

Testatsexemplar

**Jahresabschluss zum
31. Dezember 2018
und Lagebericht für
das Geschäftsjahr 2018**

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Langen

Datum der Feststellung: 23. April 2019

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

INHALTSVERZEICHNIS

Bestätigungsvermerk

1. Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018
2. Bilanz zum 31. Dezember 2018
3. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018
4. Anhang für das Geschäftsjahr 2018

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk haben wir wie folgt erteilt:

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018, sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft.

Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 geprüft.

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die uns vor dem Datum dieses Vermerks des Abschlussprüfers vorgelegte Erklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (www.deutscher-nachhaltigkeitskodex.de) und den Corporate Governance Bericht nach Nr. 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir hierzu weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen:

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken sowie und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieses Systems der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beach-

tung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Frankfurt am Main, den 20. März 2019

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Susanne Schorse
Wirtschaftsprüferin

Martin Lächele
Wirtschaftsprüfer

Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2018

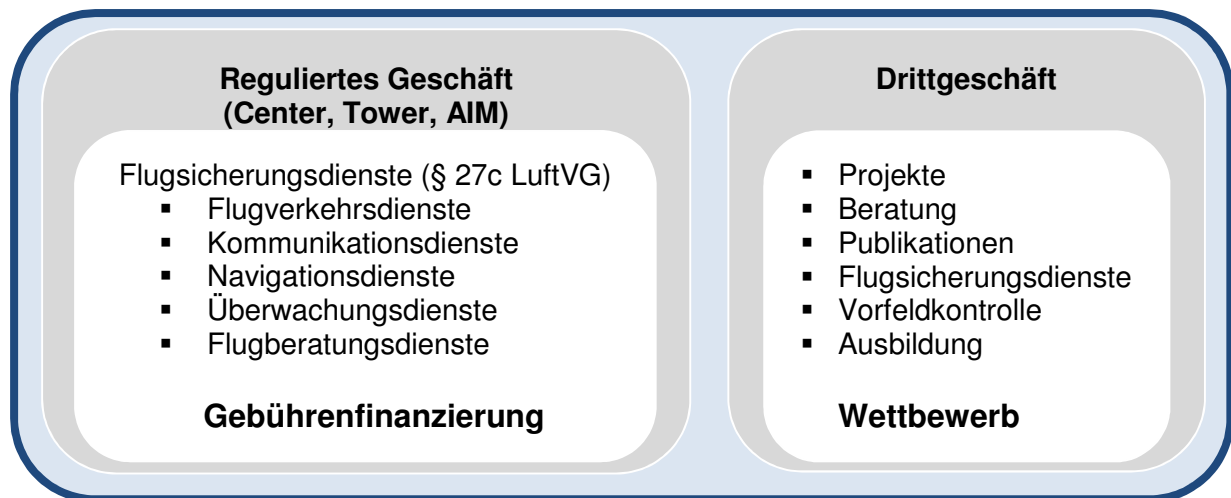
Inhalt

1 DFS im Überblick	3
2 Wirtschaftsbericht	12
3 Mitarbeiter	35
4 Compliance	38
5 Risikobericht	39
6 Prognosebericht	44

1 DFS im Überblick

1.1 Geschäftstätigkeit

Die DFS sichert mit ihren insgesamt 5.429 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-Services- (ATS) sowie Kommunikations-, Ortungs- und Navigationssysteme.

Das DFS-eigene Lage- und Informationszentrum registrierte im Jahr 2018 insgesamt 3.346.448 kontrollierte Flugbewegungen im deutschen Luftraum; dies entspricht einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von 4,2 Prozent. Die DFS kontrollierte hiervon 3.121.493 Flüge, was einen neuen Rekord darstellt. Das Verkehrsaufkommen in Deutschland liegt damit über dem bisherigen Höchststand von 3,21 Millionen Flügen im Jahr 2017.

Bereich Center

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

Die Europäische Kommission reguliert seit dem 1. Januar 2012 die Strecke mit einem 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.

Bereich Tower

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

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

Bereich Aeronautical Information Management (AIM)

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

Drittgeschäft

Alle von der Bundeswehr geforderten und beauftragten Kurse zur militärischen Flugsicherungsausbildung wurden im Geschäftsjahr 2018 gemäß Service-Level-Agreement in der erwarteten Qualität oder darüber hinaus durchgeführt.

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 2018) 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 und betriebliche Aus- und Weiterbildung für das operative 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 • grundlegende Ausbildung (Institutional Training) für das operative Personal (Flugverkehrsdienste) • Personalplanung (ohne Kapazitätsplanung operatives Personal) • Entgeltabrechnung • Vergütungs- und Anreizsysteme • Betriebliche Altersversorgung • Soziales und Gesundheitsmanagement • Arbeitsschutz, Unfallverhütung • Arbeitsrecht, Tarifrecht

Die Geschäftsführung (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 Kernstrategien Qualitätsführerschaft, innovative Technologien, intelligentes Kostenmanagement und Mitarbeiter & Unternehmenskultur.



Qualitätsführerschaft

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

Innovative Technologien

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

Intelligentes Kostenmanagement

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).

Mitarbeiter & 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).

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 Kernstrategien und setzte zahlreiche Projekte und Maßnahmen bereits zielgerichtet um. Die Geschäftsführung überprüft laufend den Fortschritt des Programms und seine Kompatibilität zum Marktumfeld.

Fördernde Unternehmenskultur & Personalentwicklung

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

Kapazität der Flugverkehrsdienste

Die DFS optimiert Luftraumstrukturen und betriebliche Verfahren. Sie harmonisiert europaweit ATS-Systeme und flexibilisiert ihren Personaleinsatz und verstärkt die Lotsenausbildung. 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, vgl. auch 2.6.1), die ein sektorloses Luftverkehrsmanagement ermöglicht. Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der ortsunabhängigen Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten (RTC, vgl. auch 2.6.1) am Flughafen Saarbrücken Ende 2018, sieht die Modernisierung des An- und Abflugverfahrens die bevorstehende Implementierung an weiteren ausgewählten Flughäfen vor. Die Qualität aller Leistungen bleibt europaweit vorbildlich und wird regelmäßig an höchsten Standards gemessen.

Steigerung der Produktivität

Die DFS strebt für die zweite Regulierungsperiode (2015 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 Mitarbeitern, Betriebsräten und Gewerkschaften die Personalflexibilität, vermeidet einen weiteren Personalaufbau. Hiervon ausgenommen ist ein Personalaufbau zur Steigerung der Kapazität. Die DFS nutzt die natürliche Personalfluktuations zur Reduzierung der Mitarbeiterkapazitäten. Alle Maßnahmen werden sozialverträglich umgesetzt. Betriebsbedingte Kündigungen sind nicht beabsichtigt.

Stärkung unserer Position 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.

Drittgeschäft

Die DFS sieht besondere Wachstumschancen im Drittgeschäft und betreibt dieses, um ihren unternehmerischen Freiraum zu erweitern und somit den wirtschaftlichen Fortbestand des Unternehmens zu sichern.

Sie analysiert und verbessert deshalb kontinuierlich ihre Wettbewerbsfähigkeit, indem sie die eigenen Potenziale systematisch ausbaut und neue Märkte und Kunden akquiriert. Das Wachstum des Drittgeschäfts wird verstärkt über DFS-Beteiligungsgesellschaften realisiert.

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

Im derzeitigen Niedrigzinsumfeld sichert die DFS die kurzfristige Handlungsfähigkeit des Unternehmens mit der Emission von zinsgünstigen kurzfristigen Commercial Papers sowie mit kurzfristig verfügbaren Sichtguthaben, um jederzeit flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Das sehr gute Investment Grade Rating erfordert eine adäquate Liquidität, die mit nicht insolvenzgesichertem Fondsvermögen sichergestellt wird.

Adäquate Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote

Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote werden kontinuierlich gefestigt. Die Gesellschafterin stärkte das Eigenkapital in den Jahren 2015 bis 2018 durch Stammkapitalzuführungen in Höhe von insgesamt rund 601,9 Mio. EUR (vgl. 2.2.2). 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 mit Plan-/Ist-Vergleichen bedarfsgerecht und regelmäßig (monatlich, halbjährlich und jährlich) sowie ad-hoc gemessen, überwacht und auf Unternehmens-, Bereichs- und Produktebene berichtet. Hierfür wurde ein finanzielles Kennzahlensystem entwickelt, dessen Steuerungsgrößen im Wesentlichen aus der IFRS-Rechnungslegung abgeleitet werden und Budgets vorgeben. Die Steuerungsgröße Betriebskosten, deren Ermittlung und Festlegung auf Basis des folgenden Schemas erfolgt, beinhaltet neben den Primärkosten auch die Be- und Entlastungen aus interner Leistungsverrechnung:

Betriebskosten

Personalkosten

+ Sonst. betriebliche Aufwendungen (z.B. Sachkosten)

+ Abschreibungen

= Primärkosten

+ Belastungen aus interner Leistungsverrechnung (ILV)

./. Entlastungen aus interner Leistungsverrechnung (ILV)

= Betriebskosten

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

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

Drittgeschäft

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

Die operativen Tochter- und Beteiligungsunternehmen sollen branchenübliche Gewinne vor Steuern erzielen.

1.5 Forschung und Entwicklung

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

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

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

Die DFS treibt innovative Entwicklungen voran. Dazu zählen:

- Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten aus der Ferne ohne Kontrollturm, RTC (Remote Tower Control, vgl. 2.6.1),
- sektorloses Fliegen: ein zukunftsweisendes 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. 55,2 Mio. EUR aufgewendet und ca. 323 Personalkapazitäten eingesetzt. Die Aktivierungsquote beträgt rund 31,5 Prozent.

