

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 2017

der

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen**

Datum der Feststellung: 27. April 2018

Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2017

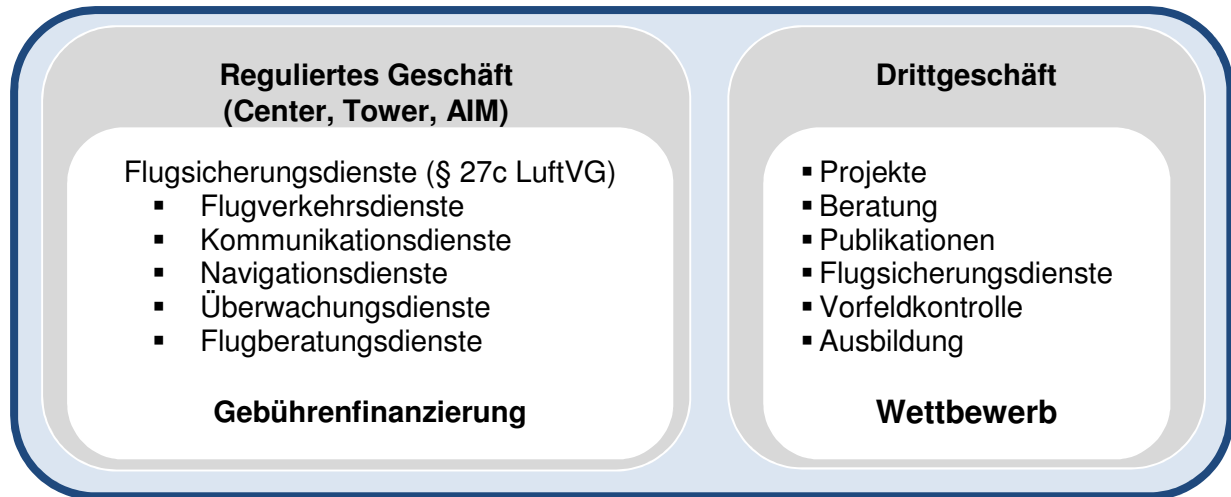
Inhalt

1 DFS im Überblick	3
2 Wirtschaftsbericht	12
3 Mitarbeiter	33
4 Compliance	37
5 Risikobericht	38
6 Prognosebericht	43

1 DFS im Überblick

1.1 Geschäftstätigkeit

Die DFS sichert mit ihren insgesamt 5.386 operativen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den deutschen Luftraum und bietet zusätzliche Leistungen im freien Wettbewerb an (Drittgeschäft).



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

Das DFS-eigene Lage- und Informationszentrum registrierte im Jahr 2017 insgesamt 3.211.771 kontrollierte Flugbewegungen im deutschen Luftraum; dies entspricht einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von 3,3 Prozent. Die DFS kontrollierte hiervon über drei Millionen Flüge, was einen neuen Rekord darstellt. Das Verkehrsaufkommen in Deutschland liegt damit über dem bisherigen Höchststand von 3,15 Millionen Flügen im Jahr 2008.

Center

Der DFS-Bereich Center verantwortet die Flugverkehrskontrolle im Flughafennahbereich (An- und Abflugkontrolle bzw. Approach) und auf der Strecke (Bezirkskontrolldienst bzw. Enroute-Dienste) einschließlich aller ATS-Systeme, Fluginformations- und Flugalarmdienste.

Die Europäische Kommission reguliert seit dem 1. Januar 2012 die Strecke durch ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen (VO (EU) 390/2013 „Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen“) und die Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung (VO (EU) 391/2013 „Festlegung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste“). Schwerpunkte bilden europaweite und nationale Vorgaben in den Bereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) legt als nationale Aufsichtsbehörde den deutschen Beitrag zum Leistungsplan auf Ebene des „Functional Airspace Block Europe Central“ (FABEC) fest. Die Gebühren werden gemäß Flugsicherungs-Strecken-Kostenverordnung (FSStrKV) durch Beschlüsse der erweiterten Kommission von EUROCONTROL festgesetzt.

Tower

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

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

Aeronautical Information Management (AIM)

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

Drittgeschäft

Die DFS übertrug die operative Verantwortung für die Ausbildung der militärischen Fluglotsen (verbleibendes Drittgeschäft) auf die 2016 neugegründete Kaufbeuren ATM Training GmbH (KAT) und überführte 2017 den bisherigen DFS-Geschäftsbereich Aeronautical Solutions (AS) in die DFS Aviation Services GmbH (DAS, vgl. auch 1.3.2).

1.2 Rechtlicher Rahmen und Führungsorganisation

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

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

Alleingesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die Geschäftsverteilung der DFS-Geschäftsführung (Stand: 1. Mai 2017) bildet die Ausgangsbasis für die Führungsorganisation.

Vorsitzender der Geschäftsführung	Geschäftsführer Betrieb	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 • Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste • Kapazitätsplanung operatives Personal, Produkt-/Systemmanagement für technische Systeme, Logistik • Forschung und Entwicklung • Technisches und infrastrukturelles Facility Management • Entwicklung von ATM-Systemen sowie betriebswirtschaftliche und administrative Informationstechnik	• Personalstrategie • Tarifstrategie und Tarifpolitik • Personalmanagement • Personalentwicklung, Aus- und Weiterbildung, Akademie • Personalplanung (ohne Kapazitätsplanung operatives Personal) • Entgeltabrechnung • Vergütungs- und Anreizsysteme • Betriebliche Altersversorgung • Soziales und Gesundheitsmanagement • Arbeitsschutz, Unfallverhütung • Arbeitsrecht, Tarifrecht

Die Geschäftsführung (GF) wird vom Executive Committee unterstützt, einem Gremium, dem neben den Geschäftsführern alle Führungskräfte der ersten Führungsebene (Bereichsleiter) angehören. Das Executive Committee berät in wöchentlichen Sitzungen wesentliche unternehmensrelevante Themen und tauscht Informationen aus.

Der bei der DFS eingerichtete Aufsichtsrat besteht aus zwölf Mitgliedern, wobei sechs von der Seite des Gesellschafters bestellt und sechs aus den Reihen der Arbeitnehmer gewählt werden (vgl. Kapitel 5.12 im Anhang zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats).

1.3 Strategien und Ziele

1.3.1 Strategische Ausrichtung

Die DFS strebt auf der Grundlage ihres gesetzlichen Auftrags nach einer herausragenden Performance auf einem erstklassigen und bedingungslosen Sicherheitsniveau. Sie erbringt ihre Dienstleistungen nachhaltig (Entsprechenserklärung unter www.deutscher-nachhaltigkeitskodex.de) und orientiert sich an den unterschiedlichen Anforderungen ihrer Kunden. Als anerkannter Flugsicherungsdienstleister für komplexe Lufträume und Flughäfen entwickelt sie unter sorgsamer Beachtung der Lärmschutzbedürfnisse die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems zielgerichtet weiter und fokussiert sich auf die vier strategischen Dimensionen Unternehmenskultur, fortschrittliche Technologie, Qualitätsführerschaft und relative Kostenführerschaft.

Unternehmenskultur

Die DFS bietet herausfordernde attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze für luftfahrt-begeisterte und innovative Menschen aus aller Welt, die die Zukunft des Luftverkehrs mitgestalten wollen. Die intensive Personalarbeit stärkt sowohl das Ansehen als auch die Identifikation bei aktiven, ehemaligen und zukünftigen Mitarbeitern (vgl. Kap. 3).

Technologie

Das Unternehmen erforscht, entwickelt und verwendet innovative Technologien. Es strebt nach Performancevorteilen und Know-how-Vorsprung gegenüber anderen Flugsicherungsorganisationen (vgl. z.B. 2.2.1 Drohnen, 2.6.1 RTC).

Qualitätsführerschaft

Die DFS bietet ihren Kunden eine hohe Dienstleistungsqualität. Sie verfolgt das Ziel, die nachgefragte Kapazität durch Einsatz innovativer Verfahren und Technologien bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen. Durch konsequente Ausrichtung an den Leistungszielwerten und gezielten Einsatz von Ressourcen soll die Produktivität systematisch gesteigert werden.

Relative Kostenführerschaft

Die ökonomische Regulierung beeinflusst maßgeblich sowohl die Nachfrage von Produkten und Leistungen als auch die Kosten. Die DFS engagiert sich deshalb für die sachgerechte Weiterentwicklung der nationalen und europäischen Regulierung und optimiert den Ressourceneinsatz (relative Kostenführerschaft). Dadurch erreicht Sie eine Spitzenplatzierung unter den Flugsicherungsorganisationen vergleichbarer Komplexität im Leistungsbereich Kosteneffizienz (Kosten pro kontrollierter Flugstunde).

1.3.2 Fünf-Punkte-Programm

Die Geschäftsführung positioniert die DFS entlang der strategischen Ausrichtung und definiert wesentliche Zielsetzungen. Sie installierte hierfür erfolgreich ein Fünf-Punkte-Programm, adaptierte strategische Leitlinien und setzte zahlreiche Projekte und Maßnahmen bereits zielgerichtet um. Die Geschäftsführung überprüft laufend den Fortschritt des Programms und seine Kompatibilität zum Marktumfeld.

Flugsicherung in Europa

Die DFS bleibt unabhängiger Flugsicherungsdienstleister. Sie kooperiert verlässlich und berechenbar mit europäischen Partnern, gestaltet aber auch als starke Flugsicherungsorganisation aktiv den europäischen Konsolidierungs- und Konzentrationsprozess. Das Unternehmen unterstützt angemessene und sachgerechte Regulierungsvorgaben zur Umsetzung der SES-Ziele.

Flugverkehrsdienste

Die DFS optimiert Luftraumstrukturen und betriebliche Verfahren. Sie harmonisiert europaweit ATS-Systeme und flexibilisiert ihren Personaleinsatz. Innovative und werthaltige technologische Lösungen und Konzepte führen zu Wettbewerbsvorteilen und Know-how-Vorsprüngen. Das Unternehmen konzentriert sich im Kerngeschäft des Streckenkontrolldienstes auf eine ATS-Systemlinie (iCAS), die ein sektorloses Luftverkehrsmanagement ermöglicht. Es wird den An- und Abflug durch die ortsunabhängige Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten (Remote-Tower-Konzept) an ausgewählten Flughäfen modernisieren. Die Qualität aller Leistungen bleibt europaweit vorbildlich und wird regelmäßig an höchsten Standards gemessen.

Produktivitätssteigerung

Die DFS strebt seit 2013 für die zweite Regulierungsperiode (bis Ende 2019) eine stetige Reduktion der jährlichen Betriebskosten um ca. 1,5 Prozent pro Jahr an. Hierzu erhöht sie in engem Dialog mit den betroffenen Mitarbeitern, Betriebsräten und Gewerkschaften die Personalflexibilität, vermeidet einen weiteren Personalaufbau und nutzt die natürliche Personalfluktuation zur Reduzierung der Mitarbeiterkapazitäten. Alle Maßnahmen werden sozialverträglich umgesetzt. Betriebsbedingte Kündigungen sind nicht beabsichtigt.

Personalwesen

Die DFS entwickelt zukunftsorientierte Führungskonzepte und stärkt die verlässliche und vertrauensvolle Arbeitsbeziehung zu ihren Mitarbeitern, Führungskräften und der Arbeitnehmervertretung.

Drittgeschäft

Die DFS sieht besondere Wachstumschancen im Drittgeschäft. Sie analysiert und verbessert deshalb kontinuierlich ihre Wettbewerbsfähigkeit, indem sie die eigenen Potenziale systematisch ausbaut und neue Märkte und Kunden akquiriert.

Die Geschäftsführung bündelt daher das Drittgeschäft in Beteiligungen unterhalb der Holdinggesellschaft DFS IBS, soweit dies rechtlich möglich ist und wirtschaftlich sinnvoll dargestellt werden kann.

1.3.3 Finanzstrategie

Die Finanzstrategie der DFS fördert die finanzielle Stabilität des Unternehmens 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) sichern.

Angemessene Liquidität

Die DFS sichert angesichts des derzeitigen Niedrigzinsumfeldes die kurzfristige Handlungsfähigkeit des Unternehmens durch die Emission von zinsgünstigen kurzfristigen Commercial Papers sowie durch kurzfristig verfügbares Sichtguthaben, um jederzeit flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Das sehr gute Investment Grade Rating erfordert eine adäquate Liquidität, die durch nicht insolvenzgesichertes Fondsvermögen sichergestellt wird.

Adäquate Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote

Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote werden kontinuierlich gefestigt. Die DFS wird eine angemessene Eigenkapitalquote aufrechterhalten und die betriebliche Altersversorgung (bAV) weiterhin schrittweise ausfinanzieren.

Geringe Verschuldung und unbelastetes Vermögen

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

Dividendenfähigkeit

Die DFS fokussiert sich derzeit noch auf die Bereitstellung wirtschaftlicher Flugsicherungsdienste, die eine adäquate Verzinsung des vom Gesellschafter bereitgestellten Kapitals gewährleisten. Durch die strikte Regulierung des Kerngeschäfts fehlen ihm noch die klassischen wertorientierten Langzeit-Indikatoren, die eine Ausrichtung auf langfristige Erfolgs- und Leistungsindikatoren ermöglichen. Allerdings wird der gezielte Ausbau des Drittgeschäfts sukzessive zu einer stärkeren Bedeutung des Marktwertes des Unternehmens führen.

Risikomanagementsystem

Ein zeitgemäßes Risikomanagementsystem unterstützt die konsequente Steuerung finanzwirtschaftlicher Risiken (vgl. 5.2.2.1).

1.4 Steuerung

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

Die Steuerung richtet sich an der Regulierung, den strategischen Dimensionen und Zielen, den Anforderungen des regulierten Geschäfts, der Organisationsstruktur sowie dem Fünf-Punkte-Programm aus. Sie identifiziert geeignete Maßnahmen, hinterlegt sie in ihrer jährlich rollierenden Fünfjahresplanung und überwacht fortlaufend die Bereiche.

Leistungs- und Kostenziele sowie interne Vorgaben aus dem Fünf-Punkte-Programm bestimmen die Anforderungen an die einzelnen Bereiche.

Das Erreichen dieser Ziele und Vorgaben wird durch Plan-/Ist-Vergleiche 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 und Budgets vorgeben. Betriebskostenvorgaben werden über folgendes Schema für die Bereiche ermittelt und festgelegt:

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 Deckungsbeiträgen bzw. Umsatzrenditen gesteuert und soll auf EBIT-Basis positive Ergebnisbeiträge erzeugen.

Die operativen Tochterunternehmen sollen branchenübliche Gewinne vor Steuern erzielen.

1.5 Forschung und Entwicklung

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

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

Die nationalen Aktivitäten befassen sich mit regionalen Herausforderungen wie der Optimierung von Flugrouten für Überflüge und des Betriebs von hoch belasteten Flughäfen wie Frankfurt und München einschließlich ihrer An- und Abflüge. Hierzu führt die DFS Real- und Schnellzeitsimulationen durch, erprobt neue Schlüsseltechnologien und entwickelt darauf aufbauende Flugsicherungssoftware und geeignete Simulatoren. Im Rahmen des vom BMWi geförderten deutschen Luftfahrtforschungsprogramms mit seiner Technologie-Förderlinie „Sichere, effiziente und umweltverträgliche Luftfahrtprozesse und Flugführung“ konnte sich die DFS wiederholt als Verbundvorhabenführer positionieren. Absicht bei Förderprojekten und allen weiteren Kooperationen ist, gemeinsam mit deutschen Partnern aus Forschung und Industrie die Ausgangsbasis für spätere internationale Aktivitäten zu verbessern.

Die DFS treibt innovative Entwicklungen voran. Dazu zählen:

- Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten aus der Ferne ohne Kontrollturm, RTC (Remote Tower Control, vgl. 2.6.1)
- sektorloses Fliegen: ein revolutionäres Konzept, das Flugzeuge im gesamten kontrollierten Gebiet fest einem Lotsen zuordnet und bei geringerem Aufwand eine flüssigere Verkehrsführung verspricht (Projekt S-ATM Robusto vgl. 6.2.1)
- Ortungssysteme, die alle verfügbaren Sensoren nutzen, wie unterschiedliche Radarsysteme, Multilateration und von Flugzeugen selbst übermittelte Positionen, um Flugzeuge nahtlos Gate-zu-Gate am Boden und in der Luft verfolgen zu können
- Lotsen-Unterstützungssysteme, die die Lotsen durch optimierte Informationsaufbereitung, besonders auch mit Hinweisen zur Konfliktvermeidung, und schrittweise Automatisierung entlasten
- die mit neuen Entwicklungen Schritt haltende Interoperabilität europäischer Flugsicherungssysteme – eine wichtige Voraussetzung für die SES (Single European Sky)-Initiative (vgl. 6.2.1)
- eine fortschreitende, kosteneffiziente Standardisierung von technischer Infrastruktur und Verfahren als Voraussetzung für weitere Automation und Innovation
- weitergehende Virtualisierung der Flugsicherungssysteme und mittelfristig Etablierung von Data-Centern
- umfassende Aktivitäten zur sicheren und fairen Integration unbemannter Luftfahrtsysteme (Drohnen vgl. 2.2.1)

Für Forschung und eigene Entwicklungen hat die DFS insgesamt ca. 65,5 Mio. EUR aufgewendet und 393 Personalkapazitäten eingesetzt. Die Aktivierungsquote beträgt rund 38,5 Prozent.

Hierfür erhielt die DFS 2017 Fördermittelauszahlungen in Höhe von ca. 28,7 Mio. EUR aus europäischen Förderprogrammen einschließlich SESAR und dem deutschen Luftfahrtforschungsprogramm. Die Umsetzung der F&E-Ergebnisse findet auch im Rahmen der SESAR Deployment Alliance (SDA) zusammen mit Flugsicherungsdienstleistern (Air Navigation Service Providers, ANSPs), Airlines und Flughafenbetreibern statt.

2 Wirtschaftsbericht

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie politische, rechtliche und branchentypische Faktoren beeinflussen maßgeblich den Luftverkehr. Während eine prosperierende Weltwirtschaft den Luftverkehr fördert, können politische Spannungen, Naturkatastrophen, regulatorische, rechtliche oder steuerliche Belastungen sowie zeitliche und örtliche Häufungen von Krankheiten negative Auswirkungen zeigen. Die Anzahl der Flüge wirkt sich maßgeblich sowohl auf die Geschäftstätigkeit des regulierten Geschäfts als auch auf wesentliche Elemente des Drittgeschäfts aus, da sowohl die DAS wie auch die ANS Flugsicherungsdienste durchführen: an deutschen Regionalflughäfen bzw. an den Flughäfen in Gatwick und Edinburgh (Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland). Die Luftfahrt nahen Beratungsprojekte, technischen Unterstützungsleistungen sowie Fachpublikationen folgen im Wesentlichen dem allgemeinen Trend im Luftverkehr.

