
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-5,6	-15,0	-39,3
Anlagenintensität (%) (langfristige Vermögenswerte / Bilanzsumme)	65,4	51,1	37,1

* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

Bilanzielle Kennzahlen bei voller Berücksichtigung der Nachholeffekte und Deckungslücke			
	2021	2020	2019
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-163,1	-388,8	-874,2
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-3,1	-6,4	-17,6
Anlagenintensität (%) (langfristige Vermögenswerte / Bilanzsumme)	35,7	21,9	16,6

* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel. Eine detaillierte Überleitung des Eigenkapitals zum 31. Dezember 2021 zum gebührenrechtlichen Eigenkapital unter Berücksichtigung der Nachholeffekte und der vom BAF genehmigten zu vereinnahmenden Kosten aus der bAV (vgl. 2.2.2) enthält der Konzern-Anhang in Kapitel 30.

2.6.3 Liquidität

2.6.3.1 Finanzmanagement

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

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

Das Konzern-Treasury steuert die Bestände an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie die Finanzmittelbeschaffung und bindet Tochtergesellschaften durch einen konzerninternen Liquiditätsausgleich (Cash-Pool-Vereinbarungen) in die Finanzströme ein. Dabei werden, soweit gesetzlich zulässig und wirtschaftlich sinnvoll, Finanzmittel zusammengeführt und zentral gesteuert. Der Finanzierungsbedarf der Tochtergesellschaften wird mit konzerninternen Verrechnungskonten und Darlehen erfüllt. Der DFS-Konzern achtet auf eine ausgewogene Finanzierungsstruktur und hält trotz des aktuellen negativen Zinsumfeldes liquide Reserven vor, um unerwarteten Umfeld- und Marktentwicklungen (vgl. 6.2.2) wirksam zu begegnen.

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

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

Der DFS-Konzern spricht mit seinem 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 die Bonitätsbeurteilungen im Verbund mit ihrer Gesellschafterin sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (AAA/Stable/A-1+).

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

2.7 Gesamteinschätzung zur wirtschaftlichen Lage

Die Entwicklung der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage wurde im Wesentlichen durch die COVID-19-Pandemie und die damit verbundenen Einnahmeausfälle geprägt. Die dadurch entstehende Liquiditätslücke wurde durch die Eigenkapitalzuführung des Gesellschafters, Entnahmen aus dem nicht abgetretenen Fondsvermögen und Zahlungsmittelbeständen ausgeglichen. 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, der gegenüber dem Vorjahr gestiegene Zinssatz zur Ermittlung der Pensionsverpflichtungen, die sehr gute Entwicklung an den Kapitalmärkten sowie die Maßnahmen der Geschäftsführung zur Kostenbegrenzung.

Die DFS erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2021 trotz stark verminderter DLE (im Vergleich zur Lage vor COVID-19) aufgrund der im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus Carry-over in Höhe von insgesamt 670,0 Mio. EUR Umsatzerlöse deutlich über Vorjahresniveau und verzeichnet trotz eines leicht gestiegenen Gesamtaufwandes insgesamt einen Jahresüberschuss von 134,7 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 weiterhin unter dem Niveau von 2019 liegenden Verkehrsaufkommens, der unsicheren Entwicklung der Pandemie sowie des weiterhin niedrigen Zinsumfelds und den damit stetig ansteigenden Pensionsrückstellungen als kritisch ein. Die Umsatzverluste können über den Carry-over erst in Zukunft zum größten Teil wieder vereinnahmt werden. Daher ist die Finanzlage resultierend aus dem operativen Geschäft sehr angespannt. Durch Entnahmen aus dem nicht abgetretenen Fondsvermögen kann die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sichergestellt werden.

3 Segmententwicklung

3.1 Reguliertes Geschäft

3.1.1 Strecken- und An- und Abflugkontrolle (Enroute)

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

DLE-Entwicklung Strecke

	2021	2020
Gesamt	7.678.785	6.792.538
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+13,0	-55,1

Die DLE stiegen im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr um rund 13,0 Prozent, lagen damit allerdings noch immer rund 49,3 Prozent unter dem DLE-Ergebnis des Jahres 2019. Der Leistungsplan, in dem 15.653.000 DLE für das Jahr 2021 erwartet wurden, wurde um 50,9 Prozent unterschritten.

Im Vergleich zu den Flugbewegungen entwickelten sich die DLE unterproportional. Hauptgrund hierfür ist die geringe Anzahl von Interkontinentalflügen, die mit schweren Luftfahrzeugen durchgeführt werden. Die Business Aviation entwickelte sich 2021 nahezu wieder auf dem Niveau von 2019, wobei Geschäftsreiseflugzeuge weit unterhalb der durchschnittlichen Gewichte von Luftfahrzeugen liegen. Insgesamt steigt durch diese Entwicklung die Kapazitätsbelastung im deutschen Luftraum, wohingegen die Einnahmen bezogen auf ein Luftfahrzeug geringer ausfallen.

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. BMDV, 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)

	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	62,35	66,80	63,61	63,63	67,07	69,36
Anteil DFS	50,31	57,68	54,39	54,63	58,09	60,10
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	-6,7	+5,0	+/-0,0	-5,1	-3,3	-16,0

Die EU-Verordnung zur Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste sieht einen teilweisen Ausgleich von Einnahmeverlusten infolge von Verkehrsabweichungen sowie eine Inflationsanpassung vor. Im Jahr 2021 stieg der Gebührensatz um rund 5,0 Prozent an, die anteilige Gebührenrate der DFS nahm um 6,0 Prozent zu, bei einem Anteil am Gesamtgebührensatz von rund 86 Prozent. Im Jahr 2022 sinkt der Gebührensatz in Folge von Überträgen aus Vorjahren sowie Verringerung der umlagefähigen Gebührengrundlage um 6,7 Prozent.

3.1.2 Towerdienste (Terminal)

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

DLE-Entwicklung An-/Abflug		
	2021	2020
Gesamt	704.005	630.014
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+11,7	-57,8

Die DLE stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 11,7 Prozent und lagen rund 53,0 Prozent unter dem Leistungsplan, der für das Jahr 2021 insgesamt 1.496.600 DLE vorsah. Die DLE lagen um 52,8 Prozent unter dem DLE-Ergebnis des Jahres 2019.

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

Gebührensatz An- und Abflug (EUR)						
	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	218,05	130,50	126,29	124,34	127,87	130,59
Anteil DFS	213,17	126,77	122,70	121,40	125,18	127,80
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	67,1	+3,2	+1,6	-2,8	-2,1	-18,0

Im Jahr 2021 stieg der Gebührensatz um rund 3,2 Prozent, die anteilige Gebührenrate der DFS um 3,3 Prozent bei einem Anteil am Gesamtgebührensatz von rund 97 Prozent. Der Gebührensatz nimmt im Jahr 2022 um 67 Prozent zu. Hauptgrund hierfür sind niedrige Überträge aus den Vorperioden sowie die geringere Verkehrsprognose in Folge der Reisebeschränkungen.

3.1.3 Ertragslage

Ertragslage (Mio. EUR)		
	2021	2020
Gesamtleistung	1.353,1	1.093,3
Gesamtaufwand	-1.194,9	-1.147,8
EBIT	158,2	-54,5
Finanzergebnis	6,5	-33,8
EBT	164,7	-88,3
Ertragsteuern	-24,2	1,8
Jahresfehlbetrag/ -überschuss	140,5	-86,5
davon auf DFS entfallend	140,5	-86,5
davon auf Minderheiten entfallend	---	---

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

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

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

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

3.2 Drittgeschäft

3.2.1 Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2021 allokierte die DFS die Beteiligungsunternehmen des Drittgeschäfts von ehemals fünf „Strategischen Geschäftsfeldern“ in fortan drei „Beteiligungskategorien“.

Im wertbeständigen Aviation-Geschäft liegt der Fokus auf dem Verkauf luftfahrtnaher Produkte und Publikationen sowie der Ausbildung von militärischem Flugsicherungspersonal. Im wettbewerbsintensiven ATM-Geschäft dominieren die Flugverkehrskontrolle an acht deutschen Regionalflughäfen und zwei britischen Flughäfen sowie das internationale Beratungs- und Projektgeschäft. Der Schwerpunkt im dynamischen UTM-Geschäft liegt auf der Erbringung von Unterstützungsdiensten zum Betrieb von Drohnen.

Wertbeständiges Aviation-Geschäft

Die im Konzern erhobenen Daten für Luftfahrtkarten bzw. -publikationen und sonstige Luftfahrtinformationen werden von Eissenschmidt an Endkunden vermarktet. Zusätzlich werden weitere Produkte und Dienstleistungen zur Aus- und Weiterbildung von Luftfahrzeugführern entwickelt, hergestellt und vertrieben. 2021 konnten die Umsatzerlöse der Vorjahre leicht gesteigert werden. Die Ergebnissituation wurde verbessert und spiegelt sich in einem erneut positiven Jahresüberschuss wider.

Die Ausbildung der KAT für das militärische Flugsicherungspersonal der Bundeswehr findet anhand einer speziellen Simulator- und Lehrinfrastruktur und auf Basis eines umfassenden Qualitätsmanagementsystems statt. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie wurde ein Teil der Lehrgänge in ein Online-Format umgewandelt. Im Geschäftsjahr konnten daher alle Lehrgänge erfolgreich abgeschlossen werden. Die Umsatzerlöse 2021 konnten im Vergleich zum Vorjahr erhöht werden. Zum Bilanzstichtag erzielte die KAT ein positives Ergebnis.

Wettbewerbsintensives ATM-Geschäft

Die DAS erbringt Flugplatzkontrolldienste an acht deutschen Regionalflughäfen. Zusätzlich werden Aerodrome Flight Information Services (AFIS) und Vorfeldkontrolldienste (Apron) an weiteren deutschen Flughäfen erbracht. Mit Änderung des Luftverkehrsgesetzes zum 1. September 2021 hat sich das Geschäftsmodell für Flugplatzkontrolldienste und AFIS-Dienste in Deutschland grundlegend geändert. Demnach erhebt die DAS als zertifizierter Flugsicherungsanbieter An- und Abfluggebühren direkt gegenüber dem Luftverkehrsteilnehmer. Neben klassischer Flugsicherung vom Tower (Kontrollturm) aus, bietet die DAS Flugplatzkontrolldienste und AFIS-Dienste auch als Remote-Service an. Die operationelle Implementierung und die zugehörige Technik wird über das Joint Venture AEROSENSE angeboten. Die Nachfrage nach einer ortsunabhängigen Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten (RTC) und der damit verbundenen neuen Technologie ist nach wie vor gegeben und wird voraussichtlich in den kommenden Jahren weiterhin wachsen.

Die Geschäftstätigkeit der DAS umfasst ebenfalls den Vertrieb von Radar- bzw. Positionsdaten sowie Flugplandaten aus Deutschland sowie das weltweit angebotene System-Engineering (Maintenance) für gelieferte Flugsicherungssysteme. Die Auftragslage hinsichtlich ATS-Systeme hat sich 2021 positiv gegenüber dem Vorjahr entwickelt, wobei das volumenabhängige Geschäft mit Flugdaten auf niedrigem Niveau verblieben ist.

Des Weiteren bietet die DAS Trainingsmaßnahmen mit Fokus auf Maßnahmen zum Kompetenzerhalt von betrieblichem Personal für externe Kunden an. Neben traditionellen Onsite-Trainings werden zunehmend auch Online-Kurse inkl. Online-Simulationen angeboten.

Im Geschäftsjahr 2021 verzeichnet die DAS gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung der Umsatzerlöse bei überproportionaler Steigerung der Aufwendungen. Dies betrifft insbesondere den Materialaufwand vor dem Hintergrund deutlich gestiegener Projektkosten. Entsprechend verzeichnet die DAS einen Jahresfehlbetrag.