Hierfür erhielt die DFS 2018 Fördermittelauszahlungen in Höhe von 12,7 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 an neun deutschen Regionalflughäfen, wie auch die ANS an den Flughäfen in Gatwick und Edinburgh (Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland) Flugsicherungsdienste durchführen. Die luftfahrtnahen Beratungsprojekte, technischen Unterstützungsleistungen sowie Fachpublikationen folgen im Wesentlichen dem allgemeinen Trend im Luftverkehr.

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

Die Weltwirtschaft befand sich im Jahr 2018 weiterhin im Aufschwung, auch wenn das globale Wachstum zuletzt an Dynamik verloren hat. Nach Schätzungen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) legte das globale reale Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2018 um 3,7 Prozent zu, während die Weltbank mit einem Plus von 3,0 Prozent rechnet. Die Zuwachsraten liegen damit im Rahmen der Erwartungen. Strukturelle Faktoren wie die Auswirkungen des technologischen Fortschritts bleiben wichtig, allerdings ist auf der Grundlage von zyklischen Bewegungen damit zu rechnen, dass inflationäre Kräfte schon bald an Stärke aufholen werden.

Der Aufschwung im Euroraum setzt sich etwas verlangsamt fort. Nach einer ersten Schätzung der Jahreswachstumsrate für 2018 stieg das BIP im Euroraum um 1,8 Prozent und in der EU28 um 1,9 Prozent, nachdem im Vorjahr im Euroraum, wie auch in der EU28 eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts von 2,5 Prozent zu verzeichnen war.

In Deutschland ist das BIP nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2018 um 1,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Der Anstieg fiel so gering aus wie seit fünf Jahren nicht und lag damit unter den Erwartungen der Bundesregierung aus ihrer Herbstprojektion 2017 von 2,0 Prozent bzw. dem Jahreswirtschaftsbericht für 2018 von 2,4 Prozent. Vor allem internationale Handelskonflikte und Probleme der Autoindustrie bremsten Europas größte Volkswirtschaft. Der von manchen Ökonomen befürchtete Übergang in die Rezession zum Jahresende blieb allerdings aus.

2.2 Geschäftsverlauf

Die DFS konnte 2018 eine insgesamt gute Geschäftsentwicklung mit vielen positiven Ergebnissen und Entwicklungen verzeichnen. Das robuste Wachstum im Luftverkehr setzte sich auch im Jahr 2018 fort. Trotz eines neuen Verkehrsrekords konnte das exzellente Sicherheitsniveau der vergangenen Jahre gehalten werden. Der unerwartet starke Anstieg des Luftverkehrs hat aufgrund der Risikoverteilung (vgl. 2.3.1.3) leider nicht in gleichem Maße die Einnahmeseite gestärkt. Darüber hinaus wurde mit dem Start der Remote Tower Technologie in Saarbrücken sowie der Ausweitung des Drittgeschäfts entscheidende Schritte in der strategischen Positionierung der DFS umgesetzt. Zugleich hat die dauerhaft wachsende Nachfrage im europäischen Passagier- und Frachtverkehr dazu geführt, dass das Luftverkehrswachstum spürbar an luft- und bodenseitige Kapazitätsgrenzen stößt. Dadurch entstehende Engpässe und Verspätungen bestehen in unterschiedlicher Intensität bei allen Systempartnern im Luftverkehr. Diese strukturellen Herausforderungen und der daraus resultierende Handlungsbedarf zur Erhöhung der Kapazität prägten ebenfalls das Geschäftsjahr 2018 der DFS.

2.2.1 Entwicklung des Luftverkehrs

Die DFS hat 2018 im deutschen Luftraum so viele Flüge kontrolliert wie nie zuvor. Insgesamt wurden 3.346.448 Flüge nach Instrumentenflugregeln gezählt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Anstieg um 4,2 Prozent. Damit wurden im deutschen Luftraum mehr als 130.000 Flüge zusätzlich kontrolliert als im Vorjahr, das entspricht dem jährlichen Verkehrsaufkommen des Flughafens Stuttgart. Das ist ein neuer Verkehrsrekord ohne Einbußen bei der Sicherheit. Hier hält die DFS weiterhin ihr internationales Spitzenniveau.

Dabei stieg die Zahl der Überflüge im Vergleich zum Vorjahr um 4,6 Prozent stärker als die Anzahl der Starts und Landungen an den 16 internationalen und den 21 regionalen DFS-Flughäfen in Deutschland. Insgesamt registrierte die DFS 2.297.425 Starts und Landungen, vier Prozent mehr als im Vorjahr. An den internationalen Flughäfen wurden 2.129.744 Starts und Landungen (+ 4,0 Prozent) gezählt. An den regionalen Flughäfen in Deutschland waren es 167.681 (+ 4,1 Prozent).

Die Zahl der Flüge in Deutschland steigt weiter. Zum fünften Mal in Folge lag die jährliche Steigerungsrate über der des Vorjahres (2014: 0,9 Prozent; 2015: 1,6 Prozent; 2016: 2,6 Prozent; 2017: 3,3 Prozent). Damit hat sich zwischen 2013 und 2018 die Zahl der durch die DFS kontrollierten Flüge insgesamt um 13 Prozent erhöht. Die durchschnittliche Wachstumsrate betrug 2,5 Prozent pro Jahr. Nachdem 2015 erstmals die Drei-Millionen-Marke durchbrochen wurde, steuert Deutschland nun auf dreieinhalb Millionen Flüge nach Instrumentenflugregeln zu. Auch in den folgenden Jahren gehen die Prognosen von einem weiteren Verkehrszuwachs aus. Das ist für die DFS mit Herausforderungen verbunden, die in den kommenden Jahren noch anspruchsvoller werden.

Trotz aller Erfolge verlief im Jahr 2018 nicht alles reibungslos. Kapazitätsengpässe und unerwartete, allen Expertenprognosen zuwiderlaufende Verkehrszuwächse haben zu überdurchschnittlich vielen Flugstreichungen und Verspätungen geführt. Besonders stark war der Anstieg der Verspätungen in den Sommermonaten. Ursache waren neben strukturellen Kapazitätsengpässen und Sonderfaktoren wie die Integrationsaufgaben infolge der Insolvenz der Air Berlin, die Fluglotsenstreiks in Südeuropa und eine besondere Häufung von Gewittern.

Beim Luftverkehrsgipfel am 5. Oktober 2018 in Hamburg wurden von Seiten des Bundes, der Länder und der Luftverkehrswirtschaft 24 Maßnahmen beschlossen, um vorhandene Kapazitätsengpässe zu beheben und um die steigende Nachfrage nach Luftverkehr auch langfristig bedienen zu können.

Bereits Ende 2017 hat die DFS eine Kapazitätsinitiative mit inzwischen insgesamt 90 Maßnahmen etabliert. Mit einer vermehrten Lotsenausbildung stärkt die DFS im Rahmen der strategischen Ausrichtung ihre Leistungsfähigkeit, um in einem zunehmend gesättigten Luftraum Kapazitäten zu schaffen. So wird beispielsweise der obere Luftraum vorübergehend dadurch entlastet, dass niedrigere Flughöhen genutzt werden. Dadurch kann in den Kontrollzentralen für den oberen Luftraum in Karlsruhe und Maastricht die Pünktlichkeit erhöht werden.

Der Anteil der Flugsicherung an der Gesamtverspätung pro Flug ist zwar relativ gering, doch werden die Flugsicherungsorganisationen in Europa und auch die DFS in der Öffentlichkeit für Versäumnisse kritisiert, die sie nicht zu verantworten haben. Den strukturellen Wandel zu meistern ist eine Herausforderung für alle, aber die DFS begreift diesen Wandel vor allem als Chance und will zu den Gewinnern dieses Wandels gehören.

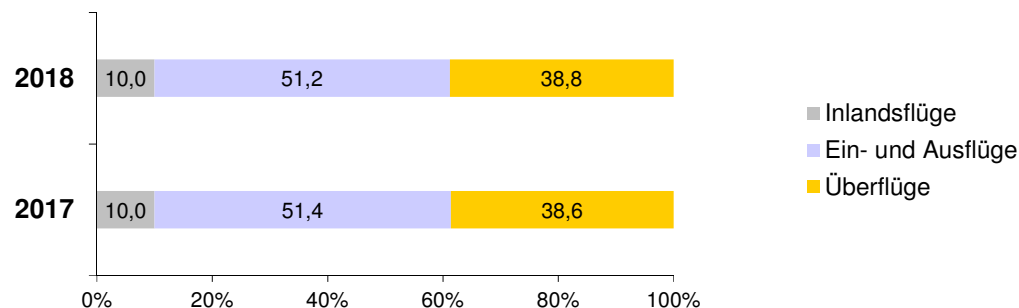
IFR-Flüge 2018

IFR-Flüge in Deutschland			
	2018	2017	Veränderung
Zivile Flüge	3.303.940	3.168.147	4,3%
Militärische Flüge	42.508	43.624	-2,6%
Summe	3.346.448	3.211.771	4,2%

Verkehrsreichster Tag war mit 11.024 kontrollierten Flügen der 7. September 2018.

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

Verteilung der IFR-Flüge (%)



Luftverkehr an DFS-betreuten Flughäfen

An den deutschen internationalen Verkehrsflughäfen ist im Jahr 2018 mit einem Zuwachs von 4,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Verkehrszunahme festzustellen. Die Verkehrsentwicklung an den internationalen Verkehrsflughäfen hat seit 2017 insgesamt einen positiven Schub erhalten. Während sich in Frankfurt und Leipzig das hohe Wachstum stabilisiert hat, ist jetzt auch an den Berliner Flughäfen eine leichte Trendwende zu erkennen. Am Münchner Flughafen steigt das Verkehrsaufkommen spürbar. Nach wie vor sind an den Flughäfen Düsseldorf und Hamburg immer noch die Auswirkungen des Wegfalls der Air-Berlin-Flüge stark zu spüren.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund des Aufholeffekts aus den Streckenübernahmen nach der Insolvenz von Air Berlin vor allem seitens Eurowings und easyJet sich die Verkehrsentwicklung in Düsseldorf, Berlin-Tegel und München weiter erholen wird.