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

Die Weltwirtschaft expandierte im Jahr 2017 auf einem stabilen Niveau. In den Vereinigten Staaten von Amerika und in Japan hielt die konjunkturelle Dynamik an, unterjährig wurden die Wachstumszahlen in beiden Ländern aufwärtsrevidiert. Die chinesische Wirtschaft lag mit einem Wachstum von 6,9 Prozent über der Erwartung von 6,5 Prozent. Russland sowie Brasilien überwandene ihre Rezessionsphasen. Insgesamt lag das weltweite Wachstum nach Angaben der OECD bei 3,6 Prozent und damit über der Prognose von 3,3 Prozent.

Im Euroraum setzte sich der Aufschwung weiter fort. EUROSTAT ermittelte sowohl für den Euroraum als auch in der EU28 eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der robuste private Konsum, ein hohes Wachstum der Weltwirtschaft und sinkende Arbeitslosigkeit bei moderater Lohn- und Gehaltsentwicklung sind Treiber der europäischen Entwicklung. Darüber hinaus begünstigen die Finanzierungsbedingungen und die durch die nachlassende Unsicherheit bedingte deutliche Aufhellung des Geschäftsklimas ein Anziehen der Investitionen.

In Deutschland ist das BIP nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2017 um 2,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen und übertraf damit deutlich die Erwartung der Bundesregierung aus ihrer Herbstprojektion 2016 von 1,4 Prozent. Die deutsche Wirtschaft hat damit ihren stetigen und breit angelegten Aufschwung fortgesetzt. Während in den vorangegangenen Jahren der private Konsum die treibende Kraft gewesen war, führte im Jahr 2017 das verbesserte weltwirtschaftliche Umfeld zusätzlich zu verstärkten Außenwirtschaftlichen Impulsen.

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Entwicklung des Luftverkehrs

IFR-Flüge 2017

Im Jahr 2017 setzte der Luftverkehr in Deutschland die in den drei Vorjahren beobachtete Erholung fort und übertraf dank einer weiteren Beschleunigung die bisherige Rekordmarke aus dem Jahr 2008. Der Verkehr in Deutschland wuchs um 3,3 Prozent gegenüber dem Jahr 2016 auf nunmehr 3.211.771 Flüge.

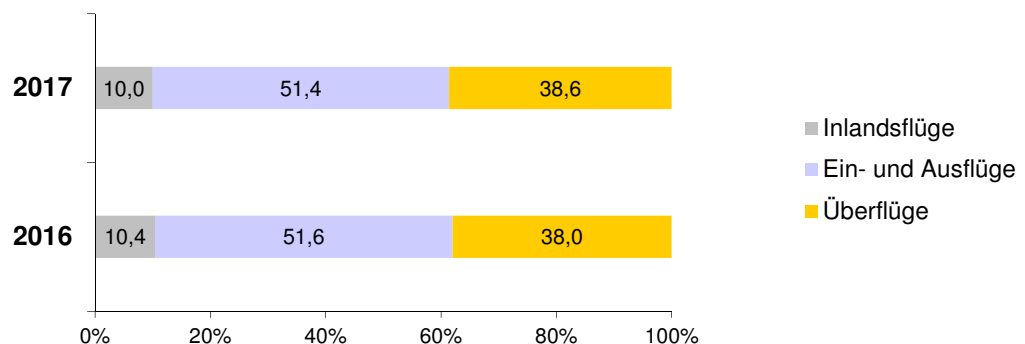
Basis hierfür war ein kräftiges Wirtschaftswachstum in Deutschland sowie ein sich fortsetzender Aufschwung im gesamten Euroraum. Getragen wird der deutliche Anstieg der Luftverkehrszahlen, wie in den Vorjahren auch, von den Billigflugairlines, die im Kontinentalverkehr ihren Marktanteil weiter ausbauen konnten. Die Deutsche Lufthansa partizipierte mit ihrer Billigflugtochter daran, konzentrierte sich jedoch mit ihrer Kerngesellschaft auf den Ausbau des Interkontinentalverkehrs. Das zweite Halbjahr 2017 war von der Insolvenz der zweitgrößten deutschen Fluggesellschaft Air Berlin geprägt, die sich im vierten Quartal auch in den Verkehrszahlen deutlich bemerkbar machte.

IFR-Flüge in Deutschland			
	2017	2016	Veränderung
Zivile Flüge	3.168.147	3.064.788	3,4%
Militärische Flüge	43.624	43.973	-0,8%
Summe	3.211.771	3.108.761	3,3%

Verkehrsreichster Tag war mit 10.667 kontrollierten Flügen der 23. Juni 2017.

Inlandsflüge, Ein- und Ausflüge sowie Überflüge verteilen sich im Wesentlichen im Verhältnis des Vorjahres, wobei Inlandsflüge geringfügig abnahmen, Ein- und Ausflüge leicht anstiegen.

Verteilung der IFR-Flüge (%)



Luftverkehr an DFS-betreuten Flughäfen

An den deutschen internationalen Verkehrsflughäfen ist im Jahr 2017 mit einem Zuwachs von 1,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Verkehrszunahme festzustellen. Das Verkehrsaufkommen an den Flughäfen entwickelte sich wie auch in den Vorjahren sehr uneinheitlich. Besonders dort, wo sich Low Cost Carrier wie Ryanair oder EasyJet niederlassen oder ihr Angebot ausbauen, sind hohe Wachstumszahlen zu beobachten, insbesondere in Frankfurt (2,7 Prozent), München (2,6 Prozent), Berlin-Schönefeld (5,3 Prozent) und in Nürnberg (7,2 Prozent). An den Flughäfen Bremen, Dresden und Stuttgart ist ein Verkehrsrückgang zu verzeichnen. Die negativen Folgen der Insolvenz von Air Berlin ist vor allem am Flughafen Berlin-Tegel mit -6,4 Prozent spürbar.

Verkehr an den internationalen Verkehrsflughäfen			
	2017	2016	Veränderung
Frankfurt/Main	475.365	462.742	2,7%
München	401.728	391.521	2,6%
Düsseldorf	220.904	216.875	1,9%
Berlin-Tegel	173.045	184.974	-6,4%
Hamburg	153.931	151.785	1,4%
Köln/Bonn	139.760	135.391	3,2%
Stuttgart	117.939	118.918	-0,8%
Berlin-Schönefeld	99.870	94.886	5,3%
Leipzig/Halle	65.963	61.488	7,3%
Hannover	62.401	61.797	1,0%
Nürnberg	53.074	49.495	7,2%
Bremen	30.246	32.861	-8,0%
Dresden	21.450	22.727	-5,6%
Münster/Osnabrück	18.223	16.808	8,4%
Saarbrücken	8.787	9.285	-5,4%
Erfurt/Weimar	5.455	4.907	11,2%
Summe	2.048.141	2.016.460	1,6%

Wettbewerb, Kosten- und Sanierungsdruck der Airlines

In einem zunehmend preissensitiven Marktumfeld prägen neben den traditionellen europäischen Airlines mit ihrer starken Stellung auf den Heimatmärkten insbesondere Billigflugairlines den intensiven Wettbewerb im deutschen Luftverkehr.

Hierbei festigten weiterhin die Billigflugairlines ihre Stellung als Wachstumstreiber im deutschen Luftraum und an den 16 internationalen Verkehrsflughäfen.

Die Deutsche Lufthansa ist weiterhin Marktführer in Deutschland und baut ihren Interkontinentalverkehr weiter aus. Ende 2017 stieg sie zur ersten europäischen 5-Sterne-Airline auf und positioniert sich damit im margenträchtigen Umfeld der First-Class-Passagiere. Den Kontinentalverkehr sowie ausgewählte Interkontinentalziele überlässt sie ihrer Billigflugtochter Eurowings; diese baut ihre Geschäftstätigkeit deutlich aus.

Ryanair festigte mit einem Zuwachs von 12,6 Prozent zum Vorjahr erneut ihre Spitzenposition unter den Billigflugairlines und hat als zweitgrößter Kunde der DFS ihren Vorsprung vor den anderen Billigfliegern noch vergrößert. Aber auch die anderen Billigflugairlines, hier allen voran Norwegian, WIZZ, EasyJet und die rumänische Blue Air legten im Jahr 2017 deutlich zu.

Die Golfairlines (Emirates, Etihad und Qatar) setzten ihre kontinuierliche Weiterentwicklung fort und verzeichneten eine Zunahme an Flügen von rund 8 Prozent, während für die türkischen Airlines sich der bereits im Jahr 2016 zu verzeichnende Verkehrsrückgang auch im Jahr 2017 fortsetzte. Insgesamt wurden knapp 5 Prozent weniger Flüge als im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres gezählt.

Air Berlin, die bis dato zweitgrößte deutsche Airline, stellte am 15 August 2017 einen Insolvenzantrag, nachdem Hauptaktionär Etihad erklärt hatte, keine finanzielle Unterstützung mehr zu leisten. Das Insolvenzverfahren erfolgt in Eigenverwaltung. Der Flugbetrieb wurde bis zum 27. Oktober 2017 fortgeführt.

Klimaschutzplan und Emissionshandelssystem

Die EU-Richtlinie 2009/29/EG integriert alle von einem Flughafen der EU startenden und dort landenden Flüge in ein Emissionshandelssystem und teilt dem Luftverkehr Zertifikate (Verschmutzungsrechte) zu, von denen 85 Prozent auf die beteiligten Luftfahrtunternehmen entfallen. Die übrigen 15 Prozent werden versteigert. Insbesondere die USA, Russland, China und Indien wehren sich gegen die Einbeziehung von Fluggesellschaften aus Nicht-EU-Staaten in das europäische Emissionshandelssystem.

Bürgerinitiativen, Nachtflugverbot und Berliner Flughafen

In Deutschland reagieren die Bürger auf Lärmbelastungen durch Flugverkehr weiterhin sensibel. Das Nachtflugverbot in Frankfurt oder der Bürgerentscheid gegen eine dritte Bahn in München mindern genauso wie die erneute Verschiebung der Eröffnung des Berliner Flughafens nationale Wachstumsimpulse.

Luftverkehrssteuer in Deutschland

In Deutschland gilt seit Anfang 2011 das Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG). Es regelt die Erhebung einer Steuer, die beim Abflug eines Fluggastes von einem inländischen Flughafen fällig wird.

Steuerbetrag (EUR)			
	2018***	2017**	2016*
Kurzstreckenflüge	7,46	7,38	7,38
Mittelstreckenflüge	23,31	23,05	23,05
Langstreckenflüge	41,97	41,49	41,49

* gemäß Luftverkehrsteuer-Festlegungsverordnung (LuftVStFestV) 2016

** gemäß Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung (LuftVStAbsenkV) 2017

*** gemäß Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung (LuftVStAbsenkV) 2018

Insgesamt steigt durch die passagierabhängige Luftverkehrsabgabe die Kostenbelastung für die gesamte Luftverkehrsbranche.

Interessenkollision zwischen regenerativer Energie und Flugsicherheit

Windenergieanlagen können innerhalb eines Radius von 15 Kilometern den störungsfreien Betrieb einer VOR- (VHF (Very High Frequency) Omnidirectional Radio Range) oder DVOR-Einrichtung (Doppler-VOR) und damit die Flugsicherheit gefährden. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) entscheidet daher auf der Grundlage einer gutachterlichen Stellungnahme der DFS, ob der Bau neuer Windenergieanlagen in diesem Radius genehmigt werden kann. Investoren, die den Ausbau der regenerativen Energie forcieren, sehen durch ablehnende Entscheidungen die Rentabilität ihrer Vorhaben gefährdet und legen zunehmend Rechtsbehelfe dagegen ein. Sie beanstanden die Gutachten der DFS und halten geringere Distanzen und Abstände für technisch sachgerecht.

Die DFS hält die Argumente aus verschiedenen Gegengutachten zu wesentlichen Teilen für nicht stichhaltig. Das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht stärkte im Dezember 2014 nach einem Berufungsverfahren die Position von DFS und BAF. Es erkannte sowohl die fachlichen Argumente wie auch die Prognoseberechnungen der DFS (BAF) an und bestätigte damit das Störpotenzial der Windenergieanlagen. Diese Entscheidung wurde vom Bundesverwaltungsgericht im April 2016 in vollem Umfang bestätigt und ist damit rechtskräftig. Die Rechtsstreitigkeiten sind damit allerdings noch nicht beendet, weil noch eine Reihe bis jetzt nicht erledigter Verfahren bei Gericht anhängig ist.

Drohnen

Die DFS hat mit ihren 2016 begonnenen Aktivitäten zur „sicheren und fairen Integration von unbemannten Luftfahrzeugsystemen (UAS) in den deutschen Luftraum“ erhebliche Fortschritte erzielt. Dabei setzt sie sich intensiv sowohl mit den Chancen als auch den Risiken der unbemannten Luftfahrt auseinander. Die steigende Zahl der von Piloten gemeldeten Behinderungen durch Drohnen zeigt die Richtigkeit und Notwendigkeit dieser Arbeiten.

In Zusammenarbeit mit dem BMVI wurde im März 2017 die Internet-Seite „sicherer-drohnenflug.de“ als Verlinkung unter der DFS-Homepage freigeschaltet. Das Inkrafttreten der „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten“ im April 2017 hat die DFS zum Anlass genommen, eine Anwendung (App) zu entwickeln, die den Nutzer unbemannter Fluggeräte über die neuen Regeln informiert.

Seit November 2016 führt die DFS gemeinsam mit der Deutschen Telekom ein Projekt durch, in dem die Annahme validiert werden konnte, dass eine sichere und effiziente Integration von UAS im bodennahen Luftraum mittels Mobilfunk möglich ist. Dies beinhaltet die Identifizierung von Drohnen auf einem Lagebild (Registrierung und Situational Awareness), Verkehrssteuerung, Missionsoptimierung und Überwachung (Tracking) sowie die Möglichkeit von gewerblichen Anwendungen auch im Betrieb außerhalb der Sichtweite inkl. Konnektivität der Sensorik.

Im Juli 2017 hat die DFS mit dem Drone Detection Day die derzeitigen Möglichkeiten der Erkennung und Abwehr von nicht kooperativen Drohnen einem ausgewählten Publikum von Vertretern aus Ministerien, Sicherheitsbehörden, Bundesnetzagentur, Flughäfen, Verbänden und Unternehmen dargestellt.

Des Weiteren wurde von der European Aviation Safety Agency der Entwurf für die europäische Drohnen-Regulierung veröffentlicht (Notice of Proposed Amendment „Introduction of a regulatory framework for the operation of drones, Unmanned aircraft system operations in the open and specific category“). Der Gesetzentwurf sieht neben der Kategorisierung von Drohnenklassen je nach ihrem Einsatzzweck und den damit verbundenen Risiken sowie einer abgestuften Qualifizierung der Drohnen-Piloten die Registrierung der Geräte in nationalen Registern bei den Mitgliedsstaaten vor.

2.2.2 Wesentliche rechtliche und regulative 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 zweite Regulierungsperiode an vorsichtigen kaufmännischen Erwägungen ausgerichtete einheitliche Zinssatz zur Ermittlung der Verpflichtungen an dem Zinssatz, der durch das der bAV gewidmete Vermögen erzielt werden kann (3,54 Prozent). Unterschiede zwischen Verpflichtungsumfang und Vermögen (Deckungslücken/Deckungsüberschüsse) werden rollierend über die durchschnittliche Restarbeitszeit (15 Jahre) der Mitarbeiter verteilt und in den folgenden Regulierungsperioden zusätzlich als Gebührenbestandteil berücksichtigt. Weitere vorsichtige Annahmen zur Karriere, Gehalts- und Inflationsentwicklung unterstützen die fristgerechte Ausfinanzierung, vermeiden zufällige Schwankungen in der Gebührengrundlage und damit eine willkürliche Belastung der Luftraumnutzer. Ein in der Planungsphase für die folgende Referenzperiode festgestellter Unterschiedsbetrag zwischen Verpflichtungsumfang und Vermögen (Fehlbetrag in der Ausfinanzierung) wird über 15 Jahre verteilt und erhöht Umsatzerlöse und Liquidität.

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

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

Unkontrollierbare Kosten

Art 14 Abs. 2 a) VO (EU) 391/2013 ermöglicht eine Be- oder Entlastung der Luftraumnutzer von Kosten, die sich der Kontrolle der Flugsicherungsorganisation entziehen. Die Beurteilung, Ermittlung und Festlegung dieser sog. „Unkontrollierbaren Kosten“ ist trotz Abschluss der ersten Regulierungsperiode noch nicht vorgenommen worden, da eine eindeutige Festlegung durch die EU-Kommission fehlt.

Es gibt derzeit noch keinen EU-weiten Anwendungsleitfaden zu den „Unkontrollierbaren Kosten“ (Art. 14 Abs. 2 der VO (EU) 391/2013) und deshalb für die DFS keinerlei verlässliche Orientierung. Außerdem hat die Bundesrepublik Deutschland noch keine „Unkontrollierbaren Kosten“ für die erste Regulierungsperiode an die EU-Kommission gemeldet.

Angesichts der bestehenden allgemeinen Rechtsunsicherheit, die sich auch auf zulässige Rechtsmittel und Rechtswege gegen Entscheidungen des BAF, des BMVI und der EU-Kommission zu diesem Sachverhalt erstreckt, erfasst die DFS diejenigen Kosten, die nach eigener Auffassung für die erste und zweite Regulierungsperiode vom Luftraumnutzer zu tragen sind (per 31.12.2017: 28,3 Mio. EUR), noch nicht im Abschluss. Dagegen berücksichtigt sie voraussichtlich erstattungspflichtige unkontrollierbare Kosten der ersten und zweiten Regulierungsperiode (per 31.12.2017: 38,8 Mio. EUR) bereits als Verpflichtung.

Regulierungsperiode 2

Die Europäische Kommission legte die zweite Regulierungsperiode (Referenzperiode) für den Zeitraum von 2015 bis 2019 fest und führte zudem verbindliche europäische Zielwerte für den Schlüsselbereich Sicherheit und ein finanzielles Anreizsystem für den Schlüsselbereich Kapazität ein. Der zunächst von den FABEC-Staaten vorgelegte Leistungsplan erfüllte nach Ansicht der EU-Kommission nicht die Vorgaben hinsichtlich der Kosteneffizienz und wurde daher zurückgewiesen. Der daraufhin erstellte neue Leistungsplan mit unterjährigen Gebührenanpassungen war nach Ansicht der EU-Kommission weiterhin nicht hinreichend und wurde im Herbst 2015 ebenfalls zurückgewiesen. In seiner 64. Sitzung des Single Sky Committee (SSC) am 21. Februar 2017 einigten sich die Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission nach schwierigen Verhandlungen auf die rückwirkende Annahme des Leistungsplans für die zweite Regulierungsperiode.