Die ANSL erbringt als Tochtergesellschaft der DAS Flugplatzkontrolldienste sowohl am Flughafen Gatwick als auch am Flughafen Edinburgh. Zusätzlich wird an beiden Flughäfen sowie an weiteren britischen Regionalflughäfen flugsicherungsnahe Projektgeschäft abgewickelt. Vor dem Hintergrund

der vorzeitigen Vertragsbeendigung am Flughafen Gatwick Ende 2022 hat sich die ANSL strategisch neu positioniert. Trotz gesteigerter Aufwendungen durch die Transitionsphase am Flughafen Gatwick erzielt die ANSL ein deutlich positives Ergebnis.

Als Tochtergesellschaft der DAS stellt die DAS Bahrain der bahrainischen Flugsicherungsorganisation seit 1. Januar 2019 Flugsicherungspersonal zur Verfügung. Im Jahr 2021 wurde die Ausschreibung der Personalgestellung erneut gewonnen. Wie in den Vorjahren beendet die DAS Bahrain das Geschäftsjahr mit einem deutlich positiven Ergebnis.

Dynamisches UTM-Geschäft

Die Droniq konnte ihre Projekte und Vorhaben im Geschäftsjahr plangemäß durchführen. Dies führte zur Stabilisierung der bestehenden Produkte sowie zum weiteren Ausbau des Produktportfolios. Wesentlicher Meilenstein war die Einführung des UTM-Systems zur Ortung und Steuerung von Drohnen über LTE sowie zur Live-Übertragung von Video-, Bild- und Sensordaten. Eine gezielte Marktbearbeitung führte zum weiteren Ausbau der Kundenbasis. Umsätze wurden im Wesentlichen aus Beratungsdienstleistungen, aus dem Verkauf von UTM-Softwarelizenzen sowie aus der Vermietung von Hardware generiert. Darüber hinaus schloss die Droniq Vermarktungsk Kooperationen mit Drohnenherstellern und Forschungsk Kooperationen mit Universitäten.

2021 konnten die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr erhöht werden. Am Bilanzstichtag ergibt sich aufgrund der hohen Aufwendungen zum weiteren Aufbau der Droniq und den sich zunächst sukzessive aufbauenden Umsatzerlösen ein Jahresfehlbetrag, der jedoch besser als erwartet ist.

3.2.2 Ertragslage

Ertragslage (Mio. EUR)		
	2021	2020
Gesamtleistung	85,8	80,7
Gesamtaufwand	-93,7	-88,6
EBIT	-7,9	-7,9
Finanzergebnis	1,0	-0,1
EBT	-6,9	-8,0
Ertragsteuern	1,1	0,6
Jahresfehlbetrag/ -überschuss	-5,8	-7,4
davon auf DFS entfallend	-4,5	-6,1
davon auf Minderheiten entfallend	-1,3	-1,3

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

4 Mitarbeiter

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

Mitarbeiterstruktur

Der DFS-Konzern beschäftigte zum 31. Dezember 2021 insgesamt 6.079 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie setzen sich zusammen aus tariflichen, außertariflichen und leitenden Mitarbeitern, zugewiesenen Mitarbeitern des Luftfahrt-Bundesamts (LBA) und beurlaubten Soldaten. Die Tarifmitarbeiter unterliegen den Bestimmungen der unternehmensbezogenen Tarifverträge.

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

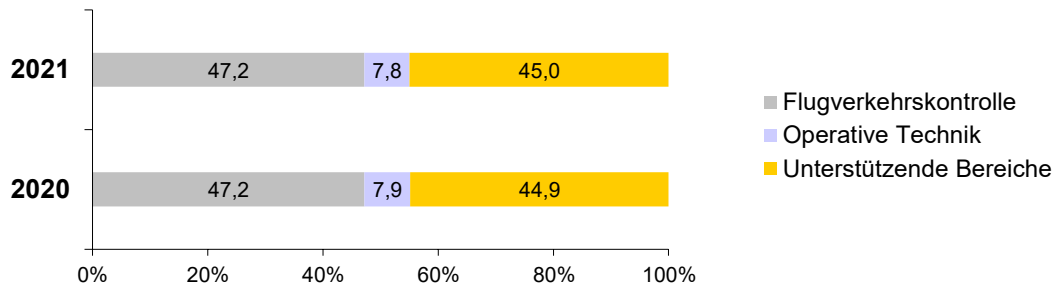
Die zugewiesenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA bilden eine weitere Beschäftigtengruppe. Für diese Beamten und Angestellten, die noch in einem Beschäftigungsverhältnis zum Bund stehen, gelten nach wie vor die Bundesbesoldungsordnung und der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Die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

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 22 im Konzern-Anhang).

Hinsichtlich der Vergütungsstruktur der Geschäftsführung: vgl. Kapitel 37.1 im Konzern-Anhang.

Mitarbeiter (jeweils zum 31.12.)					
	2021	2020	2019	2018	2017
Stammpersonal gesamt (davon aus Tochterunternehmen)	6.079 (495)	6.139 (480)	6.052 (467)	5.750 (321)	5.608 (222)
Angestellte (davon aus Tochterunternehmen)	5.526 (454)	5.559 (426)	5.475 (421)	5.249 (321)	5.156 (222)
Beurlaubte Soldaten	124	130	147	157	165
Gewerbliche Arbeitnehmer	14	16	18	20	22
Techn./kaufm. Studierende & Auszubildende (davon aus Tochterunternehmen)	129 (12)	124 (14)	111 (11)	70 (4)	47 ---
Auszubildende Flugverkehrskontrolle (davon aus Tochterunternehmen)	184 (29)	192 (40)	171 (35)	138 (20)	60 ---
Mitarbeiter des LBA	102	118	130	140	158
davon Beamte	84	(99)	(106)	(112)	(126)
davon Tarifangestellte	18	(19)	(24)	(28)	(32)
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-1,0	+1,4	+5,3	+2,5	-1,5
Anteil weiblicher Mitarbeiter (%)	27,4	27,5	27,3	27,5	27,5
Anteil ausländischer Mitarbeiter (%)	5,4	4,9	4,0	4,5	5,2

Mitarbeiter nach Tätigkeitsbereichen (%)



Von den 6.079 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Konzern waren 1.053 Personen in Teilzeit beschäftigt, davon 623 Frauen und 430 Männer. Damit erhöhte sich die Anzahl der Teilzeitkräfte gegenüber dem Vorjahr um 2,6 Prozent. Die Teilzeitquote beträgt 17,3 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 42,4 Jahren. Die Fluktuationsquote im Jahr 2021 betrug 1,1 Prozent.

Der Frauenanteil liegt bei 27,4 Prozent. Insgesamt nehmen 79 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 503 Führungskräften einer Quote von 15,7 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 den Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 eine Zielgröße für den Frauenanteil auf der ersten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung von 5 Prozent und eine Zielgröße auf der zweiten Führungsebene von 13 Prozent fest. Diese wurde zum 31. Dezember 2021 mit 8 Prozent auf der ersten und 18 Prozent auf der zweiten Führungsebene erfüllt. Für den Berichtszeitraum vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2026 wurde eine Zielgröße für den Frauenanteil auf der ersten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung von 8,3 Prozent sowie auf der zweiten Führungsebene von 19,3 Prozent festgelegt. Das Unternehmen fördert verstärkt und gezielt sowohl die Vereinbarkeit von Beruf und Familie als auch die Chancengleichheit.

Der Großteil der ausländischen Mitarbeiter kommt aus Spanien und Österreich, gefolgt von Italien und Großbritannien. Insgesamt sind 57 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, die nächste Re-Auditierung wird im Jahr 2023 erfolgen. Während der Pandemie lag ein Schwerpunkt der Personalarbeit auf der Unterstützung der Mitarbeiter in der Vereinbarkeit von Beruf und Familie mit bedarfsgerechten Angeboten, z.B. zur Flexibilisierung der Arbeitszeit, aber auch mit dem Angebot an (Online-)Seminaren zu Themen der psychischen und physischen Gesundheit und Gesunderhaltung.

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

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 mit Perspektive.

Ausbildungsbeginn		
	2021	2020
Gesamt	141	170
Fluglotse (davon aus Tochterunternehmen)	85 (13)	116 (22)
Duales Studium/Ausbildung (davon aus Tochterunternehmen)	56 10	54 ---
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-17,1	+14,1

Zum 31. Dezember 2021 befanden sich insgesamt 394 Personen (inkl. Lotsen im Training „on the Job“ – OJT) im Konzern in der mehrjährigen Fluglotsenausbildung, davon 365 (inkl. OJT-Lotsen) bei der DFS. Insgesamt 184 Personen befanden sich in der theoretischen Grundausbildung.

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

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

Tarifverhandlungen

Die Zusammenarbeit der Tarifvertragsparteien DFS und Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) war im Jahr 2021 neben konkreten tariflichen Einzelthemen von anhaltender coronabedingter Krisenarbeit geprägt.

Im Hinblick auf den tariflich geregelten Belastungsausgleich war 2021 prägend, dass durch die Pandemie und die damit einhergehende Verkehrsreduzierung die Belastung der Fluglotsen an allen Standorten deutlich gesunken ist. Eine Anpassung der Kategorisierung und der damit verbundenen Arbeitsbedingungen im Rahmen des jährlich durchzuführenden tariflichen Belastungsausgleichs erfolgt aufgrund der tariflichen Regelungen erst mit der jeweiligen Bestätigung der Belastungsergebnisse in der darauffolgenden Validierung frühestens ab dem 1. Januar 2023.

Hierzu haben sich insbesondere aus der 11. Tariflichen Clearingstelle Klarstellungen zum Eingruppierungstarifvertrag, Vergütungstarifvertrag, KapaTV (Tarifvertrag zur Steigerung der operativen Kapazitäten) und FlexiTV (Tarifvertrag zur Beschäftigung während des Bezugs von Übergangsgeld) ergeben, die am 4. März 2021 abgeschlossen wurden.

Im August konnten für die FCS die durch die GdF fristwährend gekündigten MTV und EntgeltTV mit einer Mindestlaufzeit bis zum 31. Dezember 2023 neu abgeschlossen werden. Die GdF hat im dritten Quartal fristwährend die Tarifverträge MTV und VergütungsTV bei der Eisenschmidt GmbH und MTV, VergütungsTV und VersorgungsTV bei der Droniq GmbH gekündigt. Für beide Tochtergesellschaften fanden im Dezember Auftaktveranstaltungen zu Tarifverhandlungen statt, die sich auf die Vorstellung der gewerkschaftlichen Forderungen beschränkten.

5 Compliance

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

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

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

Schwerpunkte der Aktivitäten 2021 waren eine verstärkte Kommunikation von Compliance-Themen innerhalb der DFS, die Implementierung von Tax-Compliance-Strukturen, eine Neuausrichtung des CMS durch Fokussierung auf klassische Compliance-Risikobereiche sowie die Implementierung eines Regelaustausches mit anderen Risk-Assurance-Funktionen im Unternehmen.

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

6 Risikobericht

6.1 Risikomanagementsystem

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

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

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

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

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

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

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

6.2 Wesentliche Risiken

6.2.1 Unternehmensstrategische Risiken

Unternehmensstrategische Risiken entstehen im Wesentlichen aus der Fehleinschätzung von Umfeldbedingungen und künftigen Marktentwicklungen. Sie können zu einer inadäquaten Ausrichtung der unternehmerischen Aktivitäten mit negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage des DFS-Konzerns führen. Die DFS widmet deshalb – besonders auch aufgrund der aktuellen Corona-Krise – der Analyse und Prognose des Luftverkehrs, 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.