Verkehr an den internationalen Verkehrsflughäfen			
	2018	2017	Veränderung
Frankfurt/Main	511.844	475.365	7,7%
München	410.242	401.728	2,1%
Düsseldorf	218.204	220.904	-1,2%
Berlin-Tegel	186.535	173.045	7,8%
Hamburg	148.853	153.931	-3,3%
Köln/Bonn	142.870	139.760	2,2%
Stuttgart	128.194	117.939	8,7%
Berlin-Schönefeld	100.778	99.870	0,9%
Leipzig/Halle	74.736	65.963	13,3%
Hannover	65.928	62.401	5,7%
Nürnberg	54.149	53.074	2,0%
Bremen	31.198	30.246	3,1%
Dresden	22.233	21.450	3,7%
Münster/Osnabrück	19.359	18.223	6,2%
Saarbrücken	9.119	8.787	3,8%
Erfurt/Weimar	5.502	5.455	0,9%
Summe	2.129.744	2.048.141	4,0%

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.

EasyJet, Eurowings, Lufthansa, Ryanair (in Verbindung mit LaudaMotion) sowie Condor kompensieren die mit der Insolvenz von Air Berlin im Jahr 2017 ausgefallenen Flüge und weisen die höchsten Zuwachsraten auf. So betreibt beispielsweise easyJet mittlerweile in Berlin-Tegel 25 Maschinen, wovon 19 Flugzeuge aus dem Altbestand von Air Berlin übernommen wurden. Mit weiteren zwölf Flugzeugen fliegt die Airline von Berlin-Schönefeld aus. Lufthansa übernahm insgesamt 84 Flugzeuge von Air Berlin. Ein Großteil davon wird mittlerweile von Eurowings, bzw. von der Luftverkehrsgesellschaft Walter, die für Eurowings fliegt, betrieben. LaudaMotion, die sich im überwiegenden Besitz von Ryanair befindet, erhielt zehn Airbus aus der A320-Familie und fliegt damit von Wien aus europaweit Ziele an. Ryanair baute seine Präsenz in Deutschland weiterhin kontinuierlich aus und war im Sommer 2018 an elf Standorten in Deutschland aktiv. An diesen Standorten hatte Ryanair insgesamt 39 Flugzeuge stationiert.

Germania hat am Montag, den 4. Februar 2019, beim Amtsgericht Berlin-Charlottenburg Insolvenz beantragt und den Flugbetrieb in der Nacht vom 4. auf den 5. Februar 2019 eingestellt. Die DFS geht davon aus, dass das bisherige Streckennetz der Germania von anderen Luftverkehrsgesellschaften weitgehend bedient wird.

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 erst für Ende 2020 geplante Eröffnung des Berliner Flughafens nationale Wachstumsimpulse.

Luftverkehrssteuer in Deutschland

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

Steuerbetrag (EUR)			
	2019***	2018**	2017*
Kurzstreckenflüge	7,38	7,46	7,38
Mittelstreckenflüge	23,05	23,31	23,05
Langstreckenflüge	41,49	41,97	41,49
* gemäß Luftverkehrssteuer-Absenkungsverordnung (LuftVStAbsenkV) 2017 ** gemäß Luftverkehrssteuer-Absenkungsverordnung (LuftVStAbsenkV) 2018 *** gemäß Luftverkehrssteuer-Absenkungsverordnung (LuftVStAbsenkV) 2019			

Insgesamt steigt mit der passagierabhängigen 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.

Auch in den Jahren 2017 und 2018 schlossen sich die Gerichte der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts an und erklärten die von der DFS verwendete Berechnungsmethode nach wie vor für vertretbar, da sich noch kein anderer anerkannter wissenschaftlicher Stand etabliert habe, der die Vorgehensweise der DFS als unvertretbar erscheinen lässt.

Die Rechtsstreitigkeiten sind jedoch noch nicht abgeschlossen, da noch eine Reihe von Verfahren bei verschiedenen Gerichten anhängig sind.

Drohnen

Die DFS hat ihre Aktivitäten zur sicheren und fairen Integration von unbemannten Luftfahrzeugsystemen (Unmanned Aircraft Systems / UAS) in den deutschen Luftraum weiter intensiviert und erhebliche Fortschritte erzielt. Dabei setzt sie sich weiterhin intensiv sowohl mit den Chancen als auch den Risiken der unbemannten Luftfahrt auseinander.

Die auch 2018 weiter stark gestiegene Zahl der von Piloten gemeldeten Behinderungen durch Drohnen zeigt die Richtigkeit und Notwendigkeit dieser Arbeiten. Insgesamt 158 Mal wurde der DFS 2018 eine solche Behinderung in Deutschland gemeldet, 125 Fälle davon im Umfeld eines Flughafens. Im Jahr zuvor waren es 88 Fälle gewesen.

Mit der Deutschen Telekom treibt die DFS daher das Kooperations- und Forschungsvorhaben im Rahmen der Gründung des Joint Ventures Droniq GmbH weiter mit hoher Priorität voran. Ziel der DFS ist hierbei die Bereitstellung eines UAS-Traffic-Management-Systems (UTM) mit den Kernkomponenten Registrierung, Genehmigung, Missionsplanung und -optimierung, Ortung (Tracking) und Konfliktvermeidung durch Situational Awareness. Mit der Bereitstellung der notwendigen Konnektivität und Sensorik sollen gewerbliche Anwendungen auch im Betrieb außerhalb der Sichtweite ermöglicht werden. Im Rahmen der Entwicklung und Validierung der verschiedenen Funktionalitäten wurden 2018 zahlreiche Anwendungsprojekte mit privaten und öffentlichen Partnern durchgeführt.

Mit der UTM-Entwicklung bereitet sich die DFS auch auf die Auswirkungen der neuen EU-Verordnung zum sicheren Betrieb von UAS und zur Harmonisierung der Betriebsvorschriften in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten vor. Der von der EASA erarbeitete Verordnungsentwurf liegt seit November 2018 vor und soll im April 2019 vom EU-Parlament verabschiedet werden. Innerhalb der vorgesehenen Übergangsfristen muss Deutschland die europäischen Vorgaben umsetzen und die gültige Drohnenverordnung anpassen. Diese beinhaltet neben der Registrierung von Drohnenbetreibern auch die Identifizierbarkeit der Geräte sowie die Festlegung von Flugverbots- bzw. -Flugbeschränkungszonen für UAS.

Die Mitte 2017 veröffentlichte DFS Drohnen-App mit mittlerweile ca. 60.000 Nutzern leistet einen wichtigen Beitrag zur umfassenden Information über die geltenden Regeln und Vorschriften sowie Beschränkungen beim Betrieb von Drohnen.

DFS gewinnt Rechtsstreit mit Ryanair

Die DFS hat zu Recht vom irischen Billigflieger Ryanair Gebühren nachgefordert, die dieser über Jahre hinweg zu wenig gezahlt hatte. Das hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof Mitte Januar bestätigt und den Antrag der Ryanair auf Zulassung der Berufung abgelehnt. Das Verfahren ist damit rechtskräftig abgeschlossen.

In dem Rechtsstreit ging es um Nachforderungen bei der An- und Abfluggebühr in Höhe von rund einer halben Million Euro. Ryanair hatte gegenüber der DFS angegeben, dass sie sämtliche B 737-800 in der niedrigsten Startgewichtsklasse betreibt, und dies auch im irischen Luftfahrzeugverzeichnis so eintragen lassen. Stichpunktartige Kontrollen des LBA zeigten jedoch, dass die kontrollierten Maschinen das angegebene Starthöchstgewicht (maximum take-off weight / MTOW) überschritten hatten. Das Gericht bestätigte nun die Auffassung der DFS, dass Ryanair sich jeweils das gemäß Herstellerangabe höchste zulässige Starthöchstgewicht zurechnen lassen muss, sofern nicht der amtliche Nachweis eines niedrigeren Starthöchstgewichts vorgelegt wird. Für die Höhe der Gebühr ist das Starthöchstgewicht eines Flugzeugs ausschlaggebend.

2.2.2 Wesentliche rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Gebührenbemessung und Erfolgsermittlung

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

Da insbesondere der 2013 geänderte IAS 19 erhebliche Schwankungen im Eigenkapital verursachte, mussten die regulatorischen Rahmenbedingungen angepasst werden, um volatile Gebühren zu vermeiden. Mit fachlicher Weisung vom 12. Dezember 2012 legte das BAF fest, dass der tatsächliche Finanzierungsaufwand für die bAV keinen spezifischen Kosteneffizienzielen 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 mit dem der bAV gewidmeten 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. 2a) 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. Dezember 2018: 29,6 Mio. EUR), noch nicht im Abschluss. Dagegen berücksichtigt sie voraussichtlich erstattungspflichtige unkontrollierbare Kosten der ersten und zweiten Regulierungsperiode (per 31. Dezember 2018: 47,2 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. Der Fokus auf Kosteneffizienz im Leistungsplan der RP3 lässt nur wenig Raum für einen Aufbau weiterer Kapazität im Luftraum. Für die dritte Regulierungsperiode, welche am 1. Januar 2020 beginnt, (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 über 2,5 Mrd. EUR (inkl. des neuen EU-Finanzrahmens ab 2021; gegenwärtig in Ausarbeitung). Die DFS beteiligt sich an diesem Programm und erhielt 2018 eine Zusage über Fördergelder in einer Höhe von maximal 35,2 Mio. EUR. Allerdings werden Fördergelder nach Art. 14 Abs. 2; 13 der VO (EU) 409/2013 (Common Projects) als „andere Einnahmen“ gemäß Art. 2 Buchst. k der VO (EG) 1794/2006 gewertet, die zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren verwendet werden sollen. 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 zudem durch das Haushaltsgesetz vom 25. November 2016 (BT-Drucksache 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.