Die Vorgaben des bereits revidierten Leistungsplans vermindern die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der DFS. Die DFS steht den Festlegungen zum Kosteneffizienzziel im FABEC-Leistungsplan kritisch gegenüber. Die Gestaltungsmöglichkeiten des Unternehmens werden stark eingeschränkt und Festlegungen (z.B. zur Eigenkapitalverzinsung) spiegeln das Geschäftsrisiko nicht adäquat wider. Für die dritte Regulierungsperiode (vgl. 6.2.1) wird gefordert, dass die EU-Kommission die regulativen Vorgaben stärker an der Leistungsfähigkeit und den örtlichen Gegebenheiten der Flugsicherungsorganisationen ausrichtet.

Europäisches Förderprogramm

Die EU plant bis Ende 2023 über die Connecting Europe Facility (CEF) eine Förderung gezielter Investitionen in den ATM-Sektor (Air Traffic Management) bis zu einer Höhe von 2,5 Mrd. EUR. Die DFS beteiligt sich an diesem Programm und erhielt 2017 eine Zusage über Fördergelder in einer Höhe von maximal 54,5 Mio. EUR. Allerdings werden Fördergelder nach Art. 14 Abs. 2; 13 der VO (EU) 409/2013 (Common Projects) als „andere Einnahmen“ gemäß Art. 2 Buchst. k der VO (EG) 1794/2006 gewertet, die zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren verwendet werden sollen. Die DFS strebt auf europäischer Ebene eine Regelung an, die einen echten monetären Anreiz für die Beteiligung der ANSPs an den Programmen schafft.

Eigenkapitalstärkung durch die Bundesrepublik Deutschland

Der Bundesgesetzgeber beschloss im Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2015 (BGBl. I S. 2442) die haushaltsrechtliche Ermächtigung, der DFS 50 Mio. EUR im Jahr 2015 sowie in den folgenden vier Jahren jeweils 112,5 Mio. EUR (insgesamt 500 Mio. EUR) als Stammkapital zuzuführen. Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtete sich als Alleingesellschafterin, das Stammkapital entsprechend zu erhöhen.

Der Deutsche Bundestag beschloss durch das Haushaltsgesetz vom 25. November 2016 (BT-Drucksachen 18/9200, 18/9202) für 2017 eine weitere Kapitalzuführung in Höhe von 101,9 Mio. EUR. Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtete sich als Alleingesellschafterin, das Stammkapital entsprechend zu erhöhen und leistete Mitte 2017 die Zahlung.

Mit all diesen Maßnahmen sollen die Eigenkapitalbasis weiterhin gestärkt und die Gebühren auch in Zeiten anspruchsvoller Regulierungsvorgaben auf einem im europäischen Umfeld angemessenen Niveau stabilisiert werden.

2.2.3 Prognose-Ist-Vergleich

Prognose-Ist-Vergleich 2017			
	Ist zum 31.12.2016	Prognose für 2017	Ist zum 31.12.2017
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 13,49 Mio. An-/Abflug: 1,40 Mio.	Tendenziell stabile Entwicklung (DFS-Prognose)	Strecke: 14,30 Mio. An-/Abflug: 1,42 Mio.
Umsatzerlöse	1.135,6 Mio. EUR	Umsatzerlöse tendenziell verringert	1.071,2 Mio. EUR
Abschreibungen	96,6 Mio. EUR	Leicht steigendes Abschreibungsvolumen	105,2 Mio. EUR
Ergebnis	145,6 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Mio.-EUR-Bereich	-132,9 Mio. EUR
Mitarbeiter	5.538	Reduzierung des Personalkörpers	5.386

Das Ergebnis wird in Kapitel 2.5 dargestellt.

2.3 Ertragslage

2.3.1 Dienstleistungseinheiten und Gebührensatzentwicklung

2.3.1.1 Bereich Center

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

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

DLE-Entwicklung Strecke		
	2017	2016
Gesamt	14.303.636	13.489.534
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+6,0	+4,5

Die DLE stiegen im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um rund 6,0 Prozent. Der revidierte Leistungsplan, in dem 13.122.000 DLE für das Jahr 2017 erwartet wurden, wurde um 9,0 Prozent übertroffen. Die Steigerung beruht hierbei auf dem Verkehrsanstieg und der Verwendung größerer und somit schwererer Flugzeuge. Darüber hinaus beeinflusst die stabile gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland sowie die Verbesserung der Konjunktur der europäischen Anrainerstaaten diese Entwicklung.

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

Gebührensatz Strecke (€)						
	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Gesamtbetrag	67,07	69,36	82,59	90,15	77,32	76,50
Anteil DFS	58,09	60,10	66,68	74,56	62,55	63,22
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	-3,3	-16,0	-8,4	+16,6	+1,1	+3,1

Die EU-Verordnung zur Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste (VO (EU) 391/2013) sieht einen teilweisen Ausgleich von Einnahmeverlusten infolge von Verkehrsabweichungen sowie eine Inflationsanpassung vor. Die Senkung des Gebührensatzes seit 2016 ist im Wesentlichen auf den Ansatz höherer Planungswerte für die DLE im revidierten Leistungsplan und die Einsparungen durch das 5-Punkte-Programm (vgl. 1.3.2) zurückzuführen.

Die anteilige Gebührenrate der DFS für 2018 sinkt um 3,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, der Anteil am Streckengebührensatz liegt stabil bei rund 87 Prozent.

2.3.1.2 Bereich Tower

DLE-Entwicklung

Im An- und Abflug an den 16 deutschen internationalen Flughäfen bezeichnet eine Dienstleistungseinheit den auf zwei Dezimalstellen berechneten Quotienten aus dem durch fünfzig geteilten maximal zulässigen Starthöchstgewicht, potenziert mit 0,7.

Berechnung der DLE:

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

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

DLE-Entwicklung An-/Abflug		
	2017	2016
Gesamt	1.424.060	1.395.519
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+2,0	+3,6

Die DLE stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 2,0 Prozent und lagen rund 4,5 Prozent über dem revidierten Leistungsplan. Damit ist im vierten Jahr in Folge ein überdurchschnittlicher Zuwachs an den deutschen Verkehrsflughäfen zu verzeichnen. Auch hier liegt die Steigerung der DLE am Verkehrszuwachs und dem Einsatz größerer und damit schwererer Flugzeuge.

Der An- und Abfluggebührensatz beinhaltet gemäß den EU-Verordnungen zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten die umlagefähigen Kostenbestandteile der DFS, des DWD und sonstiger nationaler Behörden (z.B. BMVI, BAF).

Gebührensatz An- und Abflug (€)						
	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Gesamtbetrag	127,87	130,59	159,23	181,62	183,87	181,99
Anteil DFS	125,18	127,80	151,31	173,28	177,20	175,84
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	-2,1	-18,0	-12,3	-1,2	+1,0	+6,2

Die Senkung des Gebührensatzes seit 2016 ist im Wesentlichen auf den Ansatz höherer Planungswerte für die DLE im revidierten Leistungsplan und die Einsparungen aus dem 5-Punkte-Programm (vgl. 1.3.2) zurückzuführen.

Die anteilige Gebührenrate der DFS für 2018 sinkt um 2,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, der Anteil am Gebührensatz für den An- und Abflug verbleibt bei rund 98 Prozent.

2.3.1.3 Regulierung

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

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

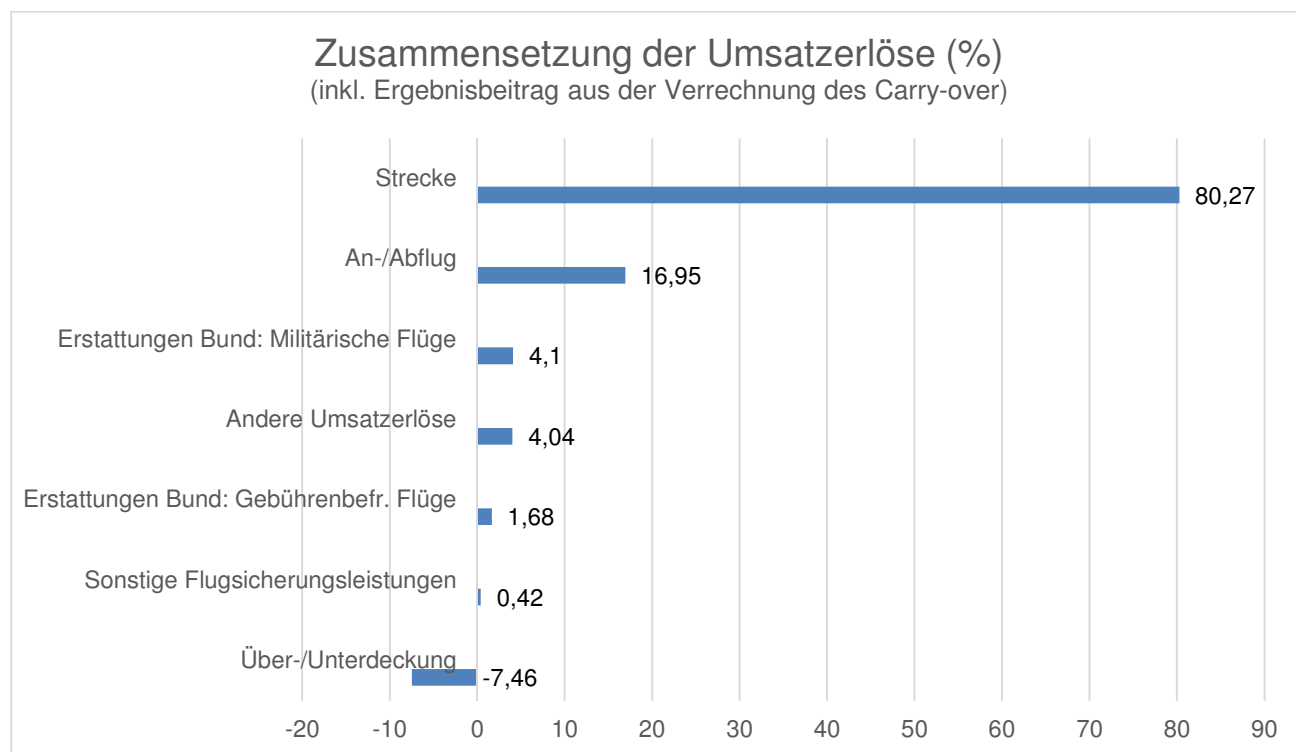
Chancen-/Risikotragung der Verkehrsmengenabweichung

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 %

2.3.2 Umsatzerlöse

Die DFS erzielte im Geschäftsjahr 2017 Umsatzerlöse in Höhe von 1.071,2 Mio. EUR (im Vorjahr 1.135,6 Mio. EUR, nachrichtlicher Wert) und verblieb, trotz gestiegener Flugbewegungen, angesichts regulatorisch deutlich abgesenkter Gebührensätze um 5,7 Prozent unter dem Vorjahresniveau.

Dabei bedeutet der Wechsel von der Vollkostendeckung hin zu einer leistungsorientierten Gebührenstruktur in den Bereichen Strecke und An- und Abflug für die DFS tiefgreifende Veränderungen in Erlöspositionen. Sie partizipiert innerhalb bestimmter Grenzen an den Chancen und Risiken der Entwicklung des Luftverkehrs (vgl. 2.3.1.3).



Die Erlöse aus Flugsicherungsleistungen verringerten sich von 1.113,1 Mio. EUR auf 1.027,9 Mio. EUR. Sie berücksichtigen die Verrechnung des Carry-over aus Vorjahren (23,5 Mio. EUR) sowie des Carry-over 2017 (-103,3 Mio. EUR). Die Erlöse in der Strecke und im An-/Abflug reduzierten sich auf Basis angepasster Gebührensätze (vgl. 2.3.1).

Erlöse aus Streckengebühren (Mio. €)

	2017	2016	2015	2014	2013
Gesamtbetrag	859,8	899,3	962,3	801,1	796,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-4,4	-6,5	+20,1	+0,6	+5,7

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. €)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Brutto	182,5	211,5	233,8	232,6	227,3
Gebührenanteile Abführungen	(0,9)	(0,7)	(0,7)	(0,6)	(0,9)
Netto	181,6	210,8	233,1	232,0	226,4
Veränderung (netto) gegenüber Vorjahr (%)	-13,9	-9,6	+0,5	+2,5	+4,0

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. €)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Militärischer Einsatzluftverkehr	43,9	61,6	61,0	59,1	57,4
Gebührenbefreite Flüge	18,0	6,5	6,5	6,5	6,5
Gesamtbetrag	61,9	68,1	67,5	65,6	63,9
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-9,1	+0,9	+2,9	+2,7	+0,5

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

Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Mio. €)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Nachrichten für Luftfahrer	0,2	0,1	3,2*	0,3	7,5*
Flugvermessungen	3,8	2,7	2,2	2,0	2,5
Übrige Flugsicherungsleistungen	0,5	1,4	0,9	1,2	1,5
Gesamtbetrag	4,5	4,2	6,3	3,5	11,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+7,1	-33,3	+80,0	-69,6	+55,4

* Die Position enthält Erträge aus einem Technologietransfer (2013: 4,6 Mio. EUR, 2015: 3,0 Mio. EUR) und ist daher nicht unmittelbar mit den Vorjahren und Folgejahren vergleichbar.

Andere Umsatzerlöse (Mio. €)					
	2017	2016*	2015	2014	2013
Gesamtbetrag	43,3	22,5	18,5	19,6	19,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+93,3	+21,6	-5,6	-1,0	+9,4

* Vorjahresvergleich aufgrund BilRUG eingeschränkt

Die DFS erzielte andere Umsatzerlöse im Wesentlichen durch Beratungs- und Personaldienstleistungen, Vorfeldkontrolle, Ausbildungsleistungen, Kostenerstattungen, Energieverkäufe und Mieterträge.

Innerhalb der sonstigen Flugsicherungsleistungen und anderen Umsatzerlöse erreichte das preisfinanzierte Geschäft mit 34,7 Mio. EUR (Vorjahr: 22,9 Mio. EUR) einen Anteil von rund 80,1 Prozent.

2.3.3 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge (Mio. €)					
	2017	2016*	2015**	2014	2013
Gesamtbetrag	60,2	45,1	30,7	31,1	32,4
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+33,5	+46,9	-1,3	-4,0	+19,6
* Vorjahresvergleich aufgrund BilRUG eingeschränkt					
** Strukturelle Veränderung aufgrund BilRUG (originär 27,1 Mio. EUR), VJ-Vergleich eingeschränkt					

Wesentliche Bestandteile:

- Versicherungsleistungen für Pensionen (1,5 Mio. EUR)
- Projektgebundene Zuschüsse der Europäischen Kommission (32,2 Mio. EUR)
- Auflösung von Rückstellungen (7,5 Mio. EUR)
- Erträge aus der QTE-Rumpfstruktur (9,3 Mio. EUR)
- Andere (9,7 Mio. EUR)

2.4 Aufwandsschwerpunkte

Personalaufwand (Mio. €)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Gesamtbetrag	936,3	703,9	1.057,0	693,0	778,3
Löhne und Gehälter	588,9	598,0	588,3	593,3	584,8
soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	338,9	83,0	441,7	70,7	168,5
Personalkosten des LBA*	8,5	22,9	27,0	29,0	25,0
Anteil am Gesamtaufwand (%)	77,0	73,7	82,8	75,5	76,7
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+33,0	-33,4	+52,5	-11,0	-0,3
* LBA: Luftfahrt-Bundesamt. Im Jahr 2017 wurden aus finanziellen Mitteln des Bundes teilweise Aufwendungen für ehemalige öffentlich Bedienstete des LBA übernommen.					

Die Verzinsung der Pensions- und Vorruhestandsrückstellungen (116,0 Mio. EUR) wird dem Finanzergebnis belastet, die Erträge aus Planvermögen (119,4 Mio. EUR) werden dem Finanzergebnis gutgeschrieben (vgl. Anhang Kap. 5.10).

Das Gesetz zur Umsetzung der Wohnimmobilienkreditrichtlinie und zur Änderung handelsrechtlicher Vorschriften sieht seit 2016 bei der Bewertung von Altersversorgungsverpflichtungen anstelle des 7-Jahres-Durchschnittszinssatzes einen 10-Jahres-Durchschnittszinssatz vor. Der im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunkene Zinssatz führte zu einem starken Anstieg des Dienstzeitaufwandes der bAV und erhöhte den Personalaufwand um 33,0 Prozent.

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. €)

	2017	2016	2015*	2014	2013
Gesamtbetrag	164,7	148,3	154,4	126,8	138,1
Anteil am Gesamtaufwand (%)	13,6	15,5	11,8	13,8	13,6
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+11,1	-4,0	21,8	-8,2	-0,9

* Strukturelle Veränderung aufgrund BilRUG (originär 119,8 Mio. EUR), VJ-Vergleich eingeschränkt

Wesentliche Bestandteile:

- Ersatzteile und Instandhaltung (50,7 Mio. EUR)
- Zuführung BilMoG-Unterschiedsbetrag (26,3 Mio. EUR)
- Raumkosten (20,5 Mio. EUR)
- Miete und Leasing (8,2 Mio. EUR)
- Fremdpersonal (6,6 Mio. EUR)
- Telekommunikationskosten (6,7 Mio. EUR)
- Reisekosten (6,4 Mio. EUR)
- Sonstiger Personalaufwand (8,1 Mio. EUR)
- Aufwendungen aus der QTE-Rumpfstruktur (3,0 Mio. EUR)
- Rechts- und Beratungskosten (3,3 Mio. EUR)
- Kfz-Kosten (3,3 Mio. EUR)

Abschreibungen (Mio. €)

	2017	2016	2015	2014	2013
Gesamtbetrag	105,2	96,6	96,5	94,4	92,1
Anteil am Gesamtaufwand (%)	8,7	10,1	7,6	10,3	9,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+8,9	0,1	+2,2	+2,5	-1,6

Im Jahr 2017 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

2.5 Ergebnis

Die DFS erzielte 2017 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 132,9 Mio. EUR (Vorjahr: 145,6 Mio. EUR Jahresüberschuss).