6.2.2 Finanzwirtschaftliche Risiken

6.2.2.1 Grundlagen des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements

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

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

Value-at-risk-Kennzahlen			
31.12.2021	1 Tag	10 Tage	20 Tage
VaR 99 in Prozent	0,65%	2,07%	2,92%
VaR 99 in Mio. EUR	4.700	14.969	21.116
31.12.2020	1 Tag	10 Tage	20 Tage
VaR 99 in Prozent	2,44%	7,73%	10,93%
VaR 99 in Mio. EUR	20.156	63.856	90.291

Der DFS-Konzern passte im Geschäftsjahr die Darstellung seiner Value-at-risk-Kennzahlen an. Er orientiert sich dabei an den potenziellen, risikobehafteten Auswirkungen, die aus seinen wesentlich bedeutsameren Investitionen in den ATCP-UI-FONDS resultieren.

6.2.2.2 Liquiditätsrisiko

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

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

Die DAS erhielt vom BMDV nach § 31f Absatz 2a Satz 2 LuftVG Netto-Erstattungen (ohne Umsatzsteuer). Es wird derzeit geprüft und gemeinsam mit der Finanzverwaltung abgestimmt, ob eine Umsatzsteuerpflicht besteht. Sofern man zum Ergebnis kommt, dass die Erstattungen der Umsatzsteuer unterliegen, besteht das Risiko, dass das BMDV die Erstattungen nicht um die entsprechende Umsatzsteuer erhöht und damit die DAS mit der Umsatzsteuer belastet wird bzw. bleibt.

6.2.2.3 Ausfallrisiko

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

Für die Streckenkontrolldienste fakturiert EUROCONTROL alle Flüge auf Basis von Datenübermittlungen der einzelnen Mitgliedsstaaten und ergänzender Informationen des Network Managers. Die 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 „Unkontrollierbare Kosten“ 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.

6.2.2.4 Ratingrisiko

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

6.2.2.5 Zinsänderungsrisiko

Sowohl im Bereich der Finanzierungen, der Finanzanlagen sowie der Bewertung der Verpflichtungen aus der betrieblichen Altersversorgung ist der Konzern einem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt.

Die effektive Steuerung des Zinsänderungsrisikos wird mit dem Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten mit einer Laufzeit- und Volumenkongruenz zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft gewährleistet.

Wertabweichungen des Barwerts der Versorgungsverpflichtungen bei Parameterschwankungen von +/- 0,5 Prozentpunkten sind in einer Sensitivitätsanalyse im Konzern-Anhang dargestellt (vgl. 22 im Konzern-Anhang).

6.2.2.6 Wechselkursrisiko

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

Die DFS IBS gewährte der ANSL eine flexible Kreditlinie auf Abruf in Höhe von 3,5 Mio. EUR zur Vorbeugung eventuell auftretender Liquiditätsengpässe in der aktuellen COVID-19- Pandemie. Diese kann bei der ANSL zu Kursbelastungen führen. Die Laufzeit beträgt zwei Jahre (2020–2022). Im Jahr 2021 erfolgte eine Inanspruchnahme in Höhe von 1,3 Mio. EUR.

6.2.3 Leistungswirtschaftliche und informationstechnische Risiken

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

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

6.2.4 Personelle Risiken

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

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

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

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

Das Pandemieteam der DFS war im Jahr 2021 durchgehend hochaktiv. Oberstes Ziel war und ist der Schutz der DFS-Mitarbeitenden vor einer Corona-Infektion sowie die Aufrechterhaltung der Dienste der operativen Bereiche Betrieb und Technik. Mit umfangreichen Maßnahmen (u.a. Homeoffice und strengen Hygieneregeln vor Ort) hat die DFS dieses Ziel bisher erreicht.

Daher ist es der DFS und allen Beteiligungsunternehmen gelungen, die Rate der potenziell infizierten Mitarbeiter sehr niedrig zu halten bzw. sogar zu vermeiden. Bis heute gab es keine negativen Auswirkungen auf den Luftverkehr durch die DFS. Alle Leistungen nach § 27c LuftVG konnten zuverlässig aufrechterhalten werden.

6.2.5 Versicherte Risiken

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

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

6.2.6 Gesamteinschätzung zur Risikolage

Die Geschäftsführung erkennt derzeit – mit Ausnahme von Liquiditäts- und Cyberrisiken – 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 auf europäischer Ebene sowie die der Gebührenfestsetzung zugrunde gelegten Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs haben die Liquiditätssituation der DFS beeinflusst. Die Geschäftsführung steht in engem Austausch mit dem Gesellschafter Bund. Unterstützungen von dort werden in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrsentwicklung regelmäßig geprüft.

Das Thema Cyberangriffe ist in den vergangenen Jahren auch in der Öffentlichkeit mehr in den Fokus gerückt. Auf Basis dessen hat die DFS ihre Risikolandschaft überprüft, Risiken neu bewertet und zusätzliche Maßnahmen zur Risikovorsorge implementiert.

7 Prognosebericht

7.1 Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds und Auswirkungen auf den Luftverkehr

Der Krieg in der Ukraine, die Sanktionen gegenüber Russland sowie die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die globale, aber auch insbesondere für die deutsche Wirtschaft sind absehbar, können allerdings noch nicht abschließend operationalisiert werden.

Die Energiepreise steigen auf einen historischen Höchststand. Für Strom und Gas, aber auch für Kohle und Öl, haben sowohl die Produzenten von Gütern wie auch die Verbraucher deutliche Preissteigerungen zu erwarten. Es ist damit zu rechnen, dass die Preise auf einem hohen Niveau verbleiben. Die steigende Energiepreise verteuern die Endprodukte für die Verbraucherinnen und Verbraucher und befeuern zusätzlich die Inflation. Der Deutschen Sparkassen- und Giroverbands (DSGV) geht davon aus, dass die Inflationsrate in Deutschland im Jahr 2022 auf 5,5 bis 6,0 Prozent steigen wird.

Die Lieferketten für Rohstoffe, insbesondere für Vorprodukte, Edelmetalle und Edelgase, die aus Russland importiert werden, sind brüchig. Eine rasche Substitution kann nicht sichergestellt werden. Die Abkopplung der russischen Finanzmärkte vom internationalen Finanzmarkt verschärft die Situation.

Die nachfolgenden Ausführungen zur Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds sowie deren Auswirkungen auf den Luftverkehr können aus den vorgenannten Gründen deutlich geringer ausfallen als prognostiziert.

Im weltweiten Konjunkturverlauf geht der IWF in seinem World Economic Outlook von einer Zunahme der Wirtschaftsleistung im Jahr 2022 von 4,9 Prozent aus, während die OECD im OECD Economic Outlook ein Plus von 4,5 Prozent für 2022 und 3,2 Prozent für 2023 erwartet. Die EU sieht das Wachstum im Jahr 2022 durch einen sich verbessernden Arbeitsmarkt gestützt und erwartet bei weiterhin günstigen Finanzierungsbedingungen ein Wachstum von 4,3 Prozent.

Die zukünftige konjunkturelle Entwicklung in Deutschland wird von den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten uneinheitlich beurteilt. Die Spanne reicht von einem Plus von 3,5 Prozent vom Hamburger WeltWirtschaftsinstitut bis zu einer Zunahme von 5,1 Prozent durch das Institut für Weltwirtschaft in Kiel und das ifo Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München. Im Mittel gehen die Wirtschaftsforschungsinstitute von einem Wachstum von rund 4,6 Prozent für das Jahr 2022 aus.

Die globalen Aussichten unterliegen weiterhin erheblichen Abwärtsrisiken, einschließlich der Möglichkeit zusätzlicher COVID-19-Wellen und finanzieller Belastungen angesichts der hohen Verschuldung einzelner Länder. Es wird damit gerechnet, dass der Inflationsdruck mit der Behebung der Engpässe nachlässt und die Lohnkosten nur moderat steigen.

Der Statistics and Forecast Service von EUROCONTROL (STATFOR) beschreibt in seinem im Oktober 2021 erschienenen EUROCONTROL Forecast Update 2021–2027 drei mögliche Entwicklungspfade für den Luftverkehr. Diese sind in ihrem Optimismus unterschiedlich und werden hauptsächlich von der Verfügbarkeit und der Wirksamkeit eines oder mehrerer Impfstoffe getrieben. Im mittleren Szenario (Szenario 2) erwartet STATFOR für 2022 im Segment Streckengebühren ein Wachstum der Dienstleistungseinheiten von 79 Prozent bezogen auf das Jahr 2021. Im Jahr 2022 werden nach Ansicht von STATFOR rund 91 Prozent der Dienstleistungseinheiten des Jahres 2019 erreicht. Im Segment An- und Abfluggebühren geht STATFOR im Szenario 2 für 2022 von einem Zuwachs von 85 Prozent zum Vorjahr aus bzw. einem Erreichungsgrad des Jahres 2019 von 86 Prozent. In beiden Segmenten prognostiziert STATFOR das Überschreiten des Niveaus von 2019 im Jahr 2024.

Das BMDV hat den vorgenannten EUROCONTROL Forecast für den überarbeiteten Leistungsplan für die Jahre 2022 bis 2024 zu Grunde gelegt. Für das Jahr 2022 werden danach im Streckenbereich 13.643.500 DLE und im An- und Abflugbereich 1.280.000 DLE prognostiziert. Eine deutlich geringere Einschätzung der Verkehrsentwicklung der DFS wurde seitens des Ministeriums nicht berücksichtigt.

7.2 Zukünftige Entwicklung

7.2.1 Reguliertes 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 führte, die bis 1. Oktober 2021 der EU-Kommission vorgelegt werden mussten. Mit einer Genehmigung der revidierten Leistungspläne durch die EU-Kommission ist nicht vor Ende 1. Quartal 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 wurde eine rückwirkende europäische Kostenreduzierungsvorgabe für beide Jahre festgelegt. Auf dieser Basis wurden nationale Zielwerte festgelegt. Dabei wurden die IST-Kosten der FS-Organisationen berücksichtigt. Zusammen mit dem reduzierten Verkehr haben sich neue „virtuelle“ Gebührensätze ergeben.
- 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 werden beginnend ab 2023 über fünf Jahre gestreckt.

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

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 Änderungsvorschläge frühestens im Rahmen der seit Januar bis Ende Juni 2022 laufenden französischen EU-Ratspräsidentschaft erwartet. Inhaltlich konzentriert sich der Vorschlag auf Kompetenzverschiebungen zwischen europäischen Institutionen und Mitgliedsstaaten und nicht auf die Themenfelder, die gemäß Zielsetzung der EU-Kommission Digitalisierung und Emissionsreduzierung in den nächsten Jahren tatsächlich vorantreiben können.

Programm iCAS

Zur Minimierung von Einführungsrisiken und als Reaktion auf die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Entwicklungsfortschritt wurde der bisher verfolgte Plan zur Entwicklung und Einführung von iCAS an den Kontrollzentralen des unteren Luftraums, die sog. „iCAS Phase II“, gestreckt. Die Zeitfenster zur Einführung der iCAS-Phase-II-Software an den Niederlassungen des unteren Luftraums wurden für die Niederlassung München auf Anfang 2023, für die Niederlassung Bremen auf Anfang 2025 verlegt. Die Einführung von iCAS an der Niederlassung Langen wird im Rahmen der Aktualisierung der ATS-Systemstrategie überprüft.

Das Projekt zur Ablösung der 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 zurzeit für Ende 2026 Anfang 2027 vorgesehen. 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, um 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 zweiten Quartal 2022 ortsunabhängig kontrolliert werden. Der Flughafen Dresden folgt voraussichtlich Ende 2023 nach einer weiteren Validierungsphase, in der das RTC-Konzept noch einmal überprüft wird.