Sie zahlte die noch ausstehenden Einlagen auf das Stammkapital in Höhe von zwei Mal 112,5 Mio. EUR im Jahr 2018 vollständig ein.

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 2018			
	Ist zum 31.12.2017	Prognose für 2018	Ist zum 31.12.2018
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 14,30 Mio. An-/Abflug: 1,42 Mio.	Verhaltenes, aber stabiles Wachstum (DFS-Prognose)	Strecke: 14,93 Mio. An-/Abflug: 1,47 Mio.
Umsatzerlöse	1.071,2 Mio. EUR	Umsatzerlöse auf Vorjahresniveau	1.060,5 Mio. EUR
Abschreibungen	105,2 Mio. EUR	Abschreibungsvolumen auf Vorjahresniveau	105,5 Mio. EUR
Ergebnis	-132,9 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Mio.-EUR-Bereich	-481,1 Mio. EUR
Mitarbeiter*	5.386	Reduzierung des Personalkörpers	5.429

* der Anstieg im Jahr 2018 beruht auf der verstärkten Nachführung von Fluglotsen in Ausbildung (vgl. auch Kap. 3)

Das Ergebnis wird in Kapitel 2.5 dargestellt.

2.3 Ertragslage

2.3.1 Dienstleistungseinheiten und Gebührensatzentwicklung

2.3.1.1 Bereich Center

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

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

DLE-Entwicklung Strecke

	2018	2017
Gesamt	14.931.581	14.303.636
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+4,4	+6,0

Die DLE stiegen im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um rund 4,4 Prozent. Der revidierte Leistungsplan, in dem 13.242.000 DLE für das Jahr 2018 erwartet wurden, wurde um 12,8 Prozent übertroffen. Der Hauptgrund für diesen Verkehrsanstieg liegt im überdurchschnittlichen Zuwachs der Billigfluglinien in Deutschland. 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 (€)

	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Gesamtbetrag	63,63	67,07	69,36	82,59	90,15	77,32
Anteil DFS	54,63	58,09	60,10	66,68	74,56	62,55
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	-5,1	-3,3	-16,0	-8,4	+16,6	+1,1

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 im Jahr 2019 ist im Wesentlichen auf den Übertrag aus vorgenannten Ausgleichsgründen zurückzuführen. Die anteilige Gebührenrate der DFS für 2018 sinkt um 5,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, der Anteil der DFS am Streckengebührensatz liegt bei rund 86 Prozent.

2.3.1.2 Bereich Tower

DLE-Entwicklung

Im Bereich Tower 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

	2018	2017
Gesamt	1.474.074	1.424.060
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+3,5	+2,0

Die DLE stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 Prozent und lagen rund 7,1 Prozent über dem revidierten Leistungsplan. Damit ist im fünften Jahr in Folge ein überdurchschnittlicher Zuwachs an den deutschen Verkehrsflughäfen zu verzeichnen. Auch hier liegt die Steigerung der DLE am überdurchschnittlichen Zuwachs der Billigfluglinien in Deutschland sowie 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 (€)

	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Gesamtbetrag	124,34	127,87	130,59	159,23	181,62	183,87
Anteil DFS	121,40	125,18	127,80	151,31	173,28	177,20
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	-2,8	-2,1	-18,0	-12,3	-1,2	+1,0

Die Senkung des Gebührensatzes im Jahr 2019 ist im Wesentlichen auf den Übertrag aus Überdeckungen aus dem Jahr 2017 infolge von Verkehrsabweichungen sowie Inflationsanpassungen zurückzuführen. Die Gebührenrate für 2019 sinkt um 2,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, der Anteil am Gebührensatz für den An- und Abflug beträgt 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 Umstellungstichtag (31. Dezember 2011/1. Januar 2012) eine kleinere Anzahl von Bewertungs-, Bilanzierungs- und Abrechnungssachverhalten noch immer nicht zweifelsfrei gelöst. Regulierungsbehörde und DFS erarbeiten weiterhin kontrovers einen verbindlichen Katalog derjenigen Kostensachverhalte, die als nicht beherrschbar (sog. „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).

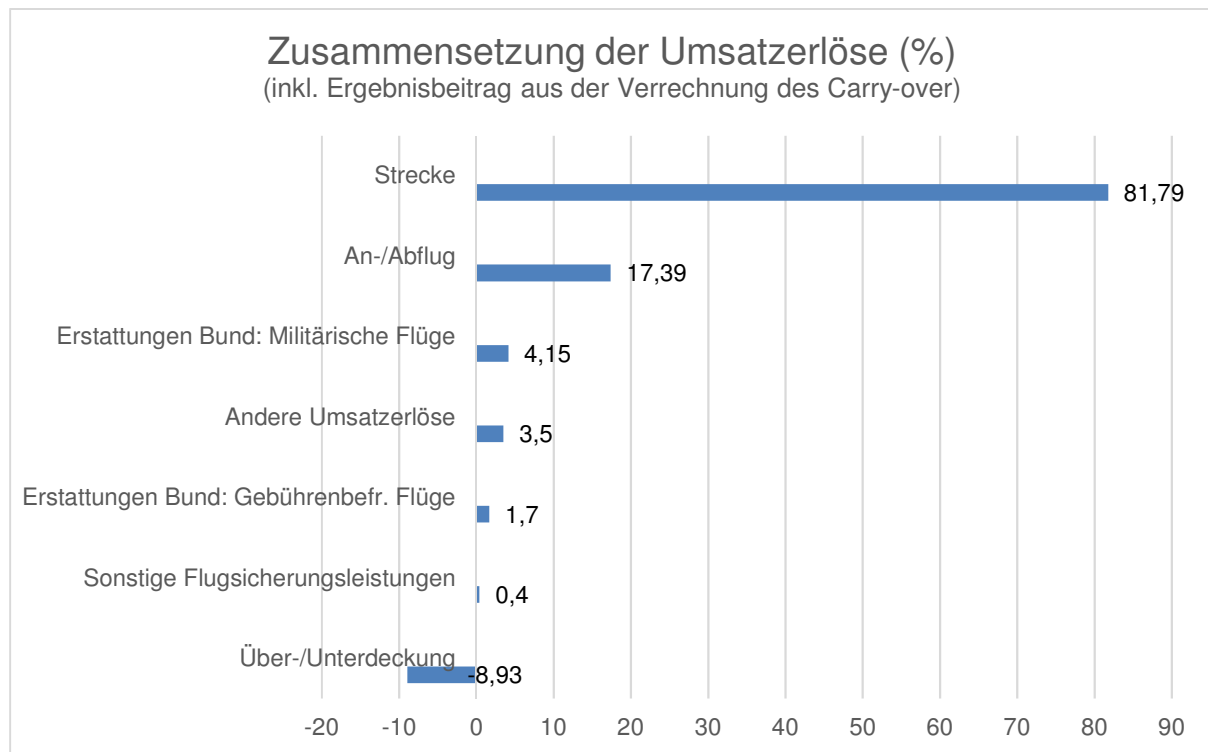
Chancen-/Risikotragung der Verkehrsmengenabweichung

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 2018 Umsatzerlöse in Höhe von 1.060,5 Mio. EUR (im Vorjahr 1.071,2 Mio. EUR, nachrichtlicher Wert) und lag damit leicht unter 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 1.027,9 Mio. EUR auf 1.023,4 Mio. EUR. Sie berücksichtigen die Verrechnung des Carry-over aus Vorjahren (34,9 Mio. EUR) sowie des Carry-over 2018 (-129,7 Mio. EUR). Die Erlöse in der Strecke und im An-/Abflug erhöhten sich auf Basis gestiegener Flugbewegungen, angesichts regulatorisch abgesenkter Gebührensätze (vgl. 2.3.1) nur leicht.

Erlöse aus Streckengebühren (Mio. €)

	2018	2017	2016	2015	2014
Gesamtbetrag	867,4	859,8	899,3	962,3	801,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+0,9	-4,4	-6,5	+20,1	+0,6

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. €)					
	2018	2017	2016	2015	2014
Brutto	185,4	182,5	211,5	233,8	232,6
Gebührenanteile Abführungen	(1,0)	(0,9)	(0,7)	(0,7)	(0,6)
Netto	184,4	181,6	210,8	233,1	232,0
Veränderung (netto) gegenüber Vorjahr (%)	-1,5	-13,9	-9,6	+0,5	+2,5

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. €)					
	2018	2016	2015	2014	2013
Militärischer Einsatzluftverkehr	44,0	43,9	61,6	61,0	59,1
Gebührenbefreite Flüge	18,0	18,0	6,5	6,5	6,5
Gesamtbetrag	62,0	61,9	68,1	67,5	65,6
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+0,2	-9,1	+0,9	+2,9	+2,7

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

Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Mio. €)					
	2018	2017	2016	2015	2014
Nachrichten für Luftfahrer	0,1	0,2	0,1	3,2*	0,3
Flugvermessungen	3,6	3,8	2,7	2,2	2,0
Übrige Flugsicherungsleistungen	0,6	0,5	1,4	0,9	1,2
Gesamtbetrag	4,3	4,5	4,2	6,3	3,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-4,4	+7,1	-33,3	+80,0	-69,6

* 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. €)					
	2018	2017	2016*	2015	2014
Gesamtbetrag	37,1	43,3	22,5	18,5	19,6
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-14,3	+93,3	+21,6	-5,6	-1,0

* Vorjahresvergleich aufgrund BilRUG eingeschränkt

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

Innerhalb der sonstigen Flugsicherungsleistungen und anderen Umsatzerlöse erreichte das preisfinanzierte Geschäft mit 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. €)					
	2018	2017	2016*	2015**	2014
Gesamtbetrag	43,2	60,2	45,1	30,7	31,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-28,2	+33,5	+46,9	-1,3	-4,0

* Vorjahresvergleich aufgrund BilRUG eingeschränkt

** Strukturelle Veränderung aufgrund BilRUG (originär 27,1 Mio. EUR), VJ-Vergleich eingeschränkt

Wesentliche Bestandteile:

- Versicherungsleistungen für Pensionen (1,7 Mio. EUR)
- Projektgebundene Zuschüsse der Europäischen Kommission (26,5 Mio. EUR)
- Auflösung von Rückstellungen (7,6 Mio. EUR)
- Erträge aus der QTE-Rumpfstruktur (2,6 Mio. EUR)
- Andere (4,8 Mio. EUR)

2.4 Aufwandsschwerpunkte

Personalaufwand (Mio. €)					
	2018	2017	2016	2015	2014
Gesamtbetrag	1.125,6	936,3	703,9	1.057,0	693,0
Löhne und Gehälter	597,7	588,9	598,0	588,3	593,3
soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	519,4	338,9	83,0	441,7	70,7
Personalkosten des LBA*	8,5	8,5	22,9	27,0	29,0
Anteil am Gesamtaufwand (%)	80,4	77,0	73,7	82,8	75,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+20,2	+33,0	-33,4	+52,5	-11,0

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

Die Verzinsung der Pensions- und Vorruhestandsrückstellungen (116,8 Mio. EUR) sowie Aufwendungen aus Planvermögen (71,4 Mio. EUR) werden dem Finanzergebnis belastet, die Erträge aus Planvermögen (30,5 Mio. EUR) werden dem Finanzergebnis gutgeschrieben (vgl. Anhang Kap. 5.10).