Jahresüberschuss/-fehlbetrag (Mio. €)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Gesamtbetrag	-132,9	145,6	-138,2	73,5	56,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-191,3	205,4	-288,0	+29,4	+787,5

Das Ergebnis 2017 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 55,2 Mio. EUR (Vorjahr: 53,4 Mio. EUR) sowie Kosten aus der Änderung der Gebührenbemessungsparameter für Aufwendungen aus der bAV (kalkulatorisches Modell, vgl. 2.2.2) im Rahmen der Einführung der regulierten Gebühr zum 1. Januar 2012 in Höhe von 52,7 Mio. EUR (Vorjahr: 54,2 Mio. EUR) und Fördergelder in Höhe von 32,2 Mio. EUR (Vorjahr: 25,6 Mio. EUR).

Ergebnis vor Steuern (Mio. €)	
Jahresfehlbetrag	-132,9
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0
EBT	-132,9

Die über der Prognose verlaufene Verkehrs- und DLE-Entwicklung und die Auswirkungen des Fünf-Punkte-Programms beeinflussten das Ergebnis positiv.

Die DFS berücksichtigte ferner die mit dem Luftraumnutzer im Jahr 2017 zu verrechnenden Gebührenmehreinnahmen des Jahres 2015 (vgl. 2.2.2).

Insgesamt zeigt sich trotz vorgenannter wesentlicher Sondereinflüsse, ein von deutlichen Zinseffekten aus der betrieblichen Altersversorgung gekennzeichnetes negatives Ergebnis.

2.6 Vermögens- und Finanzlage

2.6.1 Investitionen

Die DFS investiert gezielt in den Erhalt und die Weiterentwicklung der erforderlichen Infrastruktur. Vorgaben und Standards der ICAO, von EUROCONTROL und der EU werden hierbei berücksichtigt. Die Sicherheit des Luftverkehrs bestimmt die Investitionsentscheidungen hierbei in besonderem Maße. Vor diesem Hintergrund erfolgten im Geschäftsjahr 2017 Investitionen in Höhe von 88,3 Mio. EUR (im Vorjahr: 77,0 Mio. EUR).

Die herausragenden Projekte mit dem höchsten Anteil am Investitionsvolumen sind:

Programm iCAS (interoperability Through European Collaboration Center Automation System)

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

Das Projekt verfolgt die nachfolgend genannten Ziele:

- Ablösung des ATS-Systems P1/VAFORIT an der Kontrollzentrale Karlsruhe vor dem Ende des Lebenszyklusses im Jahr 2017/2018, so dass nutzungszeitverlängernde Maßnahmen verzichtbar sind
- Vereinheitlichung der ATS-Systeme an den Kontrollzentralen der DFS und Schaffung der systemtechnischen Voraussetzungen zur Optimierung der Inbetriebhaltungsorganisation ATS-Center
- Schaffung der systemtechnischen Plattform zur Umsetzung betrieblicher Zukunftskonzepte mit dem Ziel der Leistungssteigerung (SESAR, FABEC). Kooperation und Kostenteilung mit anderen ANSPs in der iCAS-Realisierung und -Nutzung.

Das erste Ziel wurde pünktlich erreicht. In der Kontrollzentrale Karlsruhe wurde am 13. November 2017 das System iCAS in Betrieb genommen. Damit geht die DFS den ersten Schritt in Richtung Vereinheitlichung der in der DFS und in der Folge auch der in Europa eingesetzten Systeme. Die Einführung von iCAS in Karlsruhe bringt vor allem technische Fortschritte. Basierend auf einer komplett neuen Hardware-Plattform reagiert das System schneller und leistungsfähiger als das bis dato genutzte System P1/VAFORIT. Darüber hinaus verfügt es zudem über ein besseres Monitorbild.

Modernisation and Replacement of Surveillance Infrastructure (MaRS)

Das Projekt MaRS erneuert und modernisiert umfassend die Ortungsinfrastruktur für die Luftlage sowie die dazugehörigen Gebäude und technischen Anlagen in ganz Deutschland über einen Zeitraum von 15 Jahren mit einem Investitionsvolumen von ca. 240 Mio. EUR. Die Pilotanlage wird am Standort Frankfurt West eingerichtet.

Remote Tower Control (RTC)

Der Bereich Tower kontrolliert zukünftig die internationalen Verkehrsflughäfen Saarbrücken, Erfurt und Dresden durch moderne Kamera- und Übertragungstechnik. Er bündelt die Flugplatzkontrolle am Standort in Leipzig und erwartet sowohl durch zukunftsfähige Technologien und Verfahren als auch den optimierten und effizienteren Personaleinsatz unter einem einheitlichen Berechtigungs- und Betreiberkonzept langfristige Kostensenkungen.

Radio Site Upgrade and Modernisation (RASUM) 8.33

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

Sprachvermittlungssystem Improved Speech Integrated System (ISIS-XM) in Bremen

Die DFS harmonisiert ihre Sprachvermittlungssysteme und erneuert im Rahmen des Projektes BRISE (Bremen Sprachvermittlung Erneuerung) das System in Bremen. ISIS-XM soll künftig im Rahmen einer homogenen Systemlandschaft in allen Kontrollzentralen der DFS eingesetzt werden. Einheitliche Bedienoberflächen und -konzepte sollen die Schulungseffizienz steigern und die Voraussetzungen für die Verlagerung von Diensten (z.B. Nacht-Zusammenlegungen von Kontrollzentralen) und neue Konzepte zur Sicherstellung des FVK-Betriebs in Notfällen (Contingency-Konzepte) schaffen.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden im Rahmen der Projekte Anlagen im Bau im Wert von 81,1 Mio. EUR (im Vorjahr: 5,6 Mio. EUR) fertig gestellt. Wesentlichen Anteil hieran hat das laufende iCAS-Programm.

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

2.6.2 Bilanzstruktur

Bilanzentwicklung 2017

Im Jahr 2017 stieg die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr um 11,0 Prozent auf 2.172,0 Mio. EUR.

Aktivseite

Das Anlagevermögen reduzierte sich insgesamt leicht um 3,8 Prozent. Maßgebend sind hierbei überwiegend die Abschreibungen, die die Investitionen überstiegen.

Die Finanzanlagen erhöhten sich aufgrund der Erhöhung einer Beteiligung (+5,4 Mio. EUR), der eine Tilgungsleistung (-3,3 Mio. EUR) im Rahmen eines bestehenden Darlehensvertrags mit dem Tochterunternehmen DFS Energy gegenüberstand, leicht um 3,3 Prozent.

Der Anstieg des Umlaufvermögens um 24,9 Prozent beruht auf gegenläufigen Effekten. Die DFS steigerte ihr Investment in Wertpapiere von 572,1 Mio. EUR auf 997,0 Mio. EUR mittels fest- und variabel verzinslicher Kapitalanlagen, die im Wesentlichen über eine Investmentgesellschaft verwaltet werden.

Demgegenüber sanken die liquiden Mittel um 42,4 Prozent von 349,2 Mio. EUR auf 201,1 Mio. EUR. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich um 8,1 Prozent, die sonstigen Vermögensgegenstände erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der Veränderung von Fördergeldforderungen und debitorischer Kreditorenpositionen um 6,8 Prozent.

Der aktive Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund der Nachholeffekte des Jahres 2016, die überwiegend im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen stehen, um 60,1 Prozent.

Passivseite

Das Eigenkapital stieg um 10,8 Prozent, die Rückstellungen stiegen um 19,6 Prozent, die Verbindlichkeiten reduzierten sich um 18,8 Prozent, die passive Rechnungsabgrenzung stieg um 199,9 Prozent.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 81,5 Mio. EUR aufgrund des durch Kapitalzuführung der Gesellschafterin gestiegenen Stammkapitals (+214,4 Mio. EUR, vgl. Kap. 3.2.1 im Anhang) welches den Jahresfehlbetrag (132,9 Mio. EUR) überkompensierte.

Die Pensionsrückstellungen (saldierter Wert) stiegen um 29,0 Prozent. Ursächlich war im Wesentlichen der deutlich gestiegene Dienstzeitaufwand. Der positive Beitrag aus der Entwicklung der Vermögensanlage milderte den zinsinduzierten Anstieg der Pensionsrückstellungen (vor Saldierung) ab.

Die Steuerrückstellungen reduzierten sich um 16,9 Prozent, die sonstigen Rückstellungen minderten sich um 7,5 Prozent.

Die Verringerung der Verbindlichkeiten ist im Wesentlichen aufgrund der Tilgung eines Schulscheindarlehens (-87,5 Mio. EUR) der die Erhöhung der (Cashpool-)Verbindlichkeiten gegenüber verbundener Unternehmen (+21,8 Mio. EUR) entgegensteht, zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – die größtenteils gegenüber inländischen Lieferanten bestehen – erhöhten sich um 16,0 Prozent.

Der passive Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung stieg aufgrund der Veränderung der dem Luftraumnutzer über künftige Gebührenabrechnungen zu erstattenden Überdeckungsbeträge (Carry-over) für 2017 und Vorjahre um 75,4 Prozent.

Die Netto-Finanzschulden beliefen sich zum 31. Dezember 2017 auf -932,7 Mio. EUR, der Verschuldungsgrad lag zum Bilanzstichtag bei -42,9 Prozent. Das wesentlich durch die betriebliche Altersversorgung geprägte Finanzergebnis belief sich auf -4,1 Mio. EUR.

Bilanzielle Kennzahlen			
	2017	2016	2015
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR) (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-932,7	-556,3	-317,6
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-42,9	-28,4	-17,7
Anlagenintensität (%) (langfristige Vermögenswerte / Bilanzsumme)	32,0	36,9	41,7

2.6.3 Liquidität

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

Die Finanzierung erfolgt im Wesentlichen über den Mittelzufluss aus operativer Geschäftstätigkeit sowie über Mittelaufnahmen am Geld- und Kapitalmarkt. Zusätzlich ergeben sich zeitlich begrenzte liquiditätsbegünstigende Auswirkungen aus vermögenswirksamen Sondereffekten (vgl. 2.5).

Das DFS-Treasury steuert die Bestände an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie die Finanzmittelbeschaffung und bindet Tochtergesellschaften durch einen konzerninternen Liquiditätsausgleich (Cash-Pool-Vereinbarungen) in die Finanzströme ein. Dabei werden, soweit gesetzlich zulässig und wirtschaftlich sinnvoll, Finanzmittel zusammengeführt und zentral gesteuert. Der Finanzierungsbedarf der Tochtergesellschaften wird mit konzerninternen Verrechnungskonten und Darlehen erfüllt. Die DFS achtet auf eine ausgewogene Finanzierungsstruktur und hält trotz des aktuellen negativen Zinsumfeldes liquide Reserven vor, um unerwarteten Umfeld- und Marktentwicklungen (vgl. 5.2.2) wirksam zu begegnen.

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

Die DFS finanziert ihre langfristigen Verbindlichkeiten kongruent durch Schuldscheindarlehen und eine bis zum 31. Januar 2018 an der Börse in Luxemburg gehandelte Anleihe. Die kurzfristige Liquidität wird mit einem „Multi-Currency Commercial Paper Programme“ gedeckt. Diese Finanzierungsmöglichkeit wurde im Geschäftsjahr nicht in Anspruch genommen. Eine angemessene Liquidität aus kurzfristigem Sichtguthaben und nicht insolvenzgesichertem Fondsvermögen sichert die Zahlungsfähigkeit der DFS.

Die DFS spricht mit ihrem Geld- und Kapitalmarktprogramm sowohl nationale als auch internationale Investoren an. Diese gründen ihre Investitionsentscheidungen sowie die Preisfindung auf der Bonität der jeweiligen Schuldner. Zur Unterstützung der Entscheidungsfindung

lässt die DFS ihre Bonität durch Kreditbewertungsagenturen (Ratingagenturen) in Form standardisierter Beurteilungen nach weltweit einheitlichen Verfahren einstufen.

Die beiden Ratingagenturen Standard & Poor's und Moody's bestätigten der DFS 2017 die Bonitätsbeurteilungen im Verbund mit ihrer Gesellschafterin sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (AAA/A-1+ bzw. Aa3/P-1).

Das Emissionsvolumen betrug zum Jahresende 2017 nominal 25,0 Mio. EUR aus einer Anleihe mit einer Restlaufzeit bis zum 31. Januar 2018 und nominal 197,5 Mio. EUR aus Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von bis zu sechs Jahren.

Der durchschnittliche gewichtete Zinssatz der fest verzinslichen Anleihe und Schuldscheindarlehen betrug am Bilanzstichtag 2,867 Prozent.

2.7 Gesamteinschätzung zur wirtschaftlichen Lage

Die Entwicklung der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage wird im Wesentlichen durch die rechtlichen Rahmenbedingungen, Nachholeffekte, Fördergelder, Regulierung, das verhaltene, aber stabile Luftverkehrswachstum, das anhaltend niedrige Zinsniveau sowie die Maßnahmen der Geschäftsführung zur Reduzierung der Kosten geprägt.

Die DFS erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2017 aufgrund regulatorisch deutlich abgesenkter Gebührensätze Umsatzerlöse unter Vorjahresniveau und erzielte damit insgesamt einen Jahresfehlbetrag von 132,9 Mio. EUR. Das Ergebnis beinhaltet Nachholeffekte und Effekte aus der Änderung der Gebührenbemessungsparameter für Aufwendungen aus der bAV (kalkulatorisches Modell). Die DFS treibt die Refinanzierung der bAV durch ein stärkeres Engagement in chancenorientierte Anlageformen voran.

Im Jahr 2017 wurden zusätzlich aus finanziellen Mitteln des Bundes Kosten der Flugsicherungsgebühren für alle Bestandteile der Gebührengrundlage übernommen.

3 Mitarbeiter

Ein nachhaltiger Erfolg der DFS beruht unabdingbar auf motivierten und qualifizierten Mitarbeitern. Deshalb konzentriert sich das Personalmanagement der DFS auf einen ganzheitlichen Prozess, der von der Personalauswahl über eine ansprechende Vergütung, eine gezielte Aus- und Weiterentwicklung bis hin zur langfristigen Bindung der Mitarbeiter an die DFS reicht. Finanzielle Anreize werden durch eine lebensphasenorientierte, familienbewusste Personalpolitik unterstützt.

Mitarbeiterstruktur

Die DFS beschäftigte zum 31. Dezember 2017 insgesamt 5.386 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 Beschäftigungsgruppe. Für diese Beamten und Angestellten, die noch in einem Beschäftigungsverhältnis zum Bund stehen, gelten nach wie vor die Bundesbesoldungsordnung und der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Die Tarifverträge der DFS finden auf sie keine Anwendung. Sie übernimmt die hierfür anfallenden Aufwendungen.

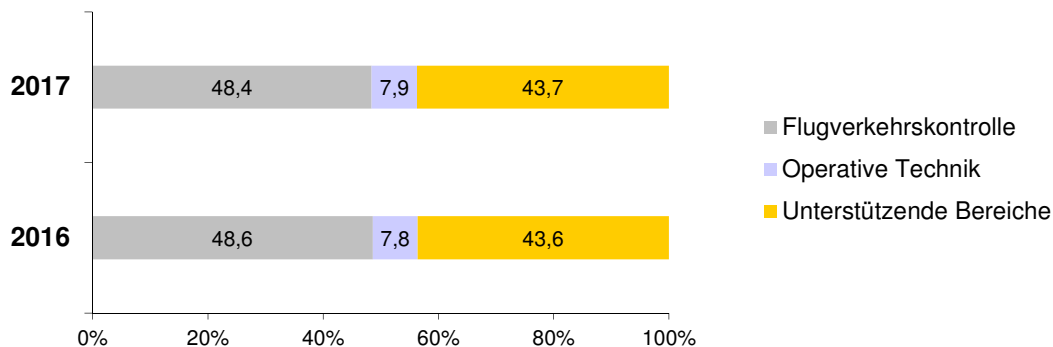
Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter treten in der Regel ab einem Alter von 55 bzw. 59 Jahren in eine dem Ruhestand vorgelagerte Übergangsversorgung ein. Dieser Übergangsversorgungsanspruch bestimmt einen maßgeblichen Teil des Verpflichtungsbetrags.

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

Mitarbeiter (jeweils zum 31.12.)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Stammpersonal gesamt	5.386	5.538	5.672	5.879	6.046
Angestellte	4.934	5.053	5.144	5.316	5.317
Beurlaubte Soldaten	165	202	211	219	235
Gewerbliche Arbeitnehmer	22	22	25	26	27
Techn./kaufm. Studierende & Auszubildende	47	41	42	45	50
Auszubildende Flugverkehrskontrolle	60	48	52	51	172
Mitarbeiter des LBA	158	172	198	222	245
davon Beamte	(126)	(134)	(152)	(171)	(188)
davon Tarifangestellte	(32)	(38)	(46)	(51)	(57)
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-2,7	-2,4	-3,5	-2,8	-0,9
Anteil weiblicher Mitarbeiter (%)	27,5	27,2	27,1	26,8	26,5
Anteil ausländischer Mitarbeiter (%)	3,7	3,7	3,8	4,0	4,1

Die geplante langfristige Senkung der Betriebskosten umfasst auch die Reduzierung des Personalbestands. Die DFS erreicht dies mittels altersbedingter Mitarbeiterabgänge und einer moderaten Nachbesetzungsstrategie.

Mitarbeiter nach Tätigkeitsbereichen (%)



Von den 5.386 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der DFS waren 899 Personen in Teilzeit beschäftigt, davon 596 Frauen und 303 Männer. Damit erhöhte sich die Anzahl der Teilzeitkräfte gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Prozent. Die Teilzeitquote beträgt 16,7 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 43,6 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug im Jahr 2017 0,87 Prozent.

Der Frauenanteil liegt bei derzeit 27,5 Prozent und ist seit 2011 kontinuierlich gestiegen. Insgesamt nehmen 54 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 471 Führungskräften einer Quote von 11,5 Prozent entspricht.

Die DFS setzt das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FührposGleichberG) um und legte für die Periode vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 eine Bereichsleiterinnenquote von 5 Prozent (bisher 0 Prozent) und eine Abteilungsleiterinnenquote von 13 Prozent (bisher 11 Prozent) fest. Das Unternehmen fördert im Rahmen des Fünf-Punkte-Programms verstärkt und gezielt sowohl die Vereinbarkeit von Beruf und Familie als auch die Chancengleichheit.

Der Großteil der ausländischen Mitarbeiter kommt aus den USA und Großbritannien, gefolgt von Spanien und Österreich. Insgesamt sind 43 Nationen vertreten.