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 31. Mai 2022 aus. Die Europäische Kommission hat die Funktion am 29. Oktober 2021 erneut ausgeschrieben. Die DFS hat sich gemeinsam mit den führenden ANSPs, Flughäfen, Airlines und zusätzlich dem Network Manager für eine Fortführung der Ausübung der SDM-Funktion beworben. Eine Zuteilungsentscheidung wird für März/ April 2022 erwartet, die Funktion würde zum 01. Juni 2022 übernommen werden.

7.2.2 Drittgeschäft

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

Auch im kommenden Jahr wird ein Augenmerk darauf liegen, das Drittgeschäft noch weiter in Richtung des Vorkrisenniveaus zurückzuführen.

Die größten Umsatzerlöse im Jahr 2022 im Drittgeschäft plant die DFS mit der Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten in Deutschland und UK, der Ausbildung militärischer Lotsen und mit der Vorfeldkontrolle. Weiterhin zählen die Gestellung von Flugsicherungspersonal an die Flugsicherung von Bahrain, Programmierleistungen und Verträge über die Bodenlagedarstellung an einzelnen Flughäfen zu diesem Drittgeschäft.

Im Flugsicherungsgeschäft an den deutschen Regionalflughäfen ist vorbehaltlich einer positiven Vergabeentscheidung der Aufbau eines Remote Tower Control Centers geplant, mit dem die Platzkontrolle an den Plätzen Braunschweig und Emden (AFIS) ortsunabhängig ermöglicht werden soll. Das internationale Trainings- und Consulting-Geschäft birgt vor dem Hintergrund der andauernden COVID-19-Pandemie weiterhin erhebliche Unsicherheiten. Im Bereich UTM wird sich die Droniq mit ihrer führenden digitalen Plattform für die unbemannte Luftfahrt weiter als zentrale Anlaufstelle für das unbemannte Fliegen positionieren. Über weitere Projekte und Reallabore wird die Droniq kommerzielle Anwendungsfälle von Drohnenmissionen innerhalb und außerhalb von U-Spaces unterstützen. Außerdem wird die Droniq den Zertifizierungsprozess als U-Space Service Provider durchlaufen. Die Gesellschaft wird im kommenden Jahr geplante Verluste erwirtschaften.

Die Geschäftsführung erwartet daher für das Drittgeschäft des DFS-Konzerns im Jahr 2022 ein negatives Ergebnis im mittleren einstelligen Millionen-Euro-Bereich.

Die Unterstützung des Drittgeschäfts durch die DFS entlastet das regulierte Geschäft in Höhe von 19,9 Mio. EUR und somit den Luftraumnutzer.

7.3 Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

7.3.1 Erlöse und Kosten

Auch für das Jahr 2022 ist aufgrund der Corona-Krise im Luftverkehr im Vergleich zum Vorkrisenniveau mit weiterhin niedrigen Gebühreneinnahmen im regulierten Geschäft zu rechnen. Die letzte Prognose der EUROCONTROL-Abteilung STATFOR geht für 2022 von einem Niveau von 88 Prozent des Jahres 2019 aus. Es wird aktuell erwartet, dass eine Rückkehr des Flugverkehrs zum Niveau vor der Krise frühestens 2024 möglich ist.

Diese Einschätzung wird von der DFS nicht geteilt. Sie geht insbesondere aufgrund der aktuellen Pandemielage von geringeren Steigerungsraten beim Verkehr aus.

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, das auf Einsparungen von Personalkosten in Verbindung mit Prozess- und Strukturoptimierungen zielt.

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

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

7.3.2 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 finanziert und mittels fristenkongruenter Abschreibungen amortisiert.

Das Abschreibungsvolumen 2022 wird sich voraussichtlich leicht über dem Niveau von 2021 bewegen.

7.3.3 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 Strafszinsen.

Die DFS geht von einem moderat steigenden Flugverkehr aus. Dies führt weiterhin zu einer angespannten Liquiditätslage. Etwaige Liquiditätsengpässe können durch Entnahmen aus dem nicht insolvenzgeschützten Fondsvermögen ausgeglichen werden.

Die DFS evaluiert derzeit in engem Kontakt mit der Gesellschafterin die Notwendigkeit einer weiteren finanziellen Unterstützung für das Jahr 2023.

7.3.4 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

Auch das Jahr 2022 wird von den Auswirkungen der Verbreitung des Coronavirus geprägt sein. Die Krise hat historische Ausmaße. 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 auf den Flugverkehr trotz vorhandener Impfangebote auch im Jahr 2022 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. Die Auswirkungen auf die Nachfrage nach Flugreisen und den Services der DFS 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 des Konzerns auch im Jahr 2022 in allen Segmenten und in allen Regionen 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 2021 einen leichten Anstieg der Verkehrszahlen. Dies führt auch für 2022 zu einer deutlichen Unterschreitung der geplanten Gebühreneinnahmen und damit einhergehend zu einem entsprechenden Liquiditätsbedarf. 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 Effizienzsteigerungs-Programm STEP begegnen.

Unabhängig der noch festzulegenden Vorgaben der dritten Regulierungsperiode wird die DFS aufgrund des Verkehrsrückganges für die Jahre 2022 und 2023 einen erhöhten Finanzierungsbedarf haben. Dieser kann für das Jahr 2022 über das nicht insolvenzgesicherte Fondsvermögen gedeckt werden. 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.

Seit dem Vorrücken russischer Einheiten auf ukrainisches Territorium am frühen Morgen des 24. Februar 2022 ergreift die DFS in enger Zusammenarbeit mit den militärischen Stellen in Deutschland vorbeugende Maßnahmen. So unterstützt die DFS fliegende Verbände der Luftwaffe und von NATO-Alliierten aktiv bei der Nutzung des deutschen Luftraums und seiner militärischen Übungsgebiete. Die DFS rechnet derzeit insgesamt mit lediglich begrenzten Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, solange der Konflikt nicht auf weitere Regionen ausgeweitet wird.

Insgesamt geht die Geschäftsführung daher für 2022 von einem leicht negativen Ergebnis (EBT) im unteren zweistelligen Millionen-Euro-Bereich aus.

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

Der Konzernlagebericht 2021 wurde gemäß § 315 Abs. 5 HGB in Verbindung mit § 289 Abs. 2 HGB mit dem Lagebericht der DFS zusammengefasst. Die Darstellungen der Kapitel 1 bis 7 entsprechen im Wesentlichen jenen der DFS. Nachfolgende Informationen beziehen sich ausschließlich auf den Einzelabschluss der DFS nach HGB.

8.1 Grundlagen der DFS

Die DFS sichert mit insgesamt 5.584 operativen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den deutschen Luftraum und bietet zusätzliche Leistungen im freien Wettbewerb an (Drittgeschäft).

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

8.2 Wirtschaftsbericht

8.2.1 Prognose-Ist-Vergleich

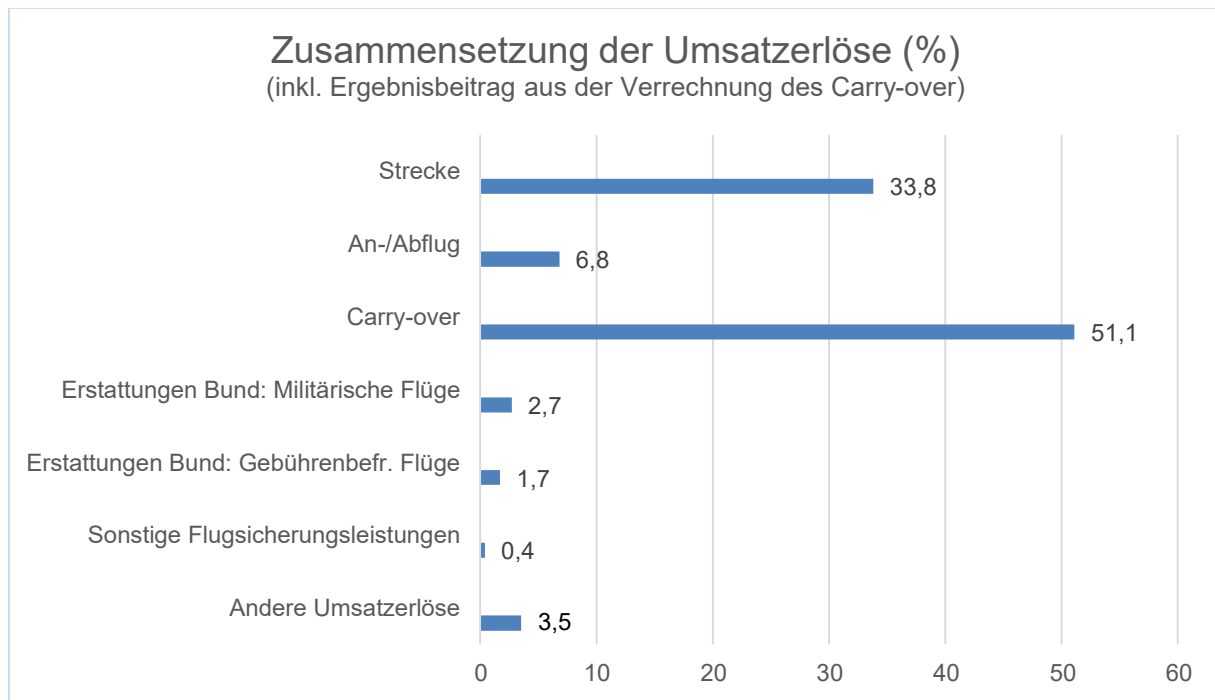
Prognose-Ist-Vergleich 2021			
	Ist zum 31.12.2020	Prognose für 2021	Ist zum 31.12.2021
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 6.79 Mio. An-/Abflug: 0,63 Mio.	Tendenziell leichter Anstieg	Strecke: 7,68 Mio. An-/Abflug: 0,70 Mio.
Umsatzerlöse gesamt	1.054,7 Mio. EUR	Nicht kostendeckend	1.310,1 Mio. EUR
Abschreibungen	86,6 Mio. EUR	Etwa Vorjahresniveau	80,8 Mio. EUR
Ergebnis gesamt	-476,2 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Mio.-EUR-Bereich	-124,3 Mio. EUR
FVK-Ausbildungsbeginn**	94	Weiterhin Nachführung von Auszubildenden	72

Das Ergebnis wird in Kapitel 8.2.5 dargestellt.

8.2.2 Umsatzerlöse

Die DFS erzielte im Geschäftsjahr 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 1.310,1 Mio. EUR (im Vorjahr 1.054,7 Mio. EUR) und lag damit gegenüber dem Vorjahr um 24,2 Prozent höher.

Die Erlöse aus Flugsicherungsleistungen erhöhten sich von 1.012,0 Mio. EUR auf 1.264,0 Mio. EUR. Sie berücksichtigen insgesamt die im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus „Carry-over“ in Höhe von insgesamt 670,0 Mio. EUR (im Vorjahr 504,4 Mio. EUR), welche aus der stark reduzierten Verkehrssituation resultiert und über einen Ausgleichsmechanismus von den Luftraumnutzern erst zukünftig zu tragen sein wird.