Der im Vergleich zum Vorjahr (3,68 Prozent) deutlich gesunkene Zinssatz (3,21 Prozent) führte zu einem entsprechenden Anstieg des Dienstzeitaufwandes der bAV und erhöhte zusammen mit dem Effekt aus der Anwendung der neuen Heubeck-Richttafeln 2018 G (31,6 Mio. EUR) den Personalaufwand um 20,2 Prozent.

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. €)

	2018	2017	2016	2015*	2014
Gesamtbetrag	160,1	164,7	148,3	154,4	126,8
Anteil am Gesamtaufwand (%)	11,4	13,6	15,5	11,8	13,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-2,8	+11,1	-4,0	21,8	-8,2

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

Wesentliche Bestandteile:

- Ersatzteile und Instandhaltung (49,5 Mio. EUR)
- Zuführung BilMoG-Unterschiedsbetrag (26,3 Mio. EUR)
- Raumkosten (19,8 Mio. EUR)
- Miete und Leasing (8,2 Mio. EUR)
- Fremdpersonal (9,0 Mio. EUR)
- Telekommunikationskosten (7,2 Mio. EUR)
- Reisekosten (6,8 Mio. EUR)
- Sonstiger Personalaufwand (9,0 Mio. EUR)
- Aufwendungen aus der QTE-Rumpfstruktur (3,6 Mio. EUR)
- Rechts- und Beratungskosten (3,6 Mio. EUR)
- Kfz-Kosten (3,5 Mio. EUR)

Abschreibungen (Mio. €)

	2018	2017	2016	2015	2014
Gesamtbetrag	105,5	105,2	96,6	96,5	94,4
Anteil am Gesamtaufwand (%)	7,5	8,7	10,1	7,6	10,3
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+0,3	+8,9	0,1	+2,2	+2,5

Im Jahr 2018 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

2.5 Ergebnis

Die DFS verzeichnet 2018 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 481,1 Mio. EUR (im Vorjahr: 132,9 Mio. EUR).

Jahresüberschuss/-fehlbetrag (Mio. €)					
	2018	2017	2016	2015	2014
Gesamtbetrag	-481,1	-132,9	145,6	-138,2	73,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-262,0	-191,3	+205,4	-288,0	+29,4

Das Ergebnis 2018 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 57,2 Mio. EUR (Vorjahr: 55,2 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 51,7 Mio. EUR (Vorjahr: 52,7 Mio. EUR) und Fördergelder in Höhe von 26,5 Mio. EUR (Vorjahr: 32,2 Mio. EUR).

Ergebnis vor Steuern (Mio. €)	
Jahresfehlbetrag	-481,1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0
EBT	-481,1

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 2018 zu verrechnenden Gebührenmehreinnahmen des Jahres 2016 (vgl. 2.2.2).

Insgesamt zeigt sich ein durch wesentliche Sondereinflüsse gekennzeichnetes Ergebnis.

2.6 Vermögens- und Finanzlage

2.6.1 Investitionen

Die DFS investiert gezielt in den Erhalt und die Weiterentwicklung der erforderlichen Infrastruktur. Vorgaben und Standards der ICAO, von EUROCONTROL und der EU werden hierbei berücksichtigt. Die Sicherheit des Luftverkehrs bestimmt die Investitionsentscheidungen hierbei in besonderem Maße. Vor diesem Hintergrund erfolgten im Geschäftsjahr 2018 Investitionen in Höhe von 89,7 Mio. EUR (im Vorjahr: 109,0 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 Programm iCAS wird von der Europäischen Kommission im Rahmen des Infrastrukturförderprogramms „CEF – Connecting Europe Facility“ gefördert.

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

- Stufenweise Einführung von iCAS an den Kontrollzentralen des Unteren Luftraums, München (2020/21), Bremen (2021/22) und Langen (2022/23)
- 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.

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

Remote Tower Control (RTC)

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

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

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

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

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

Dieses besteht aus drei voneinander unabhängigen Systemen:

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

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

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

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

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.

ÖPP (öffentlich-private Partnerschaft) Kaufbeuren – Durchführung der militärischen Flugsicherungsausbildung der Bundeswehr in Kaufbeuren durch die DFS

Im Rahmen dieser Maßnahme schafft die DFS die Voraussetzungen für die Durchführung der militärischen Flugsicherungsausbildung der Bundeswehr in Kaufbeuren mittels des Konzernunternehmens KAT. Dies beinhaltet den Kauf eines Grundstückes in Kaufbeuren, erste bauliche Maßnahmen sowie Investitionen in den Aufbau und die Installation der neuen Simulatoren-Infrastruktur und administrative Bürokommunikationsinfrastruktur.

Bodenüberwachung Radaranlage A-SMGCS Stuttgart und Köln/Bonn

Die Projekte umfassen die Implementierung eines Bodenlagesystems an den Flughäfen Stuttgart und Köln/Bonn zur Unterstützung der Flugverkehrsdienste sowie der Aprondienste. Durch die Implementierung werden vor allem positive Effekte in den Bereichen "Sicherheit (Safety)" und "Kapazitätserhalt unter schlechten Sichtbedingungen" erwartet.

Erneuerung VOR/DME Systeme

Die DFS stellt im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags eine Navigationsinfrastruktur bereit, welche die in der Flugsicherungs-Ausrüstungsverordnung (FSAV) geforderte Flugzeugausrüstung unterstützt. Sie sichert und optimiert damit langfristig die satellitenunabhängige, bodengestützte Navigation im deutschen Luftraum und erfüllt die Anforderungen aus den „ICAO Standards & Recommendations“. In der ersten Phase des Projektes sollen 13 Standorte erneuert werden.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Anlagen im Bau im Wert von 11,7 Mio. EUR (im Vorjahr: 20,0 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 2018

Im Jahr 2018 verminderte sich die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr von 2.172,0 Mio. EUR um 5,9 Prozent auf 2.043,1 Mio. EUR.

Aktivseite

Das Anlagevermögen reduzierte sich insgesamt leicht um 3,1 Prozent. Maßgebend sind hierbei überwiegend die Abschreibungen, die die Investitionen überstiegen.

Die Finanzanlagen erhöhten sich aufgrund der Erhöhung einer Beteiligung (+13,3 Mio. EUR), der eine Tilgungsleistung (-3,3 Mio. EUR) im Rahmen eines bestehenden Darlehensvertrags mit dem Tochterunternehmen DFS Energy gegenüberstand, um 15,1 Prozent.

Die Verminderung des Umlaufvermögens um 5,3 Prozent beruht auf gegenläufigen Effekten. Die DFS designierte einen Teil der gehaltenen Wertpapiere (im Vorjahr: 997,0 Mio. EUR) in Höhe von rd. 276,1 Mio. EUR als zusätzliches Planvermögen und führte es somit der Saldierung mit korrespondierenden Pensionsverpflichtungen zu. Ferner beendete Sie ein anderes Engagement in kurzfristige Wertpapiere (50,0 Mio. EUR).

Demgegenüber verdoppelten sich die liquiden Mittel 403,3 Mio. EUR. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen sowie die sonstigen Forderungen entwickelten sich im Wesentlichen konstant.

Der aktive Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung (vgl. Anhang unter 3.1.10) wurde 2018 vollständig ausgeglichen.

Passivseite

Das Eigenkapital reduzierte sich um 30,8 Prozent, die Rückstellungen stiegen um 9,8 Prozent, die Verbindlichkeiten reduzierten sich um 11,3 Prozent.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres (-481,1 Mio. EUR) belastete das Eigenkapital deutlich, die Kapitalzuführung der Gesellschafterin ins Stammkapital (+225,0 Mio. EUR) kompensierte diese Auswirkung in begrenztem Umfang.

Die Pensionsrückstellungen (saldierter Wert) stiegen um 13,8 Prozent. Ursächlich waren im Wesentlichen der deutlich gestiegene Dienstzeitaufwand (Personalaufwand) sowie Zinseffekte, die das Finanzergebnis entsprechend belasteten. Die Neuzuweisung von zusätzlichem Planvermögen (beizulegender Zeitwert per 31.12. rund 390,9 Mio. EUR) milderte den Anstieg.

Die Steuerrückstellungen reduzierten sich aufgrund beschiedener ertragsteuerlicher Sachverhalte um 80,6 Prozent, die sonstigen Rückstellungen stiegen aufgrund noch zu erbringender Leistungen an die Mitarbeiter (Zeitguthaben, u.ä.) um 11,5 Prozent.