Beruf und Familie

Die DFS baut die Vereinbarkeit von Beruf und Familie kontinuierlich aus und etablierte hierfür eine an den Lebensphasen orientierte Personalpolitik. Sie trägt seit 2014 das Zertifikat des „audit berufundfamilie“ der gemeinnützigen Hertie-Stiftung und hat dieses 2017 bestätigt. Die DFS beteiligt sich seit 2011 am Standort der Unternehmenszentrale in Langen an der Unterhaltung einer Kindertagesstätte. Den Mitarbeitern stehen dort, wie auch an den DFS-Niederlassungen München und Karlsruhe, Belegplätze zur Betreuung ihrer Kinder zur Verfügung. Außerdem bietet die DFS seit 2016 ein Betreuungsprogramm für schulpflichtige Kinder in den Sommerferien an den Standorten Langen, München, Karlsruhe und Bremen an. Die Unterstützung für Beschäftigte, die Angehörige pflegen, wurden und werden weiterhin beispielsweise durch die Bereitstellung von umfangreichen Informations- sowie Beratungsangeboten des Personal- und Gesundheitsmanagements ausgebaut.

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

Persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter

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

Hierfür bietet sie ein breites Angebot zur Förderung fachlicher und überfachlicher Kompetenzen, welches derzeit überarbeitet und an die veränderten Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angepasst wird. Lernbereitschaft, Erfahrungsaustausch, Vernetzung und Feedbackkultur spielen hierbei eine zentrale Rolle.

Ausbildung

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

Ausbildungsbeginn bei der DFS

	2017	2016
Gesamt	84	57
Fluglotse	65	42
Duales Studium/Ausbildung	19	15
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+47,4	-5,0

Neben der Ausbildung zum Fluglotsen umfasst das derzeitige Ausbildungsspektrum der DFS duale Studiengänge in den Mangelberufen Elektrotechnik, Informatik, Flugsicherungstechnik und Luftverkehrsmanagement sowie kaufmännische Ausbildungsplätze.

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.

Auch in Zukunft bietet die DFS interessante Ausbildungs- und Studienplätze mit Perspektive.

Tarifverhandlungen

Die DFS setzte im Jahr 2017 die tarifvertraglichen Regelungen aus der Ende 2016 erfolgten Einigung zu den Themen Konzerntarifvertrag, Strukturtarifvertrag und Altersteilzeit um.

Die beiden Tarifverträge über Altersteilzeit (ATZ-TV) und Strukturmaßnahmen und Vorruhestand (StrukturTV) traten zum 1. April 2017 in Kraft.

In der zweiten Jahreshälfte befanden sich DFS und GdF in der Ausgestaltung eines Konzerntarifwerkes, welches einen Rahmenkonzerntarifvertrag, einen Konzernmanteltarifvertrag, einen Rahmenkonzernvergütungstarifvertrag und einen Rahmenkonzernversorgungstarifvertrag umfasst. Die Verträge werden im ersten Quartal 2018 unterzeichnet.

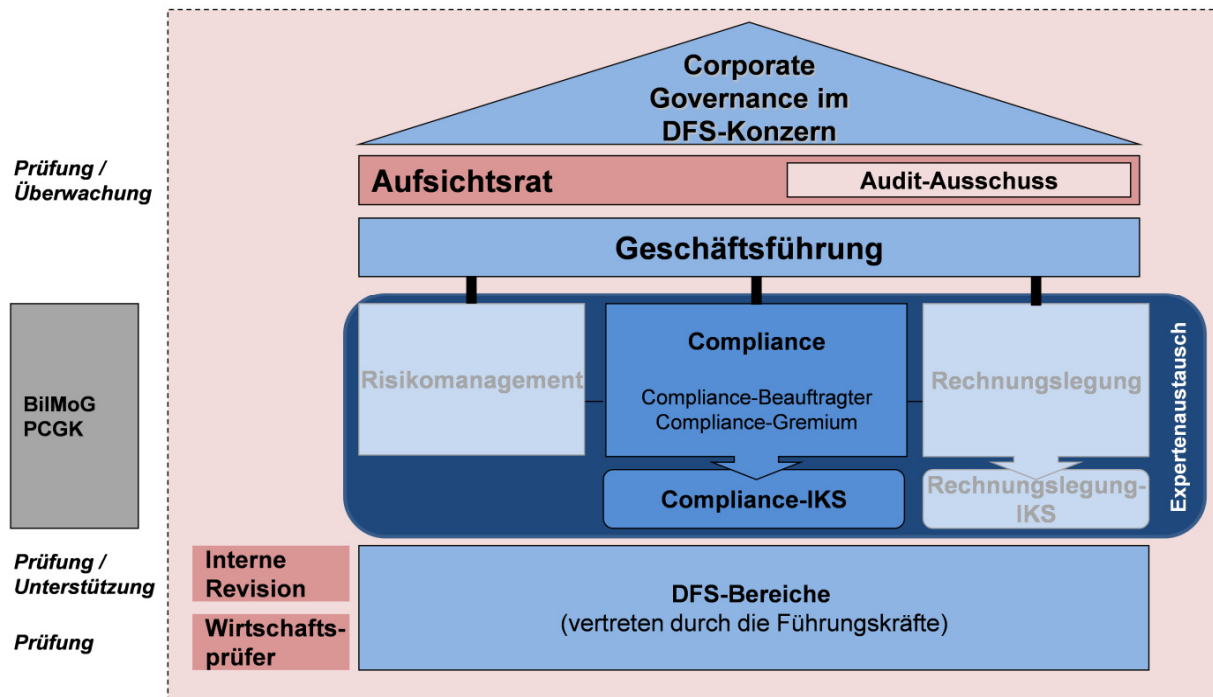
Daneben einigten sich die Tarifpartner am 9. Juni 2017 im Rahmen der Validierungsrunde 2017 zum Belastungsausgleich auf ein gemeinsames Verhandlungsergebnis. Dieses ist die Grundlage zu den aktuell laufenden Tarifverhandlungen, die neben einer gemeinsamen Methode zur Ermittlung der Belastung auch das Ziel der Erhöhung betrieblicher Flexibilität durch Anpassungen der Sonderregelung FS-Dienste verfolgt. Zusätzlich wurden unter der Bedingung eines erfolgreichen Abschlusses der Verhandlungen weitere Änderungen im Eingruppierungstarifvertrag (ETV) erzielt.

Am 6. Februar 2017 unterzeichneten die Tarifvertragsparteien den Manteltarifvertrag (MTV), den ETV sowie den Versorgungstarifvertrag (VersTV) für die bei der Kaufbeuren ATM Training GmbH beschäftigten Mitarbeiter.

Die Tarifabschlüsse der Tochtergesellschaften berücksichtigen die besonderen Anforderungen des Wettbewerbs und zeigen keine nennenswerten Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der DFS.

4 Compliance

Corporate Governance im DFS-Konzern



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 internen Kontrollsystem (IKS) für den Rechnungslegungsprozess bilden diese Elemente die drei Säulen der auf Risikovorsorge ausgerichteten Unternehmensstruktur.

Das Compliance-Gremium berät den Compliance-Beauftragten. Es setzt sich aus Führungskräften der ersten Führungsebene der Bereiche Konzerndatenschutz und Qualitätsmanagement, Unternehmenssicherheitsmanagement und Unternehmenssteuerung zusammen. Um die Verbindung des CMS in das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem sicherzustellen, wird das Gremium um den Leiter Finanzmanagement, die Leiterin Risikomanagement und zusätzlich den Leiter Konzernrevision als ständige Gäste ergänzt. 2017 fanden turnusgemäß vier Sitzungen des Compliance-Gremiums statt.

Mitarbeiter der DFS können sich bei Verdacht auf einen Compliance-Verstoß auch an einen externen Ombudsmann wenden.

Schwerpunkte der Aktivitäten 2017 waren eine Untersuchung zur Harmonisierung des Risikomanagementsystems mit dem CMS aufgrund des neuen Wirtschaftsprüferstandards für Risikomanagementsysteme (IDW PS 981) und die Vorbereitung der Implementierung eines Tax-Compliance-Management-Systems aufgrund des Praxishinweises zum Wirtschaftsprüferstandard für Compliance-Management-Systeme (IDW PS 980).

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

5 Risikobericht

5.1 Risikomanagementsystem

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

Die mittel- und unmittelbaren Tochtergesellschaften der DFS werden systematisch in eigenen Risikomanagementsystemen geführt und überwacht. Die Risikomanagementsysteme der Tochtergesellschaften orientieren sich an den Konzernvorgaben und berichten über das Risikomanagement der DFS an die Konzernleitung.

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

Der Fachbereich legt mit einer Prozessbeschreibung und einer fachlichen Anweisung Standards für die laufende funktions- und prozessübergreifende Erkennung, Bewertung, Dokumentation und Berichterstattung von Unternehmensrisiken fest. Die Früherkennung von Risiken beginnt bereits mit den Anträgen zur Genehmigung von Geschäftsvorhaben und Projekten. Die Themenfelder zur Prüfung etwaiger Auswirkungen umfassen die Kategorien Betrieb (z.B. Erfüllung des gesetzlichen Auftrags, Infrastruktur), Finanzen (z.B. Kosten, Finanzmarkt, Kunden bzw. Lieferanten), Führung (z.B. Strategie, Personal, Organisation) sowie externes Umfeld (z.B. Politik und Gesetze, Katastrophen und Terroranschläge).

Die DFS-Bereichsleiter identifizieren im Rahmen ihrer Führungsaufgaben mögliche/bestehende Risiken auch anhand der oben aufgeführten Themenfelder und tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit ihrer Aussagen zur Risikosituation ihrer Organisationseinheiten. Sie berichten im Regelfall vierteljährlich, es sei denn, der Anlass erfordert eine Ad-hoc-Meldung. Eine Risikomeldung beinhaltet die Beschreibung und die Bewertung des Risikos sowie die Ursachen und Gegenmaßnahmen. Der Prognosezeitraum beträgt im Allgemeinen ein Jahr.

Die Risikobewertung umfasst alle Segmente und richtet sich nach einer Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und der möglichen Schadenshöhe der betrachteten Gefährdungen durch die meldenden Bereiche. Dabei wird grundsätzlich eine quantifizierte Bewertung angestrebt; in begründeten Fällen ist eine qualifizierte Bewertung zulässig. Für die Bandbreite einer quantifizierten Bewertung sind Eckwerte in einer Bewertungsmatrix zentral festgelegt. Im Risikobericht an Geschäftsführung und Aufsichtsrat werden ausschließlich bestandsgefährdende Risiken gemeldet.

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

Die Ordnungsmäßigkeit des Risikomanagementsystems wird von der Konzernrevision sowie im Rahmen der Jahresabschlussprüfung von den Wirtschaftsprüfern regelmäßig geprüft.

5.2 Wesentliche Risiken

5.2.1 Unternehmensstrategische Risiken

Unternehmensstrategische Risiken entstehen im Wesentlichen aus der Fehleinschätzung von Umfeldbedingungen und künftigen Marktentwicklungen. Sie können zu einer inadäquaten Ausrichtung der unternehmerischen Aktivitäten mit negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage der DFS führen. Die DFS widmet deshalb der Analyse und Prognose des Luftverkehrs, der politischen Umgebung sowie der europäischen Gebühren- und Leistungsregulierung (Charging and Performance Scheme) besondere Aufmerksamkeit. Die Geschäftsführung kontrolliert im engen Zusammenwirken mit allen Gremien regelmäßig ihre Einschätzungen, überprüft Abweichungen und erörtert Risiken. Die Geschäftsführung der DFS sieht daher nur ein geringes unternehmensstrategisches Risiko.

5.2.2 Finanzwirtschaftliche Risiken

5.2.2.1 Grundlagen des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements

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

Als Teil des gesamten Risikomanagementsystems setzt die DFS zum Management von Marktpreisrisiken (Zinsen, Devisen) Value-at-risk-Analysen (VaR) ein. Bei diesen Analysen wird wöchentlich die Risikoposition vom Bereich Treasury aufgrund von Marktpreisrisiken gemessen. Der VaR kennzeichnet den absoluten Wertverlust einer im Unternehmen definierten Risikoposition, der mit einer zuvor definierten Wahrscheinlichkeit innerhalb eines festgelegten Zeitraums nicht überschritten wird. Die Ermittlung des VaR bei der DFS basiert auf einem Halbezeitraum von zehn Tagen und einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent. Der kumulierte Verlust lag am 31. Dezember 2017 mit 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit unter 1.121 TEUR (Vorjahr: 2.707 TEUR).

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

Bestandteil dieser Marktrisikoaanalyse sind alle Geldmarktgeschäfte der DFS, die begebenen Anleihen, Schuldscheindarlehen, Wertpapiere, Devisen-Sicherungsgeschäfte sowie die dazugehörigen Risikopositionen (Fremdwährungsbestellungen, Fremdwährungsforderungen/-verbindlichkeiten).

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

5.2.2.2 Liquiditätsrisiko

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

5.2.2.3 Ausfallrisiko

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

Für den Bereich Strecke 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 Mitgliedsstaaten.

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

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

5.2.2.4 Ratingrisiko

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

Die DFS hat für einen Teil der bei ihr im Einsatz befindlichen Flugsicherungssysteme des Anlagevermögens in den Jahren 2002 und 2003 eine „US-Lease-in/Lease-out-Transaktion“ (fünf Tranchen) mit zwei US-amerikanischen Investoren abgeschlossen (QTE-Transaktion). Diese Transaktion wurde im 2. Quartal 2012 im Wesentlichen beendet. Die verbleibende innerdeutsche Rumpfstruktur mit einer Restlaufzeit bis Anfang 2022 beschränkt sich noch auf eine Forderung gegen die Nord/LB (Darlehensnehmer) und auf eine Verbindlichkeit gegenüber der KfW (Darlehensgeber). Die hiermit im Zusammenhang stehenden Zahlungsströme stehen sich betrags-, fristen- und währungskongruent gegenüber. Die DFS trägt währ-

rend der Laufzeit das Ausfallrisiko der Nord/LB i.H.v. 35,5 Mio. EUR (Vorjahr 40,6 Mio. EUR) zum Bilanzstichtag. Sollte das Rating der DFS unter AA- (Standard & Poor's) oder Aa3 (Moody's) fallen, ist die KfW zur außerordentlichen Kündigung des Darlehens berechtigt. In diesem Fall müsste die DFS innerhalb einer Frist von 30 Tagen einen Dritten benennen, der die Forderung der KfW gegenüber der DFS i.H.v. 39,1 Mio. EUR (Vorjahr 50,5 Mio. EUR) erwirbt.

5.2.2.5 Zinsänderungsrisiko

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

Die effektive Steuerung des Zinsänderungsrisikos wird mit dem Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten mit einer Laufzeit- und Volumenkongruenz zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft gewährleistet. Die DFS beobachtet die Regulierung, um mit sachgerechten Maßnahmen auf Änderungen im Bereich der betrieblichen Altersversorgung reagieren zu können.

5.2.2.6 Wechselkursrisiko

Die DFS unterliegt Transaktionsrisiken im Rahmen grenzüberschreitender Beschaffungsvorgänge. Der größte Teil der Fremdwährungsbestellungen/-verbindlichkeiten entsteht durch Lieferantenfakturierung in US-Dollar (USD). Das Gesamtvolumen betrug ca. 0,6 Mio. USD im Berichtszeitraum (Vorjahr: 0,6 Mio. USD). Andere Währungen sind nur in geringem Umfang betroffen.

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

5.2.3 Leistungswirtschaftliche und informationstechnische Risiken

Die DFS und ihre Tochterunternehmen räumen der Sicherheit des Luftverkehrs oberste Priorität ein. Für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten richteten sie deshalb Sicherheitsmanagementsysteme (Safety & Security) entsprechend den Vorgaben der VO (EU) 1035/2011 ein. 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 erforderlich ist, sind dies beispielsweise die Redundanz, Diversifikation und räumliche Trennung kritischer Systeme, die umfangreiche Datensicherung mit Auslagerung und das SAP-Backup-Rechenzentrum.

5.2.4 Personelle Risiken

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

Die ökonomische Regulierung und der technologische Wandel stellen das Unternehmen vor spürbare Veränderungen. Das Personalmanagement entwickelt Maßnahmen, die das Management sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter darin unterstützen, Veränderungen chancenorientiert umzusetzen.

Der demografische Wandel und der stärker werdende Wettbewerb der Unternehmen um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte bilden ein weiteres nicht zu unterschätzendes Risiko, was mit dem bis 2030 prognostizierten Rückgang der Erwerbsquote in Deutschland um ca. zehn Prozent weiter an Bedeutung gewinnen dürfte. 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, das Humankapital zu erhalten und notwendigenfalls durch qualifizierte externe Fachkräfte zu ergänzen.

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

5.2.5 Versicherte Risiken

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

Bei der Beurteilung der versicherten Risiken ist zu berücksichtigen, dass die DFS weitgehend hoheitliche Verwaltung im Sinne des Art. 87d des Grundgesetzes in Verbindung mit §§ 31b und 31d des Luftverkehrsgesetzes im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland ausübt. Infolgedessen haftet die Bundesrepublik Deutschland bei Ansprüchen Dritter nach den allgemeinen Grundsätzen der Staatshaftung. Es wurde eine Luftfahrt-Haftpflichtversicherung mit einem Limit von 767 Mio. EUR pro Schadensfall abgeschlossen, mit der die Bundesrepublik Deutschland im Falle eines von der DFS schuldhaft verursachten Schadensereignisses freigestellt würde. Für nicht hoheitliche Tätigkeiten ist die gesetzliche Haftpflicht gedeckt. In Fällen vertraglich übernommener Tätigkeiten, wie beispielsweise der Vorfeldkontrolle oder der Wahrnehmung von Flugverkehrsdiensten im Ausland durch Tochterunternehmen, ist die jeweils vertraglich übernommene Haftpflicht bis zur vereinbarten Höhe gedeckt.

Auch Schadensersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken sind über Versicherungen abgedeckt.

5.3 Gesamteinschätzung zur Risikolage

Die Geschäftsführung erkennt derzeit – mit Ausnahme von abstrakten Terror- und Katastrophenszenarien – keine Risiken, die einzeln oder gebündelt den Bestand des Unternehmens gefährden könnten.

6 Prognosebericht

6.1 Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds und Auswirkungen auf den Luftverkehr

In Anlehnung an die Prognosen internationaler Organisationen unterstellt die Bundesregierung, dass das Wachstum der Weltwirtschaft anziehen wird und sich die deutsche Wirtschaft aufgrund des dadurch dynamischen Welthandels weiterhin positiv entwickelt.