**Erlöse aus Streckengebühren (Mio. EUR)**

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	443,0	369,5	826,8	867,4	859,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+19,9	-55,3	-4,7	+0,9	-4,4

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Brutto	89,7	77,7	182,2	185,4	182,5
Gebührenanteile Abführungen	(0,5)	(0,4)	(1,0)	(1,0)	(0,9)
Netto	89,2	77,3	181,2	184,4	181,6
Veränderung (netto) gegenüber Vorjahr (%)	+15,4	-57,3	-1,7	+1,5	-13,9

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Militärischer Einsatzluftverkehr	35,4	38,4	38,9	44,0	43,9
Gebührenbefreite Flüge	21,8	18,0	18,0	18,0	18,0
Gesamtbetrag	57,2	56,4	56,9	62,0	61,9
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+1,4	-0,9	-8,2	+0,2	-9,1

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

Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Nachrichten für Luftfahrer	0,2	0,0	0,2	0,1	0,2
Flugvermessungen	3,8	3,6	3,5	3,6	3,8
Übrige Flugsicherungsleistungen	0,7	0,8	0,7	0,6	0,5
Gesamtbetrag	4,7	4,4	4,4	4,3	4,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+6,8	+0,0	+2,3	-4,4	+7,1

Andere Umsatzerlöse (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	46,0	42,7	46,9	37,1	43,3
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+7,7	-9,0	26,4	-14,3	+93,3

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 28,2 Mio. EUR (im Vorjahr: 29,4 Mio. EUR) einen Anteil von rund 54,4 Prozent.

8.2.3 Sonstige betriebliche Erträge**Sonstige betriebliche Erträge (Mio. EUR)**

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	39,1	39,7	44,7	43,2	60,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-1,5	-11,2	3,5	-28,2	+33,5

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

8.2.4 Aufwandsschwerpunkte**Personalaufwand (Mio. EUR)**

	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	1.366,0	1.181,4	1.285,6	1.125,6	936,3
Löhne und Gehälter	623,0	605,9	624,1	597,7	588,9
soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	736,0	567,6	653,0	519,4*	338,9
Personalkosten des LBA	7,0	7,9	8,5	8,5	8,5
Anteil am Gesamtaufwand (%)	84,5	82,0	82,5	80,4	77,0
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+15,6	-8,1	+14,2	+20,2	+33,0

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

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. EUR)

	2021	2020	2019	2018	2017
--	------	------	------	------	------

Gesamtbetrag	158,7	164,3	173,8	160,1	164,7
Anteil am Gesamtaufwand (%)	9,8	11,4	11,1	11,4	13,6
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-3,4	-5,5	8,6	-2,8	+11,1

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

Abschreibungen (Mio. EUR)					
	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	80,8	86,6	91,1	105,5	105,2
Anteil am Gesamtaufwand (%)	5,1	6,0	5,8	7,5	8,7
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-6,7	-4,9	-13,6	+0,3	+8,9

8.2.5 Ergebnis

Die DFS verzeichnet für das Geschäftsjahr 2021 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von -124,3 Mio. EUR (im Vorjahr -476,2 Mio. EUR Jahresfehlbetrag).

Jahresüberschuss (+) /-fehlbetrag (-) (Mio. EUR)					
	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	-124,3	-476,2	-368,6	-481,1	-132,9
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+73,9	+29,2	+23,4	-262,0	-191,3

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 63,0 Mio. EUR (Vorjahr: 61,0 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: 78,3 Mio. EUR) und Fördergelder in Höhe von 22,0 Mio. EUR (Vorjahr: 20,8 Mio. EUR). Die im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus „Carry-over“ in Höhe von insgesamt 670,0 Mio. EUR (im Vorjahr 504,4 Mio. EUR) entlasten das Ergebnis deutlich.

Bei einer im Vorjahresvergleich deutlich gestiegenen Gesamtleistung (bedingt durch gestiegene Flugverkehrszahlen sowie der seitens des BAF genehmigten Erfassung des Carry-over) entwickelte sich das Ergebnis allerdings aufgrund gestiegener Gesamtkosten in den prognostizierten Verlustbereich.

Die DFS berücksichtigte ferner die mit dem Luftraumnutzer im Jahr 2021 zu verrechnenden Gebührenmindereinnahmen des Jahres 2019 (vgl. 2.2.2).

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

8.2.6 Investitionen

Die DFS tätigte im Geschäftsjahr 2021 Investitionen in Höhe von 70,7 Mio. EUR (im Vorjahr: 53,9 Mio. EUR).

Bedeutende Projekte mit dem höchsten Anteil am Investitionsvolumen: vgl. Kapitel 2.6.1.

8.2.7 Bilanzstruktur

Im Jahr 2021 erhöhte sich die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr von 2.653,6 Mio. EUR um 3,9 Prozent auf 2.758,5 Mio. EUR.

Aktivseite

Das Anlagevermögen reduzierte sich insgesamt leicht um 2,7 Prozent. Maßgebend sind hierbei überwiegend die Abschreibungen, die die Investitionen überstiegen.

Die Finanzanlagen verminderten sich im Wesentlichen aufgrund einer Tilgungsleistung (3,0 Mio. EUR) im Rahmen eines bestehenden Darlehensvertrags mit dem Tochterunternehmen DFS Energy, um 4,3 Prozent.

Das Umlaufvermögen reduzierte sich um 22,6 Prozent. Hierbei sanken die liquiden Mittel um rund 119,6 Mio. EUR (-59,7 Prozent), die Kapitalanlage in nicht abgetretenes Fondsvermögen reduzierte sich um rund 116,3 Mio. EUR (-15,2 Prozent).

Die Vorräte und die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen entwickelten sich im Wesentlichen konstant. Die Ertragsteuerforderungen reduzierten sich um 52,9 Mio. EUR (-100,0 Prozent).

Zudem weist die DFS für das Jahr 2021 einen aktiven Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung in Höhe von 1.102,4 Mio. EUR aus. Dieser Posten beinhaltet vom Luftraumnutzer zukünftig zu erstattende Beträge aus der coronabedingt hohen Verkehrsabweichung des Jahres 2020 und 2021.

Ferner zeigt die DFS für 2021 einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag in Höhe von 92,3 Mio. EUR aufgrund des erneut negativen Jahresergebnisses (-124,3 Mio. EUR).

Passivseite

Das Eigenkapital verbleibt derzeit ungedeckt, die Rückstellungen stiegen um 12,3 Prozent, die Verbindlichkeiten entwickelten sich strukturell weitgehend konstant.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres (-124,3 Mio. EUR) belastete das (negative) Eigenkapital. Die Einzahlung des Gesellschafters (300,0 Mio. EUR) auf das Stammkapital Anfang 2021 führte insgesamt zu einem nicht gedeckten Anteil in Höhe von 92,3 Mio. EUR.

Die Pensionsrückstellungen (saldierter Wert mit zugehörigem Planvermögen) stiegen um 10,8 Prozent, bzw. 149,5 Mio. EUR. Wesentliche Auswirkungen hatte hierbei die rechnungszinsinduzierte Veränderung der Nettoschuld aus Pensionsverpflichtungen. Die Steuerrückstellungen stiegen aufgrund des ertragssteuerlich relevanten Gebührenergebnisses von 7,9 Mio. EUR auf 39,1 Mio. EUR, die sonstigen Rückstellungen entwickelten sich im Wesentlichen konstant.

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

Der passive Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung sank aufgrund der Veränderung der dem Luftraumnutzer über künftige Gebührenabrechnungen zu erstattenden Überdeckungsbeträge (Carry-over) für 2021 und Vorjahre um 24,4 Prozent.

Die Netto-Finanzschulden belaufen sich zum 31. Dezember 2021 auf -95,8 Mio. EUR, der Verschuldungsgrad liegt zum Bilanzstichtag bei -3,5 Prozent. Das wesentlich durch die betriebliche Altersversorgung geprägte Finanzergebnis beläuft sich auf -162,5 Mio. EUR.

Bilanzielle Kennzahlen			
	2021	2020	2019
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-95,8	-333,0	-815,6
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-3,5	-12,5	-40,6
Anlagenintensität (%) (Anlagevermögen / Bilanzsumme)	21,9	23,4	32,8

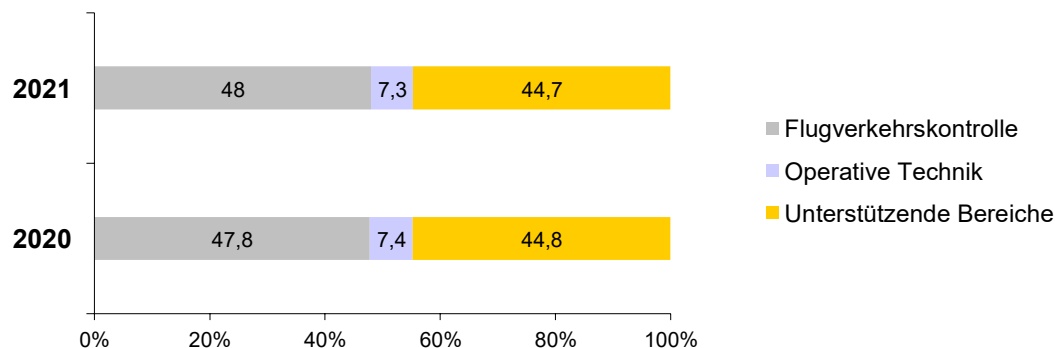
* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

8.3 Mitarbeiter

Die DFS beschäftigte zum 31. Dezember 2021 insgesamt 5.584 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Mitarbeiter (jeweils zum 31.12.)					
	2021	2020	2019	2018	2017
Stammpersonal gesamt	5.584	5.659	5.585	5.429	5.386
Angestellte	5.072	5.133	5.054	4.928	4.934
Beurlaubte Soldaten	124	130	147	157	165
Gewerbliche Arbeitnehmer	14	16	18	20	22
Techn./kaufm. Studierende & Auszubildende	117	110	100	66	47
Auszubildende Flugverkehrskontrolle	155	152	136	118	60
Mitarbeiter des LBA	102	118	130	140	158
davon Beamte	84	(99)	(106)	(112)	(126)
davon Tarifangestellte	18	(19)	(24)	(28)	(32)
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-1,3	1,3	2,9	0,8	-2,7
Anteil weiblicher Mitarbeiter (%)	27,5	27,6	27,3	27,6	27,5
Anteil ausländischer Mitarbeiter (%)	4,3	4,3	3,7	3,8	3,7

Mitarbeitende nach Tätigkeitsbereichen (%)



Von den 5.584 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 um 1 Prozent. Die Teilzeitquote beträgt 17,1 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 43,3 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug im Jahr 2020 0,57 Prozent.

Der Frauenanteil liegt bei derzeit 27,5 Prozent. Insgesamt nehmen 69 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 479 Führungskräften einer Quote von 14,8 Prozent entspricht.

Die DFS setzt das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FührposGleichberG) um und legte für den Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 eine Zielgröße für den Frauenanteil auf der ersten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung von 5 Prozent und eine Zielgröße auf der zweiten Führungsebene von 13 Prozent fest. Diese wurde zum 31. Dezember 2021 mit 8 Prozent auf der ersten und 18 Prozent auf der zweiten Führungsebene erfüllt. Für den Berichtszeitraum vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2026 wurde eine Zielgröße für den Frauenanteil auf der ersten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung von 8,3 Prozent sowie auf der zweiten Führungsebene von 19,3 Prozent festgelegt. 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.

Ausbildung

Ausbildungsbeginn		
	2021	2020
Gesamt	118	142
Fluglotse	72	94
Duales Studium/Ausbildung	46	48
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-16,9	-22

Zum 31. Dezember 2021 befanden sich insgesamt 365 Personen (inkl. Lotsen im Training „on the Job“ – OJT) in der mehrjährigen Fluglotsenausbildung. Insgesamt 144 Personen befanden sich in der theoretischen Grundausbildung.

8.4 Compliance

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

8.5 Risikobericht

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

8.6 Prognosebericht

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

8.6.1 Investitionen

Das Abschreibungsvolumen 2022 wird sich voraussichtlich leicht über dem Niveau von 2021 bewegen.