Die Verringerung der Verbindlichkeiten ist im Wesentlichen auf die Tilgung einer Anleihe (-25,0 Mio. EUR) zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – die größtenteils gegenüber inländischen Lieferanten bestehen – minderten sich um 18,5 Prozent, die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen minderten sich aufgrund der Veränderung der Cash-Pool-Guthaben um 18,5 Prozent.

Der passive Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung stieg aufgrund der Veränderung der dem Luftraumnutzer über künftige Gebührenabrechnungen zu erstattenden Überdeckungsbeträge (Carry-over) für 2018 und Vorjahre um 51,0 Prozent.

Die Netto-Finanzschulden belaufen sich zum 31. Dezember 2018 auf -884,2 Mio. EUR, der Verschuldungsgrad liegt zum Bilanzstichtag bei -43,3 Prozent. Das wesentlich durch die betriebliche Altersversorgung geprägte Finanzergebnis beläuft sich auf -162,4 Mio. EUR.

Bilanzielle Kennzahlen			
	2018	2017	2016
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR) (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-884,2	-932,7	-556,3
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-43,3	-42,9	-28,4
Anlagenintensität (%) (langfristige Vermögenswerte / Bilanzsumme)	32,9	32,0	36,9

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.

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

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

Die DFS finanziert ihre langfristigen Verbindlichkeiten kongruent durch Schuldscheindarlehen. Die kurzfristige Liquidität wird mit einem „Multi-Currency Commercial Paper Programme“ gedeckt. Diese Finanzierungsmöglichkeit wurde im Geschäftsjahr nicht in Anspruch genommen. 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 von einer Kreditbewertungsagentur (Ratingagentur) in Form standardisierter Beurteilungen nach weltweit einheitlichen Verfahren einstufen.

Die Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte der DFS 2018 die Bonitätsbeurteilungen im Verbund mit ihrer Gesellschafterin sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (AAA/A-1+ stable).

Das Emissionsvolumen betrug zum Jahresende 2018 nominal 197,5 Mio. EUR aus Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von bis zu fünf Jahren.

Der durchschnittliche gewichtete Zinssatz der fest verzinslichen Anleihe und Schuldscheindarlehen betrug am Bilanzstichtag 2,618 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 stabile Luftverkehrswachstum, das anhaltend niedrige Zinsniveau sowie die Maßnahmen der Geschäftsführung zur Reduzierung der Kosten geprägt.

Die DFS erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2018 aufgrund regulatorisch erneut abgesenkter Gebührensätze, trotz gestiegener Flugbewegungen Umsatzerlöse unter Vorjahresniveau und verzeichnete damit insgesamt einen Jahresfehlbetrag von 481,1 Mio. EUR. Dieser wird allerdings wesentlich durch Nachholeffekte und Effekte aus der Änderung der Gebührenbemessungsparameter für Aufwendungen aus der bAV (kalkulatorisches Modell) beeinflusst. Die DFS stärkt die Refinanzierung der bAV durch ein höheres Engagement in chancenorientierte Anlageformen.

Im Jahr 2018 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 2018 insgesamt 5.429 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.

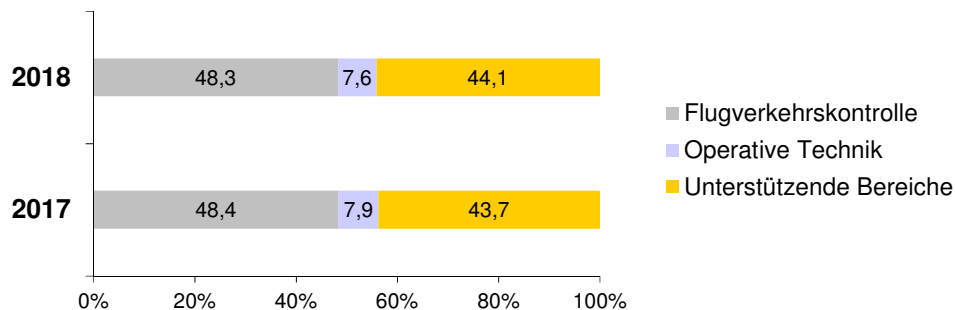
Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter treten in der Regel ab einem Alter von 55 bzw. 59 Jahren in eine dem Ruhestand vorgelagerte Übergangsversorgung ein. Dieser Übergangsversorgungsanspruch bestimmt einen maßgeblichen Teil des Verpflichtungsbetrags.

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

Mitarbeiter (jeweils zum 31.12.)					
	2018	2017	2016	2015	2014
Stammpersonal gesamt	5.429	5.386	5.538	5.672	5.879
Angestellte	4.928	4.934	5.053	5.144	5.316
Beurlaubte Soldaten	157	165	202	211	219
Gewerbliche Arbeitnehmer	20	22	22	25	26
Techn./kaufm. Studierende & Auszubildende	66	47	41	42	45
Auszubildende Flugverkehrskontrolle	118	60	48	52	51
Mitarbeiter des LBA	140	158	172	198	222
davon Beamte	(112)	(126)	(134)	(152)	(171)
davon Tarifangestellte	(28)	(32)	(38)	(46)	(51)
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	0,8	-2,7	-2,4	-3,5	-2,8
Anteil weiblicher Mitarbeiter (%)	27,6	27,5	27,2	27,1	26,8
Anteil ausländischer Mitarbeiter (%)	3,8	3,7	3,7	3,8	4,0

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 5.429 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der DFS waren 891 Personen in Teilzeit beschäftigt, davon 597 Frauen und 294 Männer. Damit verringerte sich die Anzahl der Teilzeitkräfte gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Prozent. Die Teilzeitquote beträgt 16,4 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 43,5 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug im Jahr 2018 0,64 Prozent.

Der Frauenanteil liegt bei derzeit 27,6 Prozent. Insgesamt nehmen 52 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 469 Führungskräften einer Quote von 11,1 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 (vgl. 1.3.2) 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 44 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 ließ dieses 2017 erneut bestätigen. 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, wurde und wird weiterhin beispielsweise mit der Bereitstellung von umfangreichen Informations- sowie Beratungsangeboten des Personal- und Gesundheitsmanagements ausgebaut.

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

Persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter

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

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

Ausbildung

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

Ausbildungsbeginn bei der DFS

	2018	2017
Gesamt	155	84
Fluglotse	115	65
Duales Studium/Ausbildung	40	19
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+84,5	+47,4

Derzeit befinden sich 221 Personen in der mehrjährigen Fluglotsenausbildung bei der DFS. Neben der Ausbildung zum Fluglotsen umfasst das Ausbildungsportfolio der DFS duale Studiengänge in Informatik, Flugsicherungstechnik, Elektrotechnik und Luftverkehrsmanagement sowie IT spezifische und kaufmännische Ausbildungsplätze. Ergänzt wird das duale Studienangebot um einen neuen Studiengang in Air Traffic Management als Kombination von betriebswirtschaftlichem Bachelorstudium und praktischer FVK Ausbildung.

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

Tarifverhandlungen

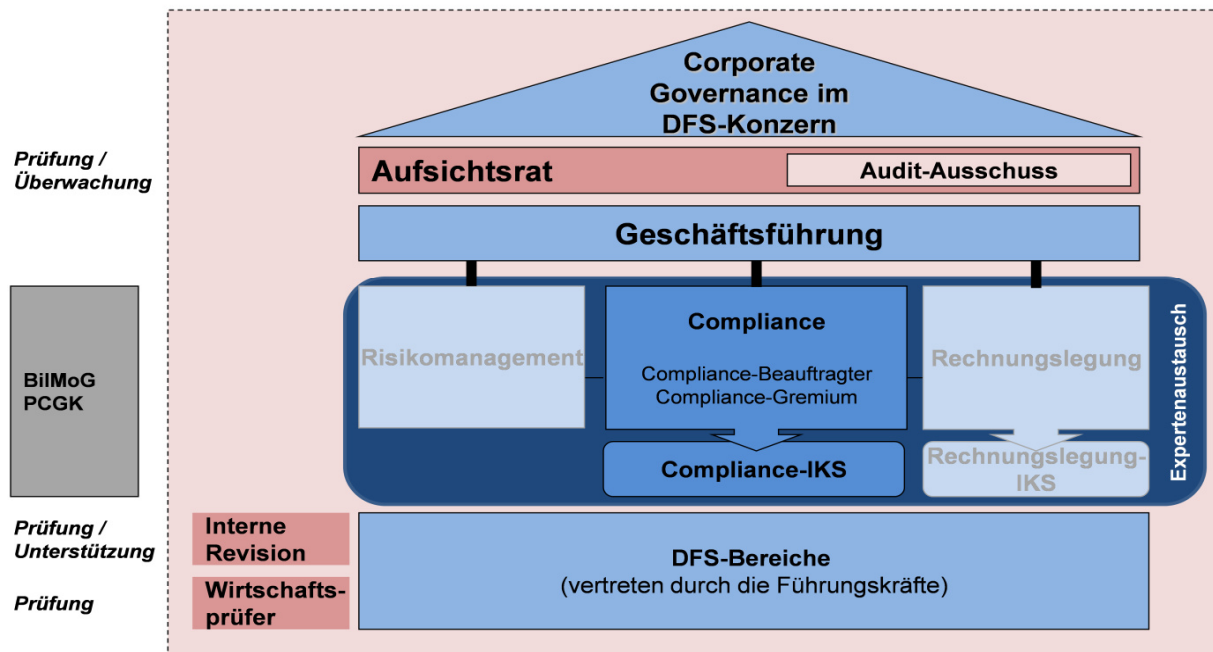
Die Tarifvertragsparteien DFS und GdF haben im Jahr 2018 zu folgenden Themen Verhandlungen bzw. Tarifgespräche geführt:

Die Tarifpartner verhandelten im Jahr 2018 im Rahmen der gemeinsamen Ergebnisse aus der Validierungsrunde 2017 zum Belastungsausgleich die Sonderregelungen FS-Dienste neu. Gemäß Präambel des neuen Tarifvertrags ist die Neuregelung vom Bestreben beider Tarifparteien geleitet, einen ausgewogenen Kompromiss zwischen dem Bedürfnis der MitarbeiterInnen nach Belastungsbegrenzung sowie planbarer Freizeit einerseits und dem Bedürfnis der DFS nach Flexibilität sowie optimiertem Personaleinsatz andererseits zu finden. Insbesondere schrieben DFS und GdF eine gemeinsame Methode zur künftigen Ermittlung der Belastung tariflich fest. Die SR FS-Dienste 2018 treten am 1. Januar 2019 in Kraft.