Die führenden Wirtschaftsinstitute und -organisationen sowie die Bundesregierung zeichnen für 2018 ein durchgängig positives Bild zur Wirtschaftsentwicklung Deutschlands. Die Bundesregierung erwartet in ihrem Jahreswirtschaftsbericht 2018 ein Wirtschaftswachstum von 2,4 Prozent für das Jahr 2018. Die führenden deutschen Institute (u.a. DIW, ifo, IWH, RWI) prognostizieren einen Zuwachs zwischen 2,1 Prozent und 2,65 Prozent für 2018. Für das Jahr 2019 wird im Rahmen der Herbstprojektion 2017 ein Anstieg des BIP von 1,9 Prozent erwartet, während für die nachfolgenden Jahre bis 2022 noch ein Wachstum von 1,3 Prozent prognostiziert wird.

Die internationale Luftfahrt erwartet für 2018 ein weiterhin starkes Wachstum der Passagierzahl auf weltweit rund 4,3 Milliarde (2017 ca. 4,1 Milliarden, 2016 ca. 3,8 Milliarden). Wegen steigender Kosten für Treibstoff, Löhne und Flughafengebühren dürften Tickets aber im Durchschnitt um drei Prozent teurer werden. Im kommenden Jahr sollen die branchenweiten Profite mit 38,4 Milliarden Dollar einen historischen Höchststand erreichen. Auch das Frachtvolumen steigt weiter. Für 2018 erwartet die IATA 62,5 Millionen Tonnen Fracht.

Die stabile gesamtwirtschaftliche Lage im europäischen Umfeld und insbesondere in Deutschland sowie ein Ölpreis auf anhaltend niedrigem Niveau lassen weiterhin eine positive Luftverkehrsentwicklung erwarten. Die DFS prognostiziert auf der Grundlage des EUROCONTROL-STATFOR-Baseline-Szenarios ein Wachstum der Dienstleistungseinheiten in Deutschland von ca. 2,6 Prozent für das Jahr 2018 gegenüber 2017. Für den Bereich Tower erwartet die DFS einen DLE-Anstieg um ca. 1,5 Prozent. Die Vorgaben aus dem revidierten Leistungsplan zur zweiten Regulierungsperiode werden dadurch deutlich überschritten.

6.2 Zukünftige Entwicklung der DFS

6.2.1 Regulierte Geschäft

Vorbereitung auf Regulierungsperiode 3

Die dritte Regulierungsperiode beginnt 2020 (vgl. 2.2.2 zur RP 2). Als Vorarbeiten hierzu wird die Europäische Kommission Anfang 2018 Vorschläge für den Rechtsrahmen dieser Periode unterbreiten. Es steht zu erwarten, dass diese Vorschläge auf Regelungsdefizite der laufenden Regulierungsperiode eingehen und einige Änderungen für die Abwicklung der Leistungsplanung und des Gebührensystems enthalten werden. Zielwerte für die kommende Regulierungsperiode werden voraussichtlich Ende 2018 kommuniziert.

EASA

Im Dezember 2015 legte die EU-Kommission einen Änderungsvorschlag zur Verordnung (EG) 216/2008 (EASA-Basisverordnung) vor. Die überarbeitete Grundverordnung stellt die Kompetenzen der Agentur (auch im ATM-Bereich) klar und beinhaltet auch Kompetenzerweiterungen der EASA u.a. bezüglich der Erstellung von europaweit geltenden Regelungen für Drohnen/UAS. Mit der finalen Zustimmung von EU-Parlament und EU-Ministerrat und dem unmittelbar darauffolgenden Inkrafttreten der Verordnung wird Mitte 2018 gerechnet.

Paket SESII+

Das Europäische Parlament verabschiedete bereits 2014 in erster Lesung einen Entwurf für ein gegenüber dem Kommissionsvorschlag geändertes Verordnungspaket SES II+. Zwar einigte sich im Dezember 2014 auch der Rat auf eine sog. „Allgemeine Ausrichtung“, schloss aber das Verfahren nicht formell ab, da außenpolitische Differenzen zwischen zwei Vertragsparteien nicht gelöst werden konnten. Seitdem ruhen alle weiteren Arbeiten am SESII+ Paket. Daher bleibt die weitere Entwicklung dieser Initiative zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht prognostizierbar.

Programm iCAS

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme von iCAS in Karlsruhe hat die DFS einen Vertrag über fünf Jahre mit dem Zulieferer abgeschlossen, der die Leistungsfähigkeit von iCAS weiterhin sicherstellt und darüber hinaus einen weiteren Ausbau beinhaltet. In diesem Vertrag ist die funktionale Weiterentwicklung und Maintenance des neuen Flugsicherungssystems iCAS Oberer Luftraum (Phase I) geregelt.

SESAR

Des Weiteren trägt die DFS den europäischen Anforderungen zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagementnetzwerks mit der Teilnahme an dem Projekt SESAR Rechnung, indem sie gemeinsam mit ihren Partnern unter Führung des SESAR Joint Undertaking (SJU) bedarfsgerechte Technologien und Verfahren entwickelt (vgl. 1.5). Die DFS ist seit Juni 2009 zusammen mit anderen führenden Organisationen aktives Mitglied des SJU.

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). Sie entwickelte und modernisierte in mehreren Projekten die Anforderungen an Flugverkehrsmanagementnetzwerke sowie bedarfsgerechte Technologien und Verfahren.

Seit 2014 mündet der SESAR-Entwicklungsprozess in die langfristige Phase der technischen 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 vier Fluggesellschaften, elf Flugsicherungsorganisationen sowie fünfundzwanzig Flughafenbetreibern, erfüllt die DFS den 2014 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 2020 zunächst etwa 2,5 Milliarden Euro 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.

Projekt S-ATM Robusto (sektorlose Flugverkehrskontrolle im oberen Luftraum)

Mit dem Projekt S-ATM Robusto beginnt im Jahr 2018 die Einführung der ersten Stufe einer sektorlosen Flugverkehrskontrolle am Standort Karlsruhe.

Das Konzept des sektorlosen ATM (S-ATM) sieht vor, bestimmte Teile des Luftraums nicht mehr in Sektoren/Einsatzberechtigungsgruppen zu unterteilen, sondern als Ganzes zu betrachten. Einem Lotsen wird in diesem großen Luftraum eine definierte Anzahl von Luftfahrzeugen zugewiesen, die sich jeweils an einer beliebigen Stelle in seinem Verantwortungsbereich befinden können. Durch die Etablierung eines sektorlosen Luftraums müssen die Luftfahrzeuge nicht mehr an den Sektorgrenzen an den nächsten Lotsen übergeben werden, sondern können durchgängig betreut werden.

Das Projekt verfolgt das Ziel, die Lotsenproduktivität im Bereich des S-ATM-Luftraums zu erhöhen und einen Luftraum mit der europaweit höchsten Lotsenproduktivität zu etablieren. Darüber hinaus ermöglicht es einen flexibleren Einsatz der Lotsen.

6.2.2 Drittgeschäft

Die DFS bündelt das Drittgeschäft unter der DFS IBS und ihrer spezialisierten Tochterunternehmen. Sie trennt damit zunehmend das Drittgeschäft vom regulierten Geschäft, soweit dies rechtlich möglich und wirtschaftlich sinnvoll dargestellt werden kann (vgl. 1.3.2).

Die DFS fördert weiterhin die zivil-militärische Integration und betreibt militärische Fluglot-senausbildung in Kaufbeuren (verbleibendes Drittgeschäft).

6.3 Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

6.3.1 Erlöse und Kosten

Die Aufwendungen des regulierten Geschäfts werden branchenüblich in besonderem Maße durch die Regulierung der Gebührensätze, Personalkosten und die bAV beeinflusst. Die Geschäftsführung begegnet diesen Herausforderungen durch tarifpolitische Maßnahmen und reduziert mit dem Fünf-Punkte-Programm gezielt die Kosten. Sie fokussiert dabei die Erhöhung der Produktivität, reagiert auf schwankende Nachfrage mit einer erhöhten Personalflexibilität und einer Reduzierung der Personalnachführung. Freiwerdende Stellen werden sukzessive nicht mehr nachbesetzt und die natürliche Fluktuation wird zur Reduzierung des Personalkörpers genutzt. Die Luftraumstrukturen und Verfahren werden optimiert und Investitionen in werthaltige, leistungsfähige und harmonisierte ATM-Systeme forciert. Projekt- und allgemeine Kosten werden reduziert.

Die Geschäftsführung beobachtet derzeit für die zweite Regulierungsperiode eine stabile Verkehrsentwicklung im Rahmen der planerischen Annahmen.

Die Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und damit verbunden die ökonomische Regulierung von Flugsicherungsgebühren führt in der zweiten Regulierungsperiode nach wie vor zu einer Teilung des Verkehrsrisikos und der Erlösrisiken zwischen Luftraumnutzer und Flugsicherung, die aufgrund der Schwankungsbreite der von der nationalen Aufsichtsbehörde vorgegebenen Verkehrsprognose und dem langen Vorhersagezeitraum nur mit hohen Unsicherheiten abschätzbar sind.

Zudem sieht die Geschäftsführung potenziell negative Auswirkungen der eingeführten Anreizsysteme (Kapazität) auf die Ertragslage. Aufgrund der derzeitigen Asymmetrie bei der Teilung des Verkehrs- und des Kostenrisikos werden der Flugsicherung letztlich die Konsequenzen für Veränderungen bei bestimmten Faktoren aufgebürdet, auf die sie keinen Einfluss hat, wie beispielsweise Verkehrsstromverlagerungen, Abweichungen von Verkehrsprognosen, Wettereinflüsse oder Streiks des Flugsicherungspersonals in Nachbarländern. Die Geschäftsführung spricht sich dafür aus, die nationalen Gegebenheiten bei der Regulierung künftig besser zu berücksichtigen als bislang.

6.3.2 Eigenkapitalstärkung durch die Bundesrepublik Deutschland

Die Bundesrepublik Deutschland stärkt die Eigenkapitalbasis der DFS in Höhe von insgesamt 601,9 Mio. EUR. Sie zahlt die noch ausstehenden Einlagen auf das Stammkapital in Höhe von jeweils 112,5 Mio. EUR in den Jahren 2018 und 2019. Die Geschäftsführung geht weiter davon aus, dass die Bundesrepublik Deutschland die Luftverkehrswirtschaft nachhaltig stärkt und der DFS eine flexible Reaktion auf die strikten Kostenvorgaben der Regulierung zur Senkung der Flugsicherungsgebühren ermöglichen wird.

6.3.3 Investitionen

Investitionen in kapazitätserweiternde Flugsicherungssysteme und in die Infrastruktur sowie Ersatzinvestitionen werden aus dem Cash-Flow oder aus Krediten finanziert und durch fristenkongruente Abschreibungen amortisiert. Das Abschreibungsvolumen 2018 wird sich voraussichtlich auf dem Niveau von 2017 bewegen.

6.3.4 Liquidität

Die Ereignisse an den Kapitalmärkten beeinflussen die Finanzstrategie der DFS derzeit mit zwei gegenläufigen Effekten. Schwache Kapitalmarktzinsen begünstigen die Kreditaufnahme und sorgen für niedrige Zinsaufwendungen. Gleichzeitig verhindern die derzeit am Markt erzielbaren niedrigen Renditen substanzielle und risikoarme Erträge aus der Anlage des der betrieblichen Altersversorgung gewidmeten Planvermögens. Der planmäßige Vermögensaufbau der bAV verlangsamt sich daher.

6.3.5 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

Die Geschäftsführung erwartet insgesamt ein verhaltenes, aber stabiles Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland. Die Umsatzerlöse werden sich 2018 angesichts stark regulierter und daher konstanter Gebührensätze, trotz Verkehrswachstum, auf dem Niveau von 2017 bewegen.

Die Geschäftsführung diskutiert daher die regulatorischen Rahmenbedingungen mit allen Stakeholdern und prüft rechtliche Maßnahmen gegen die Festlegungen in den Leistungsplänen sowie die Nichtanerkennung von „Uncontrollable Costs“.

Die Geschäftsführung erwartet für 2018 ein negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Mio. EUR-Bereich, das sich im Wesentlichen, trotz der Verlängerung des Diskontierungszeitraums von 7 auf 10 Jahre, aus dem sinkenden Zinsniveau mit seinen deutlich spürbaren Auswirkungen auf die betriebliche Altersversorgung zurückführen lässt.

Langen, den 21. März 2018

Die Geschäftsführung

Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Robert Schickling

Dr. Michael Hann

Anlage zum Lagebericht 2017

Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit

Zweck und Inhalt des Berichts

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

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

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

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

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

Die DFS erstellt aufgrund der Tarifbindung künftig alle fünf Jahre einen Bericht.

Statistische Personaldaten

Durchschnittliche Zahl der Beschäftigten 2016 - DFS GmbH

Köpfe	Männlich	Weiblich	Gesamt
Vollzeit	3.761	940	4.701
Teilzeit	307	577	884
Beschäftigte	4.068	1.517	5.585

Prozent	Männlich	Weiblich	Gesamt
Vollzeit	80,0%	20,0%	84,2%
Teilzeit	34,7%	65,3%	15,8%
Beschäftigte	72,8%	27,2%	100%

Die statistischen Personaldaten unterscheiden sich von den in Kapitel 3 (Mitarbeiter) des DFS-Lageberichts aufgeführten Daten, da der vorliegende Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit gemäß den Übergangsbestimmungen des EntgTranspG Durchschnittswerte des Jahres 2016 verwendet, während der DFS-Lagebericht stichtagsbezogene Mitarbeiterzahlen für das Jahr 2017 reflektiert.

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

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

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

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

Dazu zählt beispielsweise die Teilnahme am sog. Mentorinnennetzwerk, in welchem weibliche DFS-Führungskräfte Studentinnen der MINT-Fachrichtungen bei ihren weiteren beruflichen Schritten mit dem Ziel der Vermittlung in die DFS begleiten. Weiterhin beteiligt sich die DFS regelmäßig am Girls´ Day. Damit verfolgt sie das Ziel, Mädchen für die DFS als möglicher späterer Arbeitgeber zu begeistern.

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

Diese Maßnahmen werden von der Mitarbeiterschaft begrüßt und wirken positiv auf die Chancengleichheit sowie die Gleichstellung von Frauen und Männern in der DFS.

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
Bilanz per 31.12.2017**

Aktiva	31.12.2017 TEUR	31.12.2016 TEUR	Passiva	31.12.2017 TEUR	31.12.2016 TEUR
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
<u>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</u>			I. Gezeichnetes Kapital	755.288	653.388
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	140.758	102.169	Nicht eingeforderte ausstehende Einlagen	-225.000	-337.500
2. Geleistete Anzahlungen	17.890	75.345	Eingefordertes Kapital	530.288	315.888
	158.648	177.514	II. Kapitalrücklage	74.296	74.296
<u>II. Sachanlagen</u>			III. Gewinnrücklagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	257.319	270.470	andere Gewinnrücklagen	353.842	353.842
2. Technische Anlagen und Maschinen	180.204	171.030	IV. Gewinnvortrag (i. Vj. Verlustvortrag)	7.380	-138.190
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	19.680	21.163	V. Jahresfehlbetrag (i. Vj. Jahresüberschuss)	-132.901	145.570
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	13.193	18.312		832.905	751.406
	470.396	480.975			
<u>III. Finanzanlagen</u>			B. Rückstellungen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	32.325	26.882	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	625.180	484.553
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	31.290	34.550	2. Steuerrückstellungen	30.098	36.235
3. Beteiligungen	2.106	2.163	3. Sonstige Rückstellungen	111.023	120.040
	65.721	63.595		766.301	640.828
	694.765	722.084			
B. Umlaufvermögen			C. Verbindlichkeiten		
<u>I. Vorräte</u>			1. Anleihen	25.000	25.000
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.437	4.193	2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	139.976	233.442
2. Unfertige Leistungen	1.595	5.140	3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.408	4.378
3. Geleistete Anzahlungen	10	436	4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33.796	29.125
	6.042	9.769	5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	3.365	462
<u>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>			6. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	41.312	19.467
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	150.123	163.411	7. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	14	51
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.415	201	8. Sonstige Verbindlichkeiten	121.568	139.459
3. Sonstige Vermögensgegenstände	86.686	62.225	davon aus Steuern: TEUR 14.318		
	241.224	225.837	(i. Vj. TEUR 20.080)		
<u>III. Wertpapiere</u>			davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: TEUR 29		
Sonstige Wertpapiere	997.025	572.100	(i. Vj. TEUR 230)		
<u>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>				366.439	451.384
	201.116	349.174			
	1.445.407	1.156.880	D. Rechnungsabgrenzungsposten	20.728	6.912
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.340	964			
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung	30.473	76.447	E. Passiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung	185.612	105.845
	2.171.985	1.956.375		2.171.985	1.956.375

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01.2017 bis 31.12.2017**

		31.12.2017 TEUR	31.12.2016 TEUR
1. Umsatzerlöse	1.071.181		1.135.567
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	849		3.419
3. andere aktivierte Eigenleistungen	232		299
4. sonstige betriebliche Erträge	60.164		45.145
		1.132.426	1.184.430
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für bezogene Waren	-884		-1.469
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-8.198		-4.253
		-9.082	-5.722
6. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-588.904		-598.024
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung TEUR 275.220 (i. Vj. TEUR 19.037)	-338.977		-82.966
c) Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts	-8.455		-22.879
		-936.336	-703.869
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-105.172	-96.604
8. sonstige betriebliche Aufwendungen		-164.697	-148.267
		-82.861	229.968
9. Erträge aus Beteiligungen	T	186	437
davon aus verbundenen Unternehmen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 390)			
10. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages erhaltene Gewinne		0	163
11. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		5.878	2.884
davon aus verbundenen Unternehmen TEUR 1.199 (i. Vj. TEUR 1.313)			
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen TEUR 3.446 (i. Vj. TEUR 1.062)			
12. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages übernommene Verluste		-43	0
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-10.081	-36.086
davon an verbundene Unternehmen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 0)			
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen TEUR 1.915 (i. Vj. TEUR 26.883)			
14. Ergebnisauswirkung aus der Veränderung des aktiven Unter- schiedsbetrags aus der Gebührenabrechnung		-45.869	-43.918
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	-7.771
16. Ergebnis nach Steuern		-132.790	145.677
17. sonstige Steuern		-111	-107
18. Jahresfehlbetrag (i. Vj. -überschuss)		-132.901	145.570

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen

Anhang für das Geschäftsjahr 2017

1. Allgemeine Angaben

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) stellt Ihren Jahresabschluss nach den Bestimmungen des 3. Buchs des Handelsgesetzbuchs (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

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 410 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) bewilligte die EU der DFS in 2017 Zuschüsse in Höhe von insgesamt 54,5 Millionen Euro zur Förderung von SESAR-Implementierungsvorhaben mit einer Laufzeit bis 2020. 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 2005G ermittelt. Hierbei wurde ein Diskontierungszinssatz von 3,68 % zugrunde gelegt, der auf Basis des Zinssatzes per 31.10.2017 auf den 31.12.2017 geschätzt wurde. 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 %. Für den Personenbestand „Ehemalige Mitarbeiter“ mit Austrittsdatum vor dem 01.11.2004 wird mit statischem Verweis auf den Versorgungstarifvertrag 2005 ein Trend von 2% einbezogen. Neben einem angemessenen Karrieretrend erfolgt die Berücksichtigung eines Gehaltstrends von 2,5 %.