8.6.2 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

Bei Anwendung der noch nicht feststehenden neuen Verordnung wird ein weiterer Verlust im dreistelligen Millionen-Euro-Bereich erwartet.

Langen, den 11. März 2022

Die Geschäftsführung

Arndt Schoenemann
Geschäftsführer
Vorsitzender

Dr. Kerstin Böcker
Geschäftsführerin
Personal und
Arbeitsdirektorin

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
Bilanz per 31.12.2021**

Aktiva	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR	Passiva	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
<u>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</u>			I. Gezeichnetes Kapital	1.055.287.500,00	755.287.500,00
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	98.441.152,00	86.377.164,00	II. Kapitalrücklage	74.295.782,10	74.295.782,10
2. Geleistete Anzahlungen	18.857.925,39	38.420.499,88	III. Gewinnrücklagen		
	117.299.077,39	124.797.663,88	andere Gewinnrücklagen	353.842.567,76	353.842.567,76
<u>II. Sachanlagen</u>			IV. Verlustvortrag	-1.451.500.666,48	-975.297.989,52
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	230.988.649,68	229.178.107,27	V. Jahresfehlbetrag	-124.259.916,43	-476.202.676,96
2. Technische Anlagen und Maschinen	154.581.440,02	165.023.196,72	davon nicht gedeckt	92.334.733,05	268.074.816,62
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.529.250,00	16.076.153,00		0,00	0,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	21.867.673,79	17.861.506,35			
	421.967.013,49	428.138.963,34	B. Rückstellungen		
<u>III. Finanzanlagen</u>			1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.534.392.011,94	1.384.930.468,05
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	45.584.971,55	45.584.971,55	2. Steuerrückstellungen	39.081.936,36	7.893.809,67
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	18.680.000,00	21.630.000,00	3. Sonstige Rückstellungen	155.183.765,42	146.339.818,24
3. Beteiligungen	1.880.782,15	1.937.180,71		1.728.657.713,72	1.539.164.095,96
	66.145.753,70	69.152.152,26	C. Verbindlichkeiten		
	605.411.844,58	622.088.779,48	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	402.141.411,82	400.890.492,15
B. Umlaufvermögen			2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	5.475.369,40	3.087.740,53
<u>I. Vorräte</u>			3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29.890.854,03	25.668.629,10
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	5.045.363,35	4.776.620,92	4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	4.588.441,59	7.075.041,40
2. Unfertige Leistungen	2.834.089,90	1.320.573,55	5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	35.588.637,38	35.832.140,26
3. Geleistete Anzahlungen	84.522,39	66.284,63	6. Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	14.516,82
	7.963.975,64	6.163.479,10	7. Sonstige Verbindlichkeiten	250.112.646,79	252.076.645,25
<u>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>			davon aus Steuern: EUR 15.523.419,86		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	112.382.712,05	111.976.398,68	(i. Vj. EUR 15.186.116,49)		
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.171.039,20	3.266.992,17	davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 67.411,65		
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.649,34	0,00	(i. Vj. EUR 22.571,50)		
4. Sonstige Vermögensgegenstände	102.358.490,60	151.874.753,89		727.797.361,01	724.645.205,51
	217.913.891,19	267.118.144,74	D. Rechnungsabgrenzungsposten		
<u>III. Wertpapiere</u>				27.597.251,92	26.632.809,70
Sonstige Wertpapiere	649.706.225,59	765.999.291,74	E. Passiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung		
<u>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>				274.404.369,57	363.111.984,82
	80.771.707,18	200.390.247,28			
	956.355.799,60	1.239.671.162,86			
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.951.718,99	2.592.113,03			
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung	1.102.402.600,00	521.127.224,00			
E. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	92.334.733,05	268.074.816,62			
	2.758.456.696,22	2.653.554.095,99		2.758.456.696,22	2.653.554.095,99

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01.2021 bis 31.12.2021**

	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
1. Umsatzerlöse	1.310.059.294,40	1.054.703.229,41
2. Verminderung/Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	1.513.516,35	177.915,61
3. andere aktivierte Eigenleistungen	0,00	93.182,86
4. sonstige betriebliche Erträge	<u>39.061.031,57</u>	<u>39.687.784,99</u>
	1.350.633.842,32	1.094.662.112,87
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für bezogene Waren	-6.560,00	-153.700,00
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>-10.094.477,96</u>	<u>-8.977.603,46</u>
	-10.101.037,96	-9.131.303,46
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-622.973.853,94	-605.873.451,08
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-735.979.517,96	-567.621.296,62
davon für Altersversorgung EUR 663.904.171,56 (i. Vj. EUR 497.653.850,36)		
c) Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts	<u>-7.053.943,80</u>	<u>-7.943.423,04</u>
	-1.366.007.315,70	-1.181.438.170,74
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-80.845.260,05	-86.600.598,79
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	<u>-158.720.511,02</u>	<u>-164.274.103,82</u>
	-265.040.282,41	-346.782.063,94
9. Erträge aus Beteiligungen	230.984,31	185.653,79
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 0 (i. Vj. EUR 0,00)		
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	169.384.217,41	1.462.148,29
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 313.913,08 (i. Vj. EUR 861.405,58)		
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen EUR 153.304.685,48 (i. Vj. EUR 0,00)		
11. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages übernommene Verluste	0,00	-99.312,92
12. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages erhaltene Gewinne	311.731,48	0,00
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7.399.907,94	-130.785.938,93
davon an verbundene Unternehmen EUR 0 (i. Vj. EUR 0,00)		
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen EUR 1.182.860,00 (i. Vj. EUR 124.823.412,80)		
14. Ergebnisauswirkung aus der Veränderung des aktiven Unterschiedsbetrags aus der Gebührenabrechnung	0,00	0,00
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-21.525.362,88	0,00
16. Ergebnis nach Steuern	-124.038.620,03	-476.019.513,71
17. sonstige Steuern	-221.296,40	-183.163,25
18. Jahresfehlbetrag	<u>-124.259.916,43</u>	<u>-476.202.676,96</u>



DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Langen

Anhang für das Geschäftsjahr 2021

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 2021.

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 2021 endende Geschäftsjahr einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 124,3 Mio. EUR aus. Die flüssigen Mittel sanken um 119,6 Mio. EUR und belaufen sich zum Jahresende auf 80,8 Mio. EUR.

Die DFS rechnet nicht mit einer schnellen Erholung des Luftverkehrs und erwartet eine Rückkehr auf das Vorkrisenniveau nicht vor 2025. Um die notwendige Liquidität des Konzerns sicherzustellen, beschloss die Gesellschafterin der DFS im Rahmen einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung

im Januar 2021, das Stammkapital um 300 Millionen Euro gegen Ausgabe von drei Millionen Geschäftsanteilen zu erhöhen. Mit dieser Maßnahme soll die Eigenkapitalbasis der DFS stabilisiert sowie COVID-19-bedingte Einnahmeausfälle teilkompensiert werden. Darüber hinaus evaluiert die DFS derzeit in engem Austausch mit der Gesellschafterin, die Notwendigkeit einer potenziellen weiteren Eigenkapitalstärkung für das Jahr 2023. Darüber hinaus wirkt sich der Carry-over aus der Verkehrsrisikoteilung ab 2023 positiv auf die Liquidität aus.

Die Geschäftsführung beschloss 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 Flugsicherung einigten sich auf ein umfangreiches Tarifpaket. So wurden für die Jahre 2021 bis 2024 ein neuer Vergütungsstarifvertrag abgeschlossen, der ausgelaufene Corona-Tarifvertrag wurde mit leichten Modifikationen verlängert, ein zusätzliches Altersteilzeitmodell wurde eingeführt und die Ausbildungsverpflichtung aus dem Kapa-Tarifvertrag wurde für den Zeitraum 2021 bis 2023 den aktuellen Entwicklungen im Luftverkehr angepasst.

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

Immaterielle Vermögensgegenstände

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

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

Sachanlagen

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

Vermögensgegenstände, bei denen die DFS nicht zivilrechtliche Eigentümerin ist, werden aktiviert und unter den Sachanlagen bilanziert, wenn der DFS für die gewöhnliche Nutzungsdauer des Vermögensgegenstandes nach dem Gesamtbild der Verhältnisse Besitz, Gefahr, 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 212,2 Mio. EUR zur Förderung von SESAR-Implementierungsvorhaben. Die DFS sieht vor, die Fördermittel zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren zu verwenden und berücksichtigt sie in der Gebührenüberdeckung. Zuschüsse für Sachanlagen erfasst die DFS als Abgrenzungsposten und löst sie über die Nutzungsdauern der zugrundeliegenden Sachanlagen erfolgswirksam auf.

Rückstellungen

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

Die Rückstellungen für Pensionen und vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen werden mit dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Method) nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Berücksichtigung der Heubeck-Richttafeln 2018 G ermittelt. Hierbei wurde ein Diskontierungszinssatz von 1,87 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 1,35 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 31.12.2021 nicht.

3.1.7 Sonstige Vermögensgegenstände

	TEUR	
Restlaufzeit > 1 Jahr	2021	2020
Forderung aus QTE-Transaktion	0	16.941
Fördergelder (Forderungen)	48.406	50.532
Treuhandverein Bankkonto	0	50
Summe	48.406	67.523
Restlaufzeit ≤ 1 Jahr	2021	2020
Treuhandverein Bankkonto	7.475	7.164
Umsatzsteuerguthaben	5.970	3.225
Zinsforderungen	1.277	1.204
Forderung aus QTE-Transaktion	16.941	328
Debitorische Kreditoren	2.140	340
Forderungen an Mitarbeiter	20.139	19.011
Steuervorauszahlungen	0	52.922
Andere	10	158
Summe	53.952	84.352
Gesamt	102.358	151.875

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 2021 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.

Die QTE-Transaktion wurde Anfang 2022 vertragsgemäß beendet.

3.1.8 Wertpapiere

Bei den ausgewiesenen Wertpapieren in Höhe von 649.706 TEUR (im Vorjahr 765.999 TEUR) handelt es sich um Fondsvermögen.

3.1.9 Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Die DFS leistete Vorauszahlungen in Höhe von 1.952 TEUR (im Vorjahr 2.592 TEUR) für noch zu erbringende Dienstleistungen.

3.1.10 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung

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

3.2 Passiva

3.2.1 Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital dotiert zum 31.12.2021 auf 1.055.288 TEUR, die Kapitalrücklage beträgt 74.296 TEUR, die Gewinnrücklagen dotieren auf 353.842 TEUR, der Verlustvortrag beträgt 1.451.501 TEUR. Nach dem Jahresfehlbetrag in Höhe von 124.260 TEUR verbleibt ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag (§ 268 Abs. 3 HGB) in Höhe von 92.335 TEUR.

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

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 2021 wurden 26,3 Mio. EUR zugeführt. Der verbleibende, in der Bilanz noch nicht erfasste Wert beträgt zum 31.12.2021 79 Mio. EUR.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Absatz 6 Satz 3 HGB beträgt 606,0 Mio. EUR.