Zwischen DFS und GdF wurde zudem im August 2018 eine Vereinbarung zur Errichtung einer tariflichen Clearingstelle unterzeichnet. Die Clearingstelle dient den Tarifparteien zur Sicherstellung einer einheitlichen, rechtssicheren und konfliktfreien Anwendung der jeweils geltenden Tarifregelungen.

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 Risikovor-sorge ausgerichteten Unternehmensstruktur.

Das Compliance-Gremium berät den Compliance-Beauftragten. Es setzt sich aus Führungskräften der ersten Führungsebene der Bereiche Konzerndatenschutz & Qualitätsmanagement, Unternehmenssicherheitsmanagement, Unternehmenssteuerung sowie Personal Zentrale & Strategie zusammen. Zudem wurden Anfang 2018 die Themengebiete Compliance- und Risikomanagement in einer neuen Abteilung zusammengeführt, um der gestiegenen Bedeutung beider Themen Rechnung zu tragen und mögliche Synergieeffekte zu heben. Die Leiterin Compliance- und Risikomanagement ist seitdem ebenfalls Mitglied im Compliance-Gremium.

Um die Verbindung des CMS in das interne Kontrollsystem sicherzustellen, wird das Gremium um den Leiter Finanzmanagement, und zusätzlich den Leiter Konzernrevision als ständige Gäste ergänzt. 2018 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 2018 waren der Aufbau der neuen Abteilung Compliance- und Risikomanagement, die Bestandsaufnahme und Neuausrichtung der zusammengeführten Aufgaben und die Implementierung einer Konzernrahmenvorgabe „Compliance-Grundsätze (Code of Conduct)“.

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

5 Risikobericht

5.1 Risikomanagementsystem

Die DFS verfügt über ein eingespieltes Instrumentarium zur Identifikation, Analyse, Überwachung und Steuerung der mit dem Geschäftsbetrieb einhergehenden Risiken. Der Risikomanagement-Prozess wird zentral vom Bereich Compliance- und Risikomanagement geführt. Er wird zur bereichs- und prozessübergreifenden Evaluierung der gemeldeten Risikosituationen vom „Risikomanagement-Ausschuss“ (RMA) unterstützt. Diesem Gremium gehören in der Regel Mitglieder der ersten Führungsebene an, die nah am unternehmerischen 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 mit auf das jeweilige Unternehmen angepassten Bewertungsschwellen geführt und überwacht. Die Risikomanagementsysteme der direkten wesentlichen DFS-Beteiligungen (Anteil ab 50 Prozent) orientieren sich an den Konzernvorgaben; diese DFS-Beteiligungen berichten über die Beteiligungsverwaltung der DFS an das Risikomanagement der DFS und stellen damit die Kommunikation bis zur Konzernleitung sicher.

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

Die Risikobewertung umfasst alle Segmente und richtet sich nach einer Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und der möglichen Schadenshöhe der betrachteten Gefährdungen durch die meldenden Bereiche. Dabei wird grundsätzlich eine quantifizierte Bewertung angestrebt; in begründeten Fällen ist eine qualifizierte Bewertung zulässig. Für die Bandbreite einer 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 den Kernbanken und der Ratingagentur die Ereignisse an den Finanzmärkten, um ggf. bestehende Strategien neu zu bewerten oder neue Strategien zu entwickeln.

Als Teil des gesamten Risikomanagementsystems setzt die DFS zum Management von Marktpreisrisiken (Zinsen, Devisen) Value-at-risk-Analysen (VaR) ein. Bei diesen Analysen wird die Risikoposition vom Bereich Treasury aufgrund von Marktpreisrisiken gemessen. Der VaR kennzeichnet den absoluten Wertverlust einer im Unternehmen definierten Risikoposition, der mit einer zuvor definierten Wahrscheinlichkeit innerhalb eines festgelegten Zeitraums nicht überschritten wird. Die Ermittlung des VaR bei der DFS basiert auf einem Halbezeitraum von zehn Tagen und einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent. Der kumulierte Verlust lag am 31. Dezember 2018 mit 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit unter 250 TEUR (im Vorjahr: 1.121 TEUR).

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

Bestandteil dieser Marktrisikoaanalyse sind alle Geldmarktgeschäfte der DFS, die begebenen Schuldscheindarlehen, 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

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

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

Diese Transaktion wurde im 2. Quartal 2012 im Wesentlichen beendet. Die verbleibende innerdeutsche Rumpfstruktur mit einer Restlaufzeit bis Anfang 2022 beschränkt sich noch auf eine Forderung gegen die NordLB (Darlehensnehmer) und auf eine Verbindlichkeit gegenüber der KfW (Darlehensgeber). Die hiermit im Zusammenhang stehenden Zahlungsströme stehen sich betrags-, fristen- und währungskongruent gegenüber. Die DFS trägt während der Laufzeit das Ausfallrisiko der NordLB in Höhe von 30,2 Mio. EUR (im Vorjahr: 35,5 Mio. EUR) zum Bilanzstichtag.

Sollte das Rating der DFS unter AA- (Standard & Poor's) oder Aa3 (Moody's) fallen, ist die KfW zur außerordentlichen Kündigung des Darlehens berechtigt. In diesem Fall müsste die DFS innerhalb einer Frist von 30 Tagen einen Dritten benennen, der die Forderung der KfW gegenüber der DFS in Höhe von 34,8 Mio. EUR (im Vorjahr: 39,1 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. 2,0 Mio. USD im Berichtszeitraum (im 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 zunehmende technologische Wandel stellen das Unternehmen vor spürbare Veränderungen. Das Personalmanagement unterstützt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter darin, 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, den Personalkörper bedarfsgerecht weiterzuentwickeln sowie mit qualifizierten externen Fachkräften zu ergänzen.

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

5.2.5 Versicherte Risiken

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

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

5.3 Gesamteinschätzung zur Risikolage

Die Geschäftsführung erkennt derzeit – mit Ausnahme von 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

Die führenden Wirtschaftsinstitute und -organisationen erwarten für die Jahre 2019 und 2020 ein geringeres Wachstum als in den Vorjahren. So kommen unter anderem mit den schwierigen Brexit-Verhandlungen, dem Haushaltskonflikt zwischen Italien und der Europäischen Union (EU), dem globalen Handelsstreit oder dem allmählichen Ausstieg der Notenbanken aus ihrer gelockerten Geldpolitik ernst zu nehmende Themen auf die absehbare wirtschaftliche Entwicklung zu. Hinzu kommt die Sorge um das niedrige Trendwachstum in den Industrieländern sowie Befürchtungen hinsichtlich einer möglichen Rezession in den USA und die großen Schwankungen an den Kapitalmärkten. In der Gesamtschau prognostiziert die OECD einen weltweiten Zuwachs von jeweils 3,5 Prozent in den Jahren 2019 und 2020, während die Weltbank von 2,9 Prozent in 2019 und 2,8 Prozent in 2020 ausgeht.

Für Deutschland deuten die Frühindikatoren zwar Wachstum an, allerdings mit einer gewissen konjunkturellen Abkühlung. Die Prognosen der Wirtschaftsorganisationen gehen weiterhin von einer positiven Wirtschaftsentwicklung in Deutschland aus, wenn auch durchweg ein etwas geringes Wachstum als im Vorjahr prognostiziert wird. Die führenden deutschen Institute (u.a. DIW, ifo, IfW) erwarten einen Zuwachs zwischen 1,1 Prozent und 1,8 Prozent für 2019. Die Bundesregierung stellt in der Jahreswirtschaftsprognose 2019 ein Wachstum von 1,0 Prozent für 2019 und 1,6 Prozent für 2020 in Aussicht. In der Herbstprojektion aus dem Jahr 2018 ging die Bundesregierung noch von einer Expansion der gesamtwirtschaftlichen Leistung von preisbereinigt 1,8 Prozent für die beiden Jahre aus. Für die nachfolgenden Jahre bis 2023 prognostiziert die Bundesregierung ein Wachstum von 1,3 Prozent pro Jahr.

Die IATA erwartet für 2019, dass sich die Fluglinien weltweit nach einem Rekordgewinn im Jahr 2018 auf sinkende Profite einstellen müssen. Die IATA führt als wichtigste Gründe für ihre pessimistischere Gewinnprognose höhere Treibstoffpreise und höhere Kosten für die Beschäftigten an. Die Airlines dürften nicht umhinkommen, einen Teil der Kostensteigerung an ihre Kunden weiterzureichen. Aber auch das Flugangebot stößt nach Ansicht des Verbandes an seine Grenzen.

Die dennoch stabile gesamtwirtschaftliche Lage im europäischen Umfeld und insbesondere in Deutschland sowie ein Ölpreis auf anhaltend niedrigem Niveau lassen weiterhin eine positive Luftverkehrsentwicklung erwarten, auch wenn voraussichtlich die Zuwachsraten der Vorjahre nicht erreicht werden.