Für Altersteilzeitverpflichtungen wurden aufgrund der bestehenden einzelvertraglichen Vereinbarungen Aufstockungsbeträge und Erfüllungsrückstände zurückgestellt, die nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung eines Rechnungszinsfußes von 3,68 % (ermittelt auf Basis des Zinssatzes per 31.10.2017, als Schätzung auf den 31.12.2017) berechnet wurden.

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeit setzen sich aus den bereits bestehenden einzelvertraglichen Vereinbarungen und dem zum 01.04.2017 abgeschlossenen Tarifvertrag über Altersteilzeit (ATZ-TV) zusammen. Die Bewertung der Aufstockungsbeträge und Erfüllungsrückstände erfolgt gemäß § 253 Abs. 1 HGB mit dem Erfüllungsbetrag der zugesagten Leistung unter Anwendung der FIFO-Methode. Der Rechnungszins beträgt dabei 2,80 %.

Die Rückstellungen für Langzeitkonten sind mit dem beizulegenden Zeitwert der hierfür angelegten Wertpapiere bemessen.

Die zur Erfüllung von Verpflichtungen aus Langzeitkonten angelegten Vermögensgegenstände wurden zur Insolvenzsicherung an den DFS Treuhand e.V. übertragen. Die Bewertung erfolgt mit dem beizulegenden Zeitwert am Bilanzstichtag. Der beizulegende Zeitwert der Wertpapiere entspricht dem Marktpreis am Abschlussstichtag.

Zur Finanzierung der Verpflichtungen aus der Altersversorgung (Versorgungstarifvertrag und Übergangsversorgungstarifvertrag) wurden Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Aktivwerte aus Rückdeckungsversicherungen entspricht dem geschäftsplanmäßigen Deckungskapital der Versicherungsverträge. 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 technische Anlagen.

3.1.6 Forderungen

Fremdwährungsforderungen bestanden zum 31.12.2017 nicht.

3.1.7 Sonstige Vermögensgegenstände

	TEUR	
Restlaufzeit > 1 Jahr	2017	2016
Forderung aus QTE-Transaktion	28.145	33.096
Fördergelder (Forderungen)	24.341	2.763
Umzugshilfen	10	15
Treuhandverein Bankkonto	50	50
Summe	52.546	35.924

Restlaufzeit ≤ 1 Jahr		
Treuhandverein Bankkonto	5.868	5.693
Umsatzsteuerguthaben	3.591	6.050
Zinsforderungen	2.411	3.063
Forderung aus QTE-Transaktion	4.951	4.490
Debitorische Kreditoren	16.665	6.427
Forderungen an Mitarbeiter	20	15
Andere	634	563
Summe	34.140	26.301
Gesamt	86.686	62.225

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

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

3.1.8 Wertpapiere

Bei den ausgewiesenen Wertpapieren handelt es sich um Fondsvermögen.

3.1.9 Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierbei handelt es sich um Vorauszahlungen für im Folgejahr zu erbringende Dienstleistungen in Höhe von 1.340 TEUR (im Vorjahr 964 TEUR).

3.1.10 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung

Die DFS stellte zum 01.01.2007 die Erhebungsgrundlage (Gebührenbasis) für Flugsicherungsgebühren von der Rechnungslegung nach HGB auf die Rechnungslegung nach IFRS um (IFRS conversion).

Daher entsprechen die für Zwecke der Gebührenermittlung zugrunde zu legenden Kosten – über die bereits zum Umstellungszeitpunkt erforderlichen Wertanpassungen (einmalige Umstellungseffekte) hinaus – nicht mehr dem nach handelsrechtlichen Vorschriften ermittelten Aufwand des gebührenfinanzierten Bereichs (laufende Bewertungsdifferenzen).

Handelsbilanzielle Behandlung bis zum 31.12.2011, vor Eintritt der Regulierung:

Aufgrund des Kostendeckungsprinzips (§ 32 Abs. 4 LuftVG) dürfen entstehende Abweichungen durch Kostenüberdeckungen oder -unterdeckungen des Geschäftsjahres aus dem gebührenfinanzierten Bereich auf Ebene der HGB-Rechnungslegung nicht zu einer Ergebnisauswirkung führen. Daher wird in der Handelsbilanz durch die Bildung dieses Postens eine Neutralisierung der aus der Umstellung der Gebührenbasis resultierenden Ergebniseffekte erreicht.

Der aktive Unterschiedsbetrag betrifft zum einen die Umstellungseffekte der Bilanzpositionen Anlagevermögen, Pensionsverpflichtungen und sonstige Rückstellungen und wird in den Folgejahren entsprechend fortgeschrieben. Zudem werden die laufenden Differenzen des HGB- / IFRS-Aufwandes ab dem 01.01.2007 erfasst. Die aus der Gebührenkalkulation resultierenden Über- oder Unterdeckungen werden seit dem Geschäftsjahr 2009 ebenfalls in diesem Posten abgebildet. Hierdurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass es sich auch hierbei ebenfalls um gebührenrechtlich bedingte Korrekturposten handelt, die nicht auf der handelsrechtlichen Rechnungslegung basieren und daher die Vermögens- und Ertragslage überlagern.

Handelsbilanzielle Behandlung seit dem 01.01.2012, mit Regulierungseinflüssen:

Seit Beginn des Jahres 2012 werden die Streckengebühren in einem EU-weit einheitlichen Prozess für die einzelnen Hoheitsgebiete verbindlich festgelegt. Dies hatte für die DFS die partielle Abkehr vom Kostendeckungsprinzip zur Folge. Korrespondierend hierzu veränderte sich ab diesem Zeitpunkt die Zusammensetzung des Unterschiedsbetrags aus der Gebührenabrechnung. Für laufende Bewertungsdifferenzen des Bereichs Strecke erfolgt seitdem keine Neutralisierung mehr.

Über- oder Unterdeckungen (Carry-over) im Bereich Strecke werden nur noch in dem Umfang als Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung ausgewiesen, soweit diese aufgrund der Regulierungsvorgaben im Hinblick auf Verkehrs- und Kostenrisikoteilung in der nächsten Regulierungsperiode zu verrechnen sind (vgl. Lagebericht unter 2.2.2).

Seit Beginn des Jahres 2015 gelten die beschriebenen Regulierungseinflüsse auch für den An- und Abflug.

3.2 Passiva

3.2.1 Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital ist zum 31.12.2017 mit 755.287.500,00 EUR (Vorjahr: 653.387.500,00 EUR) eingetragen, die Kapitalrücklage beträgt 74.295.782,10 EUR.

Das Stammkapital wurde in 2016 gegen Ausgabe von 4.500.000 weiteren Geschäftsanteilen zum Nennbetrag von jeweils 100,00 EUR um 450.000.000,00 EUR auf 653.387.500,00 EUR erhöht. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 01.03.2016. Die in diesem Zusammenhang nicht eingeforderten ausstehenden Einlagen (225,0 Mio. EUR) auf das gezeichnete Kapital werden von der Gesellschafterin zu je 112,5 Mio. EUR in den Jahren 2018 und 2019 geleistet.

Die Gesellschafterin der DFS beschloss am 21. Juni 2017 die Erhöhung des Stammkapitals um 101.900.000,00 Euro auf 755.287.500,00 Euro gegen Ausgabe von 1.019.000 neuen Geschäftsanteilen im Nennwert von je 100,00 Euro. Die Eintragung ins Handelsregister B des Amtsgerichts Offenbach erfolgte am 3. August 2017. Die DFS erhielt die entsprechende Einzahlung im Juli 2017.

3.2.2 Rückstellungen

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

Der aus den geänderten Bewertungsvorschriften durch das BilMoG resultierende Zuführungsbetrag wird bis spätestens zum 31.12.2024 jährlich zu mindestens einem Fünfzehntel angesammelt. Im Jahr 2017 wurden 26,3 Mio. EUR zugeführt. Der verbleibende, in der Bilanz noch nicht erfasste Wert beträgt zum 31.12.2017 184,3 Mio. EUR.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Absatz 6 Satz 3 HGB beträgt 552,0 Mio. EUR.

Pensionsrückstellungen (TEUR, unsaldiert)	2017
- bei einem Durchschnittszins von 7 Jahren	3.770.499
- bei einem Durchschnittszins von 10 Jahren	3.218.507
- Unterschiedsbetrag (§ 253 Absatz 6 HGB)	551.992

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2017	2016
Reorganisation der Betriebsstättenstruktur	1.749	1.754
Ausstehender Urlaub und Gleitzeit (netto)	23.646	21.361
Fehlende Rechnungen	7.823	9.272
Erbpachtvertrag Berlin-Schönefeld	2.318	18.384
Sonstige Personalkosten	41.565	40.218
Rückbaukosten	13.930	14.452
Altersteilzeit (netto)	4.619	312
Jubiläumszahlungen	3.018	2.856
Aufbewahrungspflichten	9.426	9.015
Übrige	2.929	2.416
Gesamt	111.023	120.040

Die Verminderung der Rückstellung betreffend den Erbpachtvertrag Berlin-Schönefeld betrifft den Verlauf eines Teilerbbaurechtes an das Tochterunternehmen DFS IBS.

Die Erhöhung der Rückstellung für Altersteilzeit betrifft im Wesentlichen den zum 01.04.2017 abgeschlossenen Tarifvertrag über Altersteilzeit (ATZ-TV, vgl. Kap. 2).

3.2.3 Verbindlichkeiten

2017, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr ≤ 5 Jahre	> 5 Jahre	
Begebene Anleihen	25.000	---	---	25.000
Gegenüber Kreditinstituten	11.728	71.748	56.500	139.976
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.408	---	---	1.408
Lieferungen und Leistungen	33.069	727	---	33.796
Gegenüber Gesellschafter	3.365	---	---	3.365
Gegenüber verbundenen Unternehmen	41.312	---	---	41.312
Gegenüber Beteiligungen	14	---	---	14
Sonstige Verbindlichkeiten	21.068	47.000	53.500	121.568
Gesamt	136.964	119.475	110.000	366.439

2016, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr ≤ 5 Jahre	> 5 Jahre	
Begebene Anleihen	---	25.000	---	25.000
Gegenüber Kreditinstituten	94.635	60.907	77.899	233.441
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4.378	---	---	4.378
Lieferungen und Leistungen	28.564	562	---	29.126
Gegenüber Gesellschafter	462	---	---	462
Gegenüber verbundenen Unternehmen	19.467	---	---	19.467
Gegenüber Beteiligungen	51	---	---	51
Sonstige Verbindlichkeiten	38.959	47.000	53.500	139.459
Gesamt	186.516	133.469	131.399	451.384

Fremdwährungsverbindlichkeiten bestanden zum 31.12.2017 in Höhe von 932 TEUR. Auf die Bewertung zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag wurde aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet.

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr betreffen Zins- und Tilgungsleistungen. Die Zinsverbindlichkeiten entstehen rechtlich erst nach dem Bilanzstichtag. In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ist eine Verbindlichkeit in Höhe von 36.477 TEUR im Zusammenhang mit der Beendigung der QTE-Transaktion enthalten.

Die sonstigen Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr bis zu fünf Jahren und von mehr als fünf Jahren betreffen den Teil der platzierten Schuldscheindarlehen, der gegenüber Nichtbanken besteht. In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Steuern in Höhe von 14.318 TEUR enthalten. Weitere wesentliche Posten sind Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern (4.809 TEUR) sowie an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) abzuführende Gebührenanteile zugunsten des Deutschen Wetterdienstes (953 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. Bis Ende 2015 wurden diese Posten gemeinsam mit künftigen Ansprüchen gegenüber dem Luftraumnutzer im Aktiven Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung ausgewiesen (vgl. 3.1.10).

4 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

4.1 Umsatzerlöse

	TEUR	
	2017	2016
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.027.858	1.113.081
Andere Umsatzerlöse	43.323	22.486
Umsatzerlöse Gesamt	1.071.181	1.135.567

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2017	2016
Streckengebühren	859.803	899.312
An- und Abfluggebühren	182.470	211.488
Abführungen an das BAF aus An- und Abfluggebühren	-942	-729
Über-/Unterdeckung aus Vorjahren (Carry-over)	23.471	-13.269
Überdeckung laufendes Jahr (Carry-over)	-103.343	-55.960
Erlöse aus Strecken- und An- und Abfluggebühren	961.459	1.040.842
Erstattungen des Bundes für militärische Flüge und Einrichtungen	43.906	61.580
Erstattungen des Bundes für gebührenbefreite Flüge	18.000	6.500
Nachrichten für Luftfahrer	180	55
Flugvermessungen	3.757	2.717
Übrige Flugsicherungsleistungen	556	1.387
Sonstige Flugsicherungsleistungen	66.399	72.239
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.027.858	1.113.081
Beratungsleistungen	529	2.582
Personaldienstleistungen	15.291	4.169
Vorfeldkontrolle	2.279	5.553
Wartung von Flugsicherungsanlagen	---	303
Ausbildungsleistungen	11.594	2.311
Kostenerstattungen	12.652	3.270
Energieverkäufe	32	44
Sonstige	946	4.254
Andere Umsatzerlöse	43.323	22.486
Umsatzerlöse Gesamt	1.071.181	1.135.567

4.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2017	2016
Versicherungsleistungen für Pensionen	1.480	1.918
Zuschüsse der EU-Kommission zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	32.209	25.597
Auflösung von sonstigen Rückstellungen	7.512	8.223
Erträge aus der QTE-Rumpfstruktur	9.255	3.727
Andere	9.708	5.680
Gesamt	60.164	45.145

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

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 7.997 TEUR (im Vorjahr 9.361 TEUR), zum überwiegenden Teil aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus Gutschriften für Vorjahre, enthalten.

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

4.3 Personalaufwand

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

4.4 Abschreibungen

Unter den Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen werden die planmäßigen handelsrechtlichen Abschreibungen ausgewiesen. Im Jahr 2017 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

4.5 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2017	2016
Aufwendungen nach Artikel 67 Absatz 1 und 2 EGHGB	26.328	26.328
Aufwendungen aus der QTE-Rumpfstruktur	3.012	4.561
Kosten Rückdeckungsversicherung	2.068	1.789
Ersatzteile und Instandhaltung	50.676	44.064
Raumkosten	20.507	22.088
Miete und Leasing	8.231	8.412
Fremdpersonal	6.621	7.146
Sonstiger Personalaufwand	8.129	5.576
Rechts- und Beratungskosten	3.346	4.003
Reisekosten	6.361	5.812
Telekommunikationskosten	6.715	6.493
Kosten Vorjahre	1.261	1.256
Kraftfahrzeugkosten	3.336	3.288
Anlagenabgänge	5.012	892
Versicherungen	2.200	2.278
Zeitschriften, Fachliteratur, Büromaterial	899	905
Werbekosten	1.359	613
Bewirtungen	925	947
Kosten des Geldverkehrs	1.025	835
Abwertungen auf Forderungen und Forderungsverluste	5.614	124
Übrige	1.072	857
Gesamt	164.697	148.267

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 6.272 TEUR (im Vorjahr 2.149 TEUR) für Infrastrukturkosten von Gebäuden, Verluste aus Anlagenabgängen und sonstige Leistungen enthalten.

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

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

4.6 Zinsen und ähnliche Erträge

Die Position enthält Erträge aus Vermögensgegenständen des Deckungsvermögens nach Verrechnung mit entsprechenden Zinsaufwendungen aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Altersteilzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen in Höhe von 3.278 TEUR (im Vorjahr 24.580 TEUR Aufwand). Der Posten enthält ferner einen Ertrag aus der Abzinsung sonstiger Rückstellungen in Höhe von 168 TEUR (im Vorjahr 1.062 TEUR).

Die im Geschäftsjahr vereinnahmten Zinsen belaufen sich auf 2.394 TEUR (im Vorjahr 2.070 TEUR).

4.7 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Zinsaufwendungen aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Altersteilzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen wurden mit entsprechenden Erträgen aus Vermögensgegenständen des Deckungsvermögens verrechnet. Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind in Kapitel 5.10 tabellarisch dargestellt.

Der Posten enthält ferner einen Zinsaufwand aus der Aufzinsung sonstiger Rückstellungen in Höhe von 1.915 TEUR (im Vorjahr 2.303 TEUR). Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 8.666 TEUR (im Vorjahr 10.107 TEUR) gezahlt.

4.8 Ergebnisauswirkung aus der Veränderung des Aktiven Unterschiedsbetrages aus der Gebührenabrechnung

In diesem Posten ist ein Aufwand in Höhe von 44.869 TEUR (im Vorjahr 42.918 TEUR) aus genehmigten, auf 15 Jahre zu verteilenden, Nachholeffekten enthalten.

4.9 Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr fiel ein laufender Körperschaftsteueraufwand in Höhe von 0 TEUR (im Vorjahr 3.849 TEUR) und laufender Gewerbesteueraufwand in Höhe von 0 TEUR (im Vorjahr 3.826 TEUR) an.

Die DFS GmbH zahlte im laufenden Geschäftsjahr 1.899 TEUR Körperschaftsteuer und 2.070 TEUR Gewerbesteuer für das Geschäftsjahr 2017. Es wird mit einer Erstattung für 2017 gerechnet.

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

Für die Betriebsstätte in Maastricht (Niederlande) fallen für das Jahr 2017 0 TEUR (im Vorjahr 96 TEUR) niederländische Körperschaftsteuer an. Die Betriebsstätte wurde zum 01.01.2017 abgemeldet.