Pensionsverpflichtungen (Mio. EUR, nicht saldiert)	2021
- bei einem Durchschnittszins von 7 Jahren	5.922,2
- bei einem Durchschnittszins von 10 Jahren	5.316,2
- Unterschiedsbetrag (§ 253 Absatz 6 HGB)	606,0

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	
	2021	2020
Ausstehender Urlaub und Gleitzeit (netto)	41.500	36.305
Fehlende Rechnungen	8.630	6.760
Erbpachtvertrag Berlin-Schönefeld	2.444	2.457
Sonstige Personalkosten	48.470	47.486
Rückbaukosten	12.870	15.592
Altersteilzeit (netto)	27.886	23.339
Jubiläumszahlungen	3.757	3.584
Aufbewahrungspflichten	8.397	8.626
Übrige	1.230	2.191
Gesamt	155.184	146.340

3.2.3 Verbindlichkeiten

2021, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr ≤ 5 Jahre	> 5 Jahre	
Gegenüber Kreditinstituten	24.642	127.000	250.500	402.142
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	5.475	--	--	5.475
Lieferungen und Leistungen	29.478	413	--	29.891
Gegenüber Gesellschafter	4.588	--	--	4.588
Gegenüber verbundenen Unternehmen	35.589	--	--	35.589
Gegenüber Beteiligungsunternehmen	--	--	--	--
Sonstige Verbindlichkeiten	17.613	82.500	150.000	250.113
Gesamt	117.385	209.913	400.500	727.798

Fremdwährungsverbindlichkeiten bestanden zum 31.12.2021 in Höhe von 68 TEUR. Auf die Bewertung zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag wurde aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet.

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr betreffen Zins- und Tilgungsleistungen im Wesentlichen aus der Anfang 2022 vertragsgemäß beendeten QTE-Transaktion. Die Zinsverbindlichkeiten entstehen rechtlich erst nach dem Bilanzstichtag.

Die sonstigen Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr bis zu fünf Jahren sowie mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren beinhalten den Teil der platzierten Schuldscheindarlehen, der gegenüber Nichtbanken besteht (232.500 TEUR). Ferner sind Verbindlichkeiten aus Steuern in Höhe von 15.523 TEUR enthalten. Weitere wesentliche Posten sind Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit (951 TEUR) sowie an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) abzuführende Gebührenanteile zugunsten des Deutschen Wetterdienstes (888 TEUR).

3.2.4 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

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

3.2.5 Passiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung

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

4 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

4.1 Umsatzerlöse

	TEUR	
	2021	2020
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.264.019	1.011.975
Andere Umsatzerlöse	46.040	42.728
Umsatzerlöse gesamt	1.310.059	1.054.703

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2021	2020
Streckengebühren	442.962	369.498
An- und Abfluggebühren	89.713	77.697
Abführungen an das BAF aus An- und Abfluggebühren	-465	-395
Über (-)/Unterdeckung (+) im laufenden Jahr erfasst (Carry-over)	669.983	504.428
Erlöse aus Strecken- und An- und Abfluggebühren	1.202.193	951.228
Erstattungen des Bundes für militärische Flüge und Einrichtungen	35.376	38.379
Erstattungen des Bundes für gebührenbefreite Flüge	21.800	18.000
Nachrichten für Luftfahrer	162	9
Flugvermessungen	3.769	3.611
Übrige Flugsicherungsleistungen	719	748
Sonstige Flugsicherungsleistungen	61.826	60.747
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.264.019	1.011.975
Personaldienstleistungen	9.575	9.748
Vorfeldkontrolle	4.090	3.175
Ausbildungsleistungen	8.181	9.358
Kostenerstattungen	14.752	19.012
Energieverkäufe	48	44
Sonstige	9.394	1.391
Andere Umsatzerlöse	46.040	42.728
Umsatzerlöse Gesamt	1.310.059	1.054.703

Die Umsatzerlöse enthalten für 2021 einen von den Luftraumnutzern zu erstattenden Betrag in Höhe von 63,0 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	
	2021	2020
Versicherungsleistungen für Pensionen	3.184	2.952
Zuschüsse der EU-Kommission zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	21.978	20.875
Auflösung von sonstigen Rückstellungen	4.772	4.092
Erträge aus der QTE-Rumpfstruktur	1.305	5.663
Andere	7.822	6.106
Gesamt	39.061	39.688

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

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 6.284 TEUR (im Vorjahr 5.171 TEUR), zum überwiegenden Teil aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus Gutschriften für Vorjahre, enthalten.

Die Erträge aus der bis Ende 2021 bestehenden QTE-Transaktion betreffen Zinsen und Kursveränderungen in Zusammenhang mit einer USD-Forderung. Der Zinsaufwand und -ertrag aus dem QTE-Sachverhalt stehen sich betragsidentisch gegenüber. Die QTE-Transaktion wurde Anfang 2022 vertragsgemäß beendet.

4.3 Personalaufwand

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

4.4 Abschreibungen

Unter den Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden die planmäßigen handelsrechtlichen Abschreibungen ausgewiesen. Im Jahr 2021 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

4.5 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2021	2020
Aufwendungen nach Artikel 67 Absatz 1 und 2 EGHGB	26.328	26.328
Aufwendungen aus der QTE-Rumpfstruktur	2.811	2.895
Kosten Rückdeckungsversicherung	865	1.057
Ersatzteile und Instandhaltung	49.328	52.130
Raumkosten	19.561	19.371
Miete und Leasing	8.887	8.258
Fremdpersonal	13.205	12.877
Sonstiger Personalaufwand	6.916	6.222
Rechts- und Beratungskosten	5.827	3.929
Reisekosten	2.544	3.015
Telekommunikationskosten	7.525	9.978
Kosten Vorjahre	970	1.747
Kraftfahrzeugkosten	1.737	2.941
Anlagenabgänge	1.202	1.010
Versicherungen	2.309	2.381
Zeitschriften, Fachliteratur, Büromaterial	1.693	1.430
Werbekosten	1.738	2.646
Bewirtungen	214	399
Kosten des Geldverkehrs	1.937	3.041
Abwertungen auf Forderungen und Forderungsverluste	1.549	864
Übrige	1.574	1.755
Gesamt	158.720	164.274

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 2.173 TEUR (im Vorjahr 2.757 TEUR) für Infrastrukturkosten von Gebäuden, Anlagen-abgänge 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 betragsidentisch gegenüber. Die QTE-Transaktion wurde Anfang 2022 vertragsgemäß beendet.

4.6 Zinsen und ähnliche Erträge

Erträge aus Vermögensgegenständen des Deckungsvermögens und entsprechende Zinsaufwendungen aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Altersteilzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen wurden saldiert und ergeben einen Ertrag in Höhe von 153.229 TEUR (im Vorjahr 123.231 TEUR Aufwand). Ferner sind in diesem Posten Zinserträge aus Wertpapieren enthalten.

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

4.7 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Position enthält für das Vorjahr Zinsaufwendungen aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Altersteilzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen nach Verrechnung mit entsprechenden Erträgen aus Vermögensgegenständen des Deckungsvermögens.

Der Posten enthält ferner einen Zinsaufwand aus der Aufzinsung sonstiger Rückstellungen in Höhe von 1.127 TEUR (im Vorjahr 1.561 TEUR).

4.8 Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr fiel ein laufender Körperschaftsteueraufwand in Höhe von 11.369 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR) und laufender Gewerbesteueraufwand in Höhe von 10.167 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR) an. Zusätzlich ergab sich aus der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Jahre 2015 bis 2017 ein Ertrag aus Gewerbesteuer in Höhe von 11 TEUR

Die DFS GmbH zahlte im laufenden Geschäftsjahr 0 TEUR Körperschaftsteuer, 1.973 TEUR Kapitalertragssteuer und 0 TEUR Gewerbesteuer für das Geschäftsjahr 2021. Es wird mit einer Nachzahlung für 2021 gerechnet.

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

Latente Steuern

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

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

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

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

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

	2021	2020
	TEUR	TEUR
Laufende Ertragsteuern	21.525	0
Latente Ertragsteuern Wahlrecht § 274 Abs. 1 S. 2 HGB	0	0
Ertragsteueraufwand	21.525	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 Ertragsteuersatz von 29,83 Prozent (Vorjahr: 29,83 Prozent) zugrunde gelegt, der sich aus einem Körperschaftsteuersatz von 15,00 Prozent, einem Solidaritätszuschlag von 5,50 Prozent sowie einem durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatz von 400,00 Prozent ermittelt.

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

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

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2021	2020	2021	2020
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Sachanlagen	249	291	6	19
Anteile an verbundenen Unternehmen	342	342	0	0
Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	0	13	328.847	155.452
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	830.131	668.642	0	0
Sonstige Rückstellungen	20.201	18.162	866	718
Verbindlichkeiten	887	438	0	0
	851.810	687.888	329.719	156.189
Auswirkung § 31b LuftVG:				
Sachanlagen	-243	-282	-6	-19
Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	0	0	-328.847	-155.452
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-809.082	-649.692	0	0
Sonstige Rückstellungen	-20.005	-17.986	-866	-718
Verbindlichkeiten	0	0	0	0
	-829.330	-667.960	-329.719	-156.189
Sonstige Wertberichtigungen	-14.031	-12.633	0	0
Saldierung	0	0	0	0
Latente Ertragsteuern	8.449	7.295	0	0

Der aktive latente Steuerüberhang der Organträgerin DFS GmbH beträgt 8.449 TEUR (im Vorjahr 7.295 TEUR).

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

Der Überleitung vom erwarteten zum tatsächlichen Ertragsteueraufwand ist nachfolgend dargestellt:

	2021 TEUR	2020 TEUR
Jahresfehlbetrag vor Ertragsteuern	102.735	476.203
Erwarteter Ertragsteuersatz in %	29,83	29,83
Erwarteter Ertragsteueraufwand	0	0
Erhöhung Bemessungsgrundlage wg. § 31b LuftVG	21.536	0
Steuern Vorjahre aufgrund BP	-11	0
Ausländische Steuern	0	0
Abweichungen der Gewerbebeertragsteuer	0	0
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand	21.525	0
Effektiver Steuersatz in %	20,95	0,00

5 Ergänzende Angaben

5.1 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Beendigung der QTE-Transaktion

Anfang 2022 wurde die bis dahin bestehende QTE-Transaktion vertragsgemäß beendet.

Ukraine-Konflikt

Seit dem Vorrücken russischer Einheiten auf ukrainisches Territorium am frühen Morgen des 24. Februar 2022 ergreift die DFS in enger Zusammenarbeit mit den militärischen Stellen in Deutschland vorbeugende Maßnahmen.

So unterstützt die DFS fliegende Verbände der Luftwaffe und von NATO-Alliierten aktiv bei der Nutzung des deutschen Luftraums und seiner militärischen Übungsgebiete.

Die DFS rechnet derzeit insgesamt lediglich mit geringen Auswirkungen auf die Vermögens- Finanz und Ertragslage.

Gesamteinschätzung

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

5.2 Ergebnisverwendung

Die DFS verzeichnet einen Jahresfehlbetrag in Höhe von -124,3 Mio. EUR und damit kein zur Ausschüttung verfügbares Ergebnis.

5.3 Haftungsverhältnisse

Es bestehen zum 31.12.2021 Verbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen im Sinne des § 251 HGB in Höhe von 3.412 TEUR (im Vorjahr: 4.153 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 31.12.2021 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:

2021, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Darlehenszusagen (nicht beansprucht)	---	---	31.320	31.320
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien	11.000	---	---	11.000
Miet-, Pacht-, Leasingverträge	1.388	96	---	1.484
Gesamt	12.388	96	31.320	43.804

Gegenüber der DFS Energy GmbH besteht eine konzerninterne Darlehenszusage über 50.000 TEUR mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2031 zur Finanzierung der abgeschlossenen Sanierung der Energiezentrale.

Diese war, nach unterjähriger Tilgungsleistung (2.950 TEUR), zum 31.12.2021 noch mit 18.680 TEUR beansprucht.