Latente Steuern

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

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

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

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

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

	2017 TEUR	2016 TEUR
Laufende Ertragsteuern	0	7.771
Latente Ertragsteuern Wahlrecht § 274 Abs. 1 S. 2 HGB	0	0
Ertragsteueraufwand	0	7.771

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 % (Vorjahr: 29,83 %) zugrunde gelegt, der sich aus einem Körperschaftsteuersatz von 15,00 %, einem Solidaritätszuschlag von 5,50 % sowie einem durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatz von 400,00 % 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	
	2017	2016	2017	2016
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Sachanlagen	415	456	72	95
Anteile an verbundenen Unternehmen	342	112	0	0
Forderungen und				
Sonstige Vermögenswerte	54	0	9.092	22.804
Rückstellungen für Pensionen				
und ähnliche Verpflichtungen	318.892	249.579	0	0
Sonstige Rückstellungen	10.739	13.364	0	677
Verbindlichkeiten	1.088	0	0	
	331.530	263.511	9.164	23.576
Auswirkung § 31b LuftVG:				
Sachanlagen	-404	-447	-72	-95
Forderungen und				
Sonstige Vermögenswerte	0	0	-9.092	-22.804
Rückstellungen für Pensionen				
und ähnliche Verpflichtungen	-310.743	-244.209	0	0
Sonstige Rückstellungen	-10.703	-13.361	0	-677
Verbindlichkeiten	0	0	0	
	-321.850	-258.017	-9.164	-23.576
Sonstige Wertberichtigungen	-5.436	-3.584	0	0
Saldierung	0	0	0	0
Latente Ertragsteuern	4.244	1.910	0	0

Der aktive latente Steuerüberhang der Organträgerin DFS GmbH beträgt 4.244 TEUR (im Vorjahr 1.910 TEUR).

Der tatsächliche Ertragsteueraufwand von 0 TEUR entspricht dem erwarteten Ertragsteueraufwand.

Im Vorjahr war der tatsächliche Ertragsteueraufwand von 7.771 TEUR um 37.971 TEUR niedriger als der erwartete Ertragsteueraufwand von 45.742 TEUR, der sich theoretisch bei Anwendung des inländischen Steuersatzes von 29,83 % ergab.

Der Überleitung vom erwarteten zum tatsächlichen Ertragsteueraufwand ist nachfolgend dargestellt:

	2017 TEUR	2016 TEUR
Jahresüberschuss vor Ertragsteuern	-132.901	153.341
Erwarteter Ertragsteuersatz in %	29,83	29,83
Erwarteter Ertragsteueraufwand	0	45.742
Reduzierung Bemessungsgrundlage wg. § 31b LuftVG	0	-38.488
Steuern Vorjahre aufgrund BP	0	0
Ausländische Steuern	0	96
Abweichungen der Gewerbeertragsteuer	0	421
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand	0	7.771
Effektiver Steuersatz in %	0,00	5,07

5 Ergänzende Angaben

5.1 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Geschäftsführung stellte nach dem Bilanzstichtag keine Vorgänge fest, die einzeln oder gebündelt von wesentlicher Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind.

5.2 Ergebnisverwendung

Die DFS erzielte einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 132,9 Mio. EUR und damit kein für Ausschüttungen verfügbares Ergebnis.

5.3 Haftungsverhältnisse

Es bestehen zum 31.12.2017 Verbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen im Sinne des § 251 HGB in Höhe von 883 TEUR (im Vorjahr: 1.073 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 31.12.2017 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:

2017, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Darlehenszusagen (nicht beansprucht)	---	---	18.710	18.710
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien	11.000	---	---	11.000
Miet-, Pacht-, Leasingverträge	5.362	3.477	---	8.839
Gesamt	16.362	3.477	18.710	38.549

Gegenüber der DFS Energy GmbH besteht eine Darlehenszusage über 50.000 TEUR mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2031 zur Finanzierung der abgeschlossenen Sanierung der Energiezentrale. Diese war, nach unterjähriger Tilgungsleistung (3.260 TEUR), zum 31.12.2017 mit 31.290 TEUR beansprucht.

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

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

5.5 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in folgender Art:

2017, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Bestellobligo für immaterielle Vermögensgegenstände	15.588	47.206	2.325	65.119
Bestellobligo für Sachanlagen	38.926	29.731	---	68.657
Bestellobligo, andere	49.133	64.789	962	114.884
Gesamt	103.647	141.726	3.287	248.660

5.6 Anteile an Sondervermögen

Die DFS hält über eine Investmentgesellschaft seit 2016 Anteile an zwei ATCP-UI-Fonds mit einem Gesamtbuchwert von rund 947,1 Mio. EUR per 31.12.2017. Als allgemeines Anlageziel strebt die DFS eine Verringerung der Verlustrisiken auf Jahresbasis verglichen mit der strategischen Asset Allokation bei gleichzeitiger Erwirtschaftung einer zur Allokation vergleichbaren Rendite über einen Marktzyklus an. Als langfristige Rendite des Gesamtportfolios erwartet die DFS eine Steigerung um jährlich 2,40 Prozent im Durchschnitt über einen Anlagehorizont von drei bis fünf Jahren. Der Marktwert der Fonds beträgt per 31.12.2017 rund 983,4 Mio. EUR. Die Assets der Fonds sind kurzfristig ohne wesentliche Abschläge veräußerbar.

5.7 Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten setzt sich wie folgt zusammen:

	2017	2016
Eigene Mitarbeiter	5.262	5.404
davon gewerbliche Arbeitnehmer	22	23
davon Angestellte	4.971	5.090
davon beurlaubte Soldaten	171	207
davon technische und kaufmännische Studierende und Auszubildende	98	84
Mitarbeiter des LBA	166	181
davon Beschäftigte (TVöD)	35	41
davon Beamte	131	140
Gesamt	5.428	5.585

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

	Beteiligungs- quote in %	Eigenkapital in TEUR	Jahres- ergebnis in TEUR
Unmittelbar gehaltene Anteile			
DFS International Business Services GmbH Langen, Deutschland	100,00	34.559	916
DFS Energy GmbH Langen, Deutschland ¹⁾	100,00	5.132	0
FCS Flight Calibration Services GmbH Braunschweig, Deutschland ³⁾	55,00	3.608	618
GroupEAD Europe S.L. Madrid, Spanien ³⁾	36,00	2.032	279
BILSODA GmbH & Co. KG Pullach, Deutschland ³⁾	24,90	2.830	-89
Mittelbar gehaltene Anteile			
DFS Aviation Services GmbH Langen, Deutschland ²⁾	100,00	11.794	0
ESSP Société par Action Simplifiée Toulouse, Frankreich ³⁾	16.67	11.252	3.353
Tower Air Traffic Services S.L. Madrid, Spanien ³⁾	50,00	1.003	---
R. Eisenschmidt GmbH Egelsbach, Deutschland ²⁾	100,00	168	0
Air Navigation Solutions Ltd. London, Vereinigtes Königreich, Großbritannien und Nordirland	100,00	1.860 TGBP	-1.820 TGBP
Kaufbeuren ATM Training GmbH Kaufbeuren, Deutschland (seit 15. April 2016) ²⁾	100,00	100	0
¹⁾ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS ²⁾ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS IBS ³⁾ Werte zum 31.12.2016			

5.9 Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Nahe stehende Unternehmen

Die alleinige Gesellschafterin 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 von der Bundesrepublik Deutschland kontrollierten Unternehmen. 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	79.448	14.049	231
Bezogene Leistungen	---	-7.766	-39
Personalaufwand	-8.455	---	---
Sonstige betriebliche Aufwendungen	---	-8.702	-112
Zinserträge	---	1.199	---
Zinsaufwendungen	---	---	---
Beteiligungserträge / Verlustausgleich	---	-43	186

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

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

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

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

Der Aufwand in Höhe von 43 TEUR resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag zwischen der DFS und der DFS Energy. Aus einer Beteiligung erhielt die DFS eine Ausschüttung von 186 TEUR.

Vermögensgegenstände / Schulden, TEUR	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
Finanzanlagen	---	63.615	2.106
Forderungen*	3.661	5.635	42
Verbindlichkeiten*	7.026	42.532	56

* 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 (TEUR)

Pensionsrückstellungen		3.068.671
Aktivwerte (Anschaffungskosten)	2.417.565	
Aktivwerte (beizulegender Zeitwert)		2.417.565
Nettobetrag (Pensionsrückstellung)		<u>651.106</u>

Rückstellung Ausstehender Urlaub und Gleitzeit		48.004
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	24.358	
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)		24.358
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)		<u>23.646</u>

Rückstellung Altersteilzeit		5.626
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	1.007	
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)		1.007
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)		<u>4.619</u>

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

Zinsaufwand Pensionsrückstellungen		115.980
Zinsertrag Aktivwerte	119.379	
Nettobetrag (enthalten in: Zinsen und ähnliche Erträge)		<u>3.399</u>

5.11 Geschäftsführung

Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Frankfurt am Main,
Vorsitzender der Geschäftsführung

Robert Schickling, Bad Homburg v. d. Höhe,
Geschäftsführer Betrieb

Dr. Michael Hann, Bad Dürkheim,
Geschäftsführer Personal

Die Geschäftsverteilung ist im Lagebericht dargestellt.

5.12 Aufsichtsrat

Vertreter der Gesellschafterin

- Dr. Martina Hinricher, Ministerialdirektorin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Vorsitzende)
- Carmen von Bornstaedt-Radbruch, Ministerialrätin, Bundesministerium der Verteidigung
- Antje Geese, Ministerialdirigentin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Andreas Hoppe, Oberst i.G., Bundesministerium der Verteidigung
- Dr. Angelika Kreppein, Regierungsdirektorin, Bundesministerium der Finanzen
- Dr. Edeltraud Leibrock, Unternehmensberaterin (bis 31.07.2017)
- Dr. Carl-Stefan Neumann, Bagus Neumann GbR (ab 01.08.2017)

Vertreter der Arbeitnehmer

- Markus Siebers, Fluglotse (stellvertretender Vorsitzender)
- Catja Gräber, Referentin Datenkommunikationsdienste
- Volker Möller, Fluglotse
- Peter Schaaf, Fluglotse, Vorsitzender Gesamtbetriebsrat
- Andrea Wächter, Leiterin Tower Hamburg
- Dirk Wendland, Systemingenieur

5.13 Gesamtbezüge der Organmitglieder

Im Geschäftsjahr 2017 betrugen die Gesamtbezüge der Mitglieder der Geschäftsführung 1.434 TEUR und die Vergütungen des Aufsichtsrats rund 11 TEUR.

Vergütung der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2017 in TEUR

Name	Erfolgsun- abhängige Komponente	Erfolgs- abhängige Komponente	Gesamt- Bezüge
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	353	177	530
Robert Schickling	292	155	447
Dr. Michael Hann	302	155	457
	947	487	1.434

Kredite

Mitglieder der Geschäftsführung erhielten im Geschäftsjahr 2017 vom Unternehmen keine Kredite.

Pensionsrückstellungen

Zum Ende des Geschäftsjahres 2017 beläuft sich die Pensionsrückstellung für Pensionszusagen gegenüber den derzeitigen Geschäftsführungsmitgliedern auf 3.707 TEUR. Für Pensionszusagen gegenüber früheren Geschäftsführungsmitgliedern besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von insgesamt 11.945 TEUR.

Pensionszahlungen an frühere Geschäftsführungsmitglieder

Im Geschäftsjahr 2017 erhielten frühere Mitglieder der Geschäftsführung Pensionszahlungen in Höhe von insgesamt 769 TEUR.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2017

Name (alphabetische Reihenfolge)	Vergütung (TEUR)
Carmen von Bornstaedt-Radbruch	0,7
Antje Geese	1,0
Catja Gräber	0,8
Dr. Martina Hinricher	0,8
Andreas Hoppe	0,9
Dr. Angelika Kreppein	1,1
Dr. Edeltraud Leibrock (bis 31.07.2017)	0,4
Volker Möller	1,1
Dr. Carl-Stefan Neumann (ab 01.08.2017)	0,6
Peter Schaaf	0,4
Markus Siebers	0,8
Andrea Wächter	1,0
Dirk Wendland	1,0
Gesamt	10,6

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in der Satzung geregelt. Die Bezüge bestehen aus einer Sitzungspauschale von 80 EUR und einem Tagegeld von 26 EUR.

Kredite

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2017 vom Unternehmen keine Kredite.

Vergütung von Mitgliedern des Aufsichtsrats für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2017 keine Vergütungen für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge.

5.14 Honorar des Abschlussprüfers

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

	2017, TEUR
Prüfungsleistungen	102
Andere Bestätigungsleistungen	31
Steuerberatungsleistungen	---
Sonstige Leistungen	4
Gesamt	<u>137</u>

Der Prüfungsauftrag wurde im Zusammenhang mit dem Einkauf im Kaufhaus des Bundes um die Prüfung der Einhaltung der Beschränkungen der Einkaufsmöglichkeiten auf den hoheitlichen Bereich erweitert.

5.15 Public Corporate Governance Kodex

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

Langen, den 21. März 2018

Die Geschäftsführung

Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Vorsitzender der
Geschäftsführung

Robert Schickling
Geschäftsführer
Betrieb

Dr. Michael Hann
Geschäftsführer
Personal

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstel- lungskosten Stand 01.01.2017	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen					Buchwerte		
					Stand 31.12.2017	Stand 01.01.2017	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2017	Stand 31.12.2017	Stand 31.12.2016
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	559.883	15.240	-4.869	64.853	635.107	457.713	40.116	-3.495	15	494.349	140.758	102.170
Geleistete Anzahlungen	75.344	7.352	0	-64.806	17.890	0	0	0	0	0	17.890	75.344
Immaterielle Vermögensgegenstände	635.227	22.592	-4.869	47	652.997	457.713	40.116	-3.495	15	494.349	158.648	177.514
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	633.005	3.521	-36.017	5.637	606.146	362.535	17.515	-31.223	0	348.827	257.319	270.470
Technische Anlagen und Maschinen	1.026.411	42.417	-86.320	10.335	992.843	855.381	42.743	-85.464	-21	812.639	180.204	171.030
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	83.431	3.097	-3.989	286	82.825	62.268	4.798	-3.927	6	63.145	19.680	21.163
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	18.312	11.186	0	-16.305	13.193	0	0	0	0	0	13.193	18.312
Sachanlagen	1.761.159	60.221	-126.326	-47	1.695.007	1.280.184	65.056	-120.614	-15	1.224.611	470.396	480.975
Anteile an verbundenen Unternehmen	26.882	5.443	0	0	32.325	0	0	0	0	0	32.325	26.882
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	34.550	0	-3.260	0	31.290	0	0	0	0	0	31.290	34.550
Beteiligungen	2.163	0	-56	0	2.107	0	0	0	0	0	2.107	2.163
Finanzanlagen	63.595	5.443	-3.316	0	65.722	0	0	0	0	0	65.722	63.595
Anlagevermögen	2.459.981	88.256	-134.511	0	2.413.726	1.737.897	105.172	-124.109	0	1.718.960	694.766	722.084

Nach dem Ergebnis unserer Prüfung erteilen wir dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 sowie dem Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, den folgenden

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Anlage "Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit" des Lageberichts war nicht Gegenstand unserer Prüfungshandlungen. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 21. März 2018

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Susanne Schorse
Wirtschaftsprüferin

Martin Lächele
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates

Art und Umfang der Prüfung und Beratung

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2017 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Er hat die Geschäftsführung regelmäßig beraten und überwacht und war in die Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen eingebunden.

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben wurde der Aufsichtsrat von dem Personalausschuss, dem Auditausschuss und dem Projektausschuss unterstützt. Die Ausschüsse haben die Beschlussfassungen intensiv vorberaten und Empfehlungen für die Entscheidungen im Plenum erarbeitet. Zur Begleitung der Entwicklung des Drittgeschäfts im DFS-Konzern wurde ein weiterer Ausschuss für das Drittgeschäft gebildet, der zweimal über verschiedene Aktivitäten informierte.

Im Geschäftsjahr 2017 gab es eine personelle Veränderung im Aufsichtsrat. Frau Dr. Edeltraud Leibrock ist mit Ablauf des 31.07.2017 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihr folgte Dr. Carl-Stefan Neumann als externer Vertreter der Anteilseignerseite.

Die Geschäftsführung berichtete gegenüber dem Aufsichtsrat auf Basis der Quartalsberichte gemäß § 90 Aktiengesetz. Fallweise wurde der Aufsichtsrat über wichtige Themen ad hoc informiert. Die Berichterstattung durch die Geschäftsführung erfolgte ordnungsgemäß.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2017 zu vier ordentlichen Sitzungen zusammen, um über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft zu beraten. Es fand eine Sondersitzung statt, in der über die Festlegung einer Frauenquote für die beiden oberen Führungsebenen in der DFS entschieden und die strategische Ausrichtung der DFS beraten wurde.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen vier ordentlichen Sitzungen schwerpunktmäßig mit

- dem Jahres- und dem Konzernabschluss 2016, dem Lagebericht sowie dem Konzernlagebericht und dem Bericht der Abschlussprüfer über die Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses 2016,
- dem Konzern-Wirtschaftsplan 2018 mit dem dazugehörigen Investitions- und Finanzplan,
- der Ausgliederung des Bereichs Aeronautical Solutions (AS) in die DFS Aviation Services GmbH (DAS),
- dem Anschlussvertrag Vorfeldkontrolle BER.

und

- der Erbringung technischer Dienstleistungen für ANA LUX.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die Investitionen

- iCAS Programmantrag 2

und

- den Abschluss eines Vertrages zur Pflege und funktionalen Erweiterung iCAS Oberer Luftraum Karlsruhe

beschlossen.

Ergebnis der Prüfung

Der Aufsichtsrat stellt fest, dass sich der eingeschlagene Konsolidierungskurs auch im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter fortgesetzt hat. Die Kostensenkungsmaßnahmen erweisen sich als nachhaltig, sodass die Kosten ein weiteres Jahr in Folge noch weiter reduziert werden konnten. Auch ansonsten hat sich das Fünf-Punkte-Programm positiv entwickelt.

Auf Basis des Prüfberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Mazars GmbH & Co. KG hat der Aufsichtsrat den Jahres- und Konzernabschluss 2017 sowie den Lagebericht nebst Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz sowie den Konzernlagebericht beraten. Eine Vorberatung fand durch den Auditausschuss statt. In die Prüfung einbezogen wurde das im Unternehmen etablierte, umfassende Kontroll- und Risikomanagement. Die Beratungen fanden in Gegenwart der Abschlussprüfer statt. Die Abschlussprüfer haben über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung berichtet und für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung gestanden. Der Aufsichtsrat hatte keine Einwendungen gegen den Prüfbericht und die Feststellungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Er hat der Gesellschafterversammlung vorgeschlagen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen. Der Aufsichtsrat hat den Vorschlag der Geschäftsführung zur Gewinnverwendung geprüft und sich diesem angeschlossen.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung für ihren Einsatz im Sinne des Unternehmens und für die in 2017 erzielten Erfolge. Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Betriebsräten, die hierzu beigetragen haben, gebührt ebenfalls Dank und Anerkennung.

Der Aufsichtsrat

Dr. Martina Hinricher
Vorsitzende