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

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

5.5 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

2021, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Bestellobligo für immaterielle Vermögensgegenstände	15.960	6.956	---	22.916
Bestellobligo für Sachanlagen	22.741	4.087	965	27.793
Bestellobligo, andere	47.938	53.339	258	101.535
Gesamt	86.639	64.382	1.223	152.244

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 649,7 Mio. EUR per 31.12.2021 (Vorjahr 766,0 Mio. EUR). Der Marktwert des Fonds beträgt per 31.12.2021 rund 723,1 Mio. EUR (Vorjahr 826,3 Mio. EUR). Die Assets des Fonds sind kurzfristig ohne wesentliche Abschläge veräußerbar. Mit der derzeitigen Strategischen Asset Allocation liegt die erwartete Rendite des ATCP-UI-FONDS für das Kalenderjahr 2022 bei 1,90 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:

	2021	2020
Eigene Mitarbeiter	5.510	5.520
davon gewerbliche Arbeitnehmer	15	16
davon Angestellte	5.078	5.102
davon beurlaubte Soldaten	129	142
davon technische und kaufmännische Studierende und Auszubildende	288	260
Mitarbeiter des LBA	108	121
davon Beschäftigte (TVöD)	18	20
davon Beamte	90	101
Gesamt	5.618	5.641

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

Im Jahresabschluss erfasste Unternehmen der DFS / des DFS-Konzerns					
Abkürzung	Gesellschaft	Sitz	Beteiligungs- quote	Eigenkapital	Jahres- ergebnis
Mehrheitsbeteiligungen					
DFS IBS	DFS International Business Services GmbH	Langen, Deutschland	100,00	44.063	-4.806
DFS Energy	DFS Energy GmbH ¹⁾	Langen, Deutschland	100,00	5.132	0
DAS	DFS Aviation Services GmbH ²⁾	Langen, Deutschland	100,00	11.794	0
Eisenschmidt	R. Eisenschmidt GmbH ²⁾	Egelsbach, Deutschland	100,00	168	0
KAT	Kaufbeuren ATM Training GmbH ²⁾	Kaufbeuren, Deutschland	100,00	100	0
ANSL	Air Navigation Solutions Ltd.	London, Verei- nigtes König- reich Großbritan- nien und Nordir- land	100,00	974 TGBP	523 TGBP
DAS Bahrain	DFS AVIATION SERVICES BAHRAIN CO W. L. L.	Manama, Bah- rain	100,00	631 TBHD	431 TBHD
Droniq	Droniq GmbH	Frankfurt, Deutschland	51,00	2.814	-2.764
Assoziierte Unternehmen					
FCS	FCS Flight Calibration Services GmbH ³⁾	Braunschweig, Deutschland	55,0	5.265	599
AEROSENSE	FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH ³⁾	Wien, Österreich	30,00	272	-22
UNIFLY	UNIFLY NV ³⁾	Antwerpen, Bel- gien	22,34	7.249	-5.363
Minderheitsbeteiligungen					
Beteiligung über DFS Deutsche Flugsicherung GmbH:					
GroupEAD	GroupEAD Europe S. L. ³⁾	Madrid, Spanien	36,00	2.194	642
BILSODA	BILSODA GmbH & Co. KG ³⁾	Pullach, Deutschland	24,90	2.421	38
Beteiligung über DFS International Business Services GmbH:					
ESSP SAS	European Satellite Services Provider Société par Actions Simplifiée ³⁾	Toulouse, Frank- reich	16,67	17.293	4.573
Beteiligung über DFS Aviation Services GmbH:					
TATS	Tower Air Traffic Services S. L. ³⁾	Madrid, Spanien	50,00	1.003	--
¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS					
²⁾ Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS IBS					
³⁾ Werte zum 31. Dezember 2020					

5.9 Geschäfte mit nahestehenden 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	74.485	12.245	178
Bezogene Leistungen	---	-9.979	105
Personalaufwand	-7.054	---	---
Sonstige betriebliche Aufwendungen	---	-8.856	-123
Zinserträge	---	314	---
Beteiligungserträge / Verlustausgleich	---	312	231

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

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

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

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

Der Ertrag in Höhe von 312 TEUR resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag zwischen der DFS und der DFS Energy. Aus einer Beteiligung erhielt die DFS 231 TEUR.

Vermögensgegenstände (+) / Schulden (-), TEUR	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
Finanzanlagen	---	64.265	1.881
Forderungen*	3.066	5.217	2
Verbindlichkeiten*	-7.655	-37.635	---

* 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	-5.267.866
Aktivwerte (Anschaffungskosten)	3.501.446
Aktivwerte (beizulegender Zeitwert)	3.733.474
Nettobetrag (Pensionsrückstellung)	-1.534.392

Rückstellung, Langzeitkonten ausstehender Urlaub und Gleitzeit	-74.236
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	32.735
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)	32.735
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)	-41.501

Rückstellung Altersteilzeit	-53.606
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	25.720
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)	25.720
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)	-27.886

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

Aufwand Pensionsrückstellungen	-106.696
Ertrag Aktivwerte	258.462
Nettobetrag (enthalten in: Zinsen und ähnliche Aufwendungen)	151.766

5.11 Geschäftsführung

Arndt Schönemann
Vorsitzender der Geschäftsführung

Dr. Kerstin Böcker
Geschäftsführerin Personal und Arbeitsdirektorin

Dirk Mahns
Geschäftsführer Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer Technik

5.12 Aufsichtsrat

Vertreter der Gesellschafterin

Antje Geese

Vorsitzende des Aufsichtsrates (ab 29. September 2021)
Ministerialdirigentin
Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Dr. Tamara Zieschang

Vorsitzende und Aufsichtsratsmitglied (bis 16. September 2021)
Staatssekretärin
Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Carmen von Bornstaedt-Radbruch

Ministerialrätin a. D.
Bundesministerium der Verteidigung

Armin Havenith

Oberst i. G.
Bundesministerium der Verteidigung

Dr. Angelika Kreppein

Regierungsdirektorin
Bundesministerium der Finanzen
(Aufsichtsratsmitglied bis 30. April 2021)

Dr. Carl-Stefan Neumann

Geschäftsführer
Carl-Stefan Neumann Advisory & Investments GmbH

Iris Reimold

Ministerialrätin
Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Aufsichtsratsmitglied ab 22. September 2021)

Torsten Ruge

Ministerialrat
Bundesministerium für Finanzen
(Aufsichtsratsmitglied ab 6. Mai 2021)

Vertreter der Arbeitnehmer

Sabrina Leitzbach

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates
Fluglotsin Center

Oktay Kaya

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates
Fluglotse Tower

Markus Siebers

Supervisor Tower (in Übergangsversorgung)

André Vöcking

Flugsicherungsingenieur

Andrea Wächter

Leiterin Flugsicherungsbetrieb Tower

Jörg Waldhorst

Referent Luftfahrthindernisse

5.13 Gesamtbezüge der Organmitglieder

Im Geschäftsjahr 2021 betrugen die Gesamtbezüge der Mitglieder der Geschäftsführung 1.460,4 TEUR und die Vergütungen des Aufsichtsrats 56,6 TEUR.

Vergütung der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2021 in TEUR

	Erfolgsunabhängige Komponente (einschließ- lich Sachbezüge)	Erfolgsabhängige Komponente	Gesamtbezüge
2021	TEUR	TEUR	TEUR
Arndt Schoenemann (Vor- sitzender)	263,6	---	263,6
Dr. Kerstin Böcker	272,2	35,3	307,5
Dirk Mahns	267,5	86,2	353,7
Friedrich-Wilhelm Menge	248,8	78,3	327,1
Frühere Mitglieder der Geschäftsführung	---	208,5	208,5
	1.052,1	408,3	1.460,4

Kredite

Mitglieder der Geschäftsführung erhielten im Geschäftsjahr 2021 vom Unternehmen keine Kredite.

Pensionsrückstellungen

Zum Ende des Geschäftsjahres 2021 beläuft sich die Pensionsrückstellung für Pensionszusagen gegenüber den derzeitigen Geschäftsführungsmitgliedern auf 2.394,2 TEUR. Für Pensionszusagen gegenüber früheren Geschäftsführungsmitgliedern besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von insgesamt 20.719,4 TEUR.

Pensionszahlungen an frühere Geschäftsführungsmitglieder

Im Geschäftsjahr 2021 erhielten frühere Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Hinterbliebene Pensionszahlungen in Höhe von insgesamt 1.115,1 TEUR.

Vergütung des Aufsichtsrats		
	31.12.2021 TEUR	31.12.2020 TEUR
Carmen von Bornstaedt-Radbruch	4,00	4,00
Antje Geese	5,44	5,10
Armin Havenith	5,18	4,30
Oktay Kaya	4,00	4,00
Dr. Angelika Kreppein	1,36	4,20
Sabrina Leitzbach	5,08	4,10
Dr. Carl-Stefan Neumann	5,18	5,20
Iris Reimold	1,39	0,00
Torsten Ruge	2,69	0,00
Markus Siebers	4,34	5,00
André Vöcking	4,13	4,10
Andrea Wächter	4,03	4,20
Jörg Waldhorst	4,02	4,10
Dr. Tamara Zieschang *)	4,50	4,50
Frühere Mitglieder des Aufsichtsrats	1,25	1,30
	56,59	54,10

*) Die Zahlung erfolgte direkt an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr

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 2021 vom Unternehmen keine Kredite.

Vergütung von Mitgliedern des Aufsichtsrats für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2021 keine Vergütungen für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge.

5.15 Honorar des unabhängigen Abschlussprüfers

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

	2021, TEUR
Prüfungsleistungen	109,7
Andere Bestätigungsleistungen	25,9
Steuerberatungsleistungen	---
Sonstige Leistungen	---
Gesamt	135,6

5.16 Public Corporate Governance Kodex

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

Langen, den 11. März 2022

Die Geschäftsführung

Arndt Schoenemann
Geschäftsführer
Vorsitzender

Dr. Kerstin Böcker
Geschäftsführerin
Personal und
Arbeitsdirektorin

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstel- lungskosten				Abschreibungen					Buchwerte	
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand	Stand
	01.01.2021				31.12.2021	01.01.2021				31.12.2021	31.12.2021
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	662.372	5.783	-62	28.302	696.395	575.995	22.009	-50	0	597.954	98.441
Geleistete Anzahlungen	38.420	8.689	0	-28.251	18.858	0	0	0	0	0	18.858
Immaterielle Vermögensgegenstände	700.792	14.472	-62	51	715.253	575.995	22.009	-50	0	597.954	117.299
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	618.506	6.357	-939	10.272	634.196	389.328	14.693	-814	0	403.207	230.989
Technische Anlagen und Maschinen	1.023.997	29.960	-24.144	2.906	1.032.719	858.973	39.989	-20.824	0	878.138	154.581
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	85.766	2.436	-1.353	267	87.116	69.690	4.155	-1.258	0	72.587	14.529
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	17.862	17.502	0	-13.496	21.868	0	0	0	0	0	21.868
Sachanlagen	1.746.131	56.255	-26.436	-51	1.775.899	1.317.991	58.837	-22.896	0	1.353.932	421.967
Anteile an verbundenen Unternehmen	45.585	0	0	0	45.585	0	0	0	0	0	45.585
Ausleihungen an verbundenen Unternehmen	21.630	0	-2.950	0	18.680	0	0	0	0	0	18.680
Beteiligungen	1.937	0	-56	0	1.881	0	0	0	0	0	1.881
Finanzanlagen	69.152	0	-3.006	0	66.146	0	0	0	0	0	66.146
Anlagevermögen	2.516.075	70.727	-29.504	0	2.557.298	1.893.986	80.846	-22.946	0	1.951.886	605.412

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilen wir wie folgt:

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021, 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 2021 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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. 7.1 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 11. März 2022

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Susanne Schorse
Wirtschaftsprüferin

Dr. Jonas van Elten
Wirtschaftsprüfer