Die DFS prognostiziert auf der Grundlage des EUROCONTROL-STATFOR-Baseline-Szenarios ein Wachstum der Dienstleistungseinheiten in Deutschland von ca. 2,4 Prozent für das Jahr 2019 gegenüber 2018. Für den Bereich Tower erwartet die DFS einen DLE-Anstieg um ca. 2,0 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 hat die Europäische Kommission im Laufe des Jahres 2018 einen Entwurf für den Rechtsrahmen dieser Periode unterbreitet, welcher am 17. Dezember 2018 vom Single Sky Committee (SSC) verabschiedet wurde. Mit der neuen Regulierung versucht die Kommission, auf Regelungsdefizite der laufenden Regulierungsperiode einzugehen und einige Änderungen für die Abwicklung der Leistungsplanung und des Gebührensystems einzuarbeiten. Finale Zielwerte für die kommende Regulierungsperiode werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2019 kommuniziert. Die Leistungspläne müssen von den Mitgliedstaaten bis zum 1. Oktober 2019 der EU-Kommission zur Bewertung vorgelegt werden.

EASA

Die Revision der EASA Grundverordnung erschien am 22. August im EU-Amtsblatt als VO (EU) Nr. 2018/1139 und trat zum 11. September 2018 in Kraft. Damit wurde die Kompetenz der EASA als Agentur für die Luftsicherheit deutlich erweitert, z.B. in den Bereichen Umwelt, Forschung und internationale Zusammenarbeit. Darüber hinaus wird ihr die Koordinatorenrolle für Cybersecurity in der Luftfahrt zugesprochen. Unter dem neuen Rechtsrahmen wurden im EASA-Ausschuss im Februar 2019 unter anderem zwei Verordnungen für Drohnenzulassung und -betrieb beschlossen. Für das Jahr 2019 wird in Folge der Neuerungen auch die Verabschiedung der erheblich überarbeiteten Verordnung für die Zulassung und Zertifizierung der ATM/ANS-Dienstleister erwartet, welche ab Januar 2022 gelten soll.

Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnungen

Die EU-Kommission hat 2018 einige Initiativen zur Vorbereitung der geplanten Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnungen gestartet (u.a. Beauftragung einer Studie zur Analyse von Optimierungspotential in der europäischen Luftraum-Architektur, Einberufung einer „wise persons group“, deren Aufgabe es ist, insbesondere unter Berücksichtigung der aktuellen Kapazitätsengpässe Empfehlungen für das Luftverkehrsmanagement in Europa zu entwickeln). Ergebnisse und nächste Schritte werden 2019 erwartet.

Programm iCAS

Das Programm iCAS wurde um das Projekt iCAS Flight Object IOP erweitert. Nach Abschluss der Planungsphase beginnt 2019 die Umsetzung des Projekts. Das Projekt iCAS Flight Object IOP soll das ATS System iCAS an die Anforderungen gemäß Durchführungsverordnung EU Nr. 716/2014 der Europäischen Kommission anpassen. Dabei wird eine kostenteilige Beschaffung und Entwicklung eines um Flight Object IOP erweiterten ATS Systems iCAS im Rahmen der bestehenden iTEC und iCAS Kooperationen sowie in Kooperation mit dem UAC Maastricht angestrebt. Ein weiteres Ziel ist die abgestimmte Planung zur synchronisierten Einführung von Flight Object IOP an allen Kontrollzentralen der betroffenen europäischen Flugsicherungen, Eurocontrol sowie dem SESAR Deployment Manager im Rahmen des SESAR Deployment Programms.

Remote Tower Control

Als nächster Flughafen soll Erfurt ortsunabhängig kontrolliert werden, anschließend – nach einer weiteren Validierungsphase, in der das RTC-Konzept noch einmal überprüft wird – folgt der Flughafen Dresden.

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

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

SESAR Deployment Manager

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

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

Ziel des Projektes S-ATM Robusto ist die Einführung der ersten Stufe einer sektorlosen Flugverkehrskontrolle am Standort Karlsruhe.

Im Jahr 2018 wurde die Planungsphase der ersten Stufe S-ATM Robusto durchgeführt.

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 Verantwortungsbe-
reich befinden können. Mit der 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 dieses Projekt einen flexiblen Einsatz der Lotsen.

Auswirkungen eines ungeregelten Austritts des Vereinigten Königreichs aus der EU

Verschiedene Fachmedien sowie Stellungnahmen von Airlines gehen im Fall eines „harten Brexit“ von einem Ausfall des Luftverkehrs von zwei Tagen bis maximal drei Wochen aus. Dies würde für die DFS zu Gebührenaussfällen von einer bis acht Mio. Euro führen. Die meisten Airlines haben auch bereits Gegenmaßnahmen wie Gründung von EU-Töchtern, Verlegung von Maschinen, Veränderung der Eigentümerstruktur und ähnliche Maßnahmen ergriffen. Weitere Auswirkungen wie z.B. Währungsrisiken, Zoll- und Steuerbestimmungen sowie die Entsendung einzelner Mitarbeiter zur britischen Tochter ANS werden als gering angesehen.

Kapazitätsinitiative

Die DFS setzt die beschlossenen Maßnahmen konsequent fort, um vor dem Hintergrund steigenden Luftverkehrs die benötigte Kapazität im Luftraum kontinuierlich bereitstellen zu können. Dabei hat die Sicherheit allerhöchste Priorität. In der sog. internen Centerinitiative stellt die DFS rund 90 Projekte bereit, um die vom Markt nachgefragte Kapazität sicherzustellen.

Ein wichtiger Fokus liegt dabei auf der Nachführung von Lotsen, die von derzeit 122 auf 146 im nächsten Jahr erhöht werden soll, der Entlastung des oberen Luftraumes, der Zusammenarbeit mit dem Tarifpartner zur Flexibilisierung des Personaleinsatzes, der Einstellung ausgebildeter Fluglotsen – sog. „Ready Entries“ – sowie der Investition in neue, entlastende Technologien und strategisch wichtige Projekte.

Voraussetzung dafür, dies umsetzen zu können, sind genügend finanzielle Mittel, auch in Zeiten ökonomischer Regulierung. Die Zielwerte für die dritte Regulierungsperiode werden derzeit verhandelt.

6.2.2 Drittgeschäft

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

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

6.3 Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

6.3.1 Erlöse und Kosten

Die Aufwendungen des regulierten Geschäfts werden in besonderem Maße durch die Regulierung der Gebührensätze und die Personalkosten (über den Rechnungszins der bAV) beeinflusst.

Die Personalkosten werden durch die Nachführungen im FVK-Bereich und den Anstieg der Kosten der betrieblichen Altersversorgung aufgrund des weiterhin sinkenden Rechnungszinses weiter deutlich steigen. Daher wird die DFS im Jahr 2019 und den darauffolgenden Jahren der dritten Planungsperiode vor großen finanziellen Herausforderungen stehen.

Die Geschäftsführung begegnet diesen Herausforderungen mit tarifpolitischen Maßnahmen und reduziert mit dem Fünf-Punkte-Programm gezielt die Kosten. Sie fokussiert die Erhöhung der Produktivität, reagiert auf dynamische Nachfrage mit einer erhöhten Personalflexibilität und einer zielgerichteten Personalnachführung. Die Luftraumstrukturen und Verfahren werden optimiert und Investitionen in werthaltige, leistungsfähige und harmonisierte ATM-Systeme forciert. Projekt- und allgemeine Kosten sollen somit reduziert werden.

Für die Verkehrsentwicklung wird eine höhere Steigerung angenommen als für die zweite Regulierungsperiode zu Grunde gelegt wurde.

Die Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und damit verbunden die ökonomische Regulierung von Flugsicherungsgebühren führt 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 Teilung des Verkehrs- und 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 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. Insgesamt wird sich das Abschreibungsvolumen 2019 voraussichtlich leicht unter dem Niveau von 2018 bewegen.

6.3.3 Liquidität

Die Ereignisse an den Kapitalmärkten beeinflussen die Finanzstrategie der DFS mit zwei gegenläufigen Effekten. Schwache Kapitalmarktzinsen begünstigen die Kreditaufnahme und sorgen für niedrige Zinsaufwendungen. Gleichzeitig verhindern die am Markt erzielbaren Renditen substanzielle und risikoarme Erträge aus der Anlage des der betrieblichen Altersversorgung gewidmeten Planvermögens. In diesem Umfeld zahlt die DFS derzeit für ihre Sichteinlagen 30 – 40 Basispunkte Strafzinsen. Die Ergebnisentwicklung und die Endfälligkeit zweier Schulscheindarlehen in der kommenden Regulierungsperiode werden die Liquidität maßgeblich beeinflussen.

6.3.4 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

Die Geschäftsführung erwartet insgesamt ein stabiles Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland. Hierbei wird nach aktueller Einschätzung von einem Verkehrswachstum leicht unterhalb des hohen Niveaus der vergangenen Jahre ausgegangen.

Die Umsatzerlöse werden sich 2019 angesichts stark regulierter und daher sinkender Gebührensätze trotz Verkehrswachstums auf dem Niveau von 2018 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“.

Sie geht davon aus, dass die Bundesrepublik Deutschland zur nachhaltigen Stärkung der deutschen Luftverkehrswirtschaft an der bestehenden Übernahme von Kostenbestandteilen aus der Flugsicherungsgebühr durch den Bundeshaushalt weiter festhält. Eine Fortführung der Stärkung des Eigenkapitals der DFS durch Mittel aus dem Bundeshaushalt über das Jahr 2019 hinaus ist nicht geplant.

Die DFS führt ihr Maßnahmenpaket zur Kapazitätsverbesserung und besseren Planbarkeit des Luftverkehrs (vgl. 2.2.1) unter den anspruchsvollen Rahmenbedingungen konsequent fort.

Die Geschäftsführung erwartet für 2019 ein negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Millionen-Euro-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, 20. März 2019

Die Geschäftsführung

Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Robert Schickling

Dr. Michael Hann

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
Bilanz per 31.12.2018**

Aktiva	31.12.2018 TEUR	31.12.2017 TEUR	Passiva	31.12.2018 TEUR	31.12.2017 TEUR
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
<u>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</u>			I. Gezeichnetes Kapital	755.288	755.288
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	113.204	140.758	Nicht eingeforderte ausstehende Einlagen	0	-225.000
2. Geleistete Anzahlungen	18.887	17.890	Eingefordertes Kapital	755.288	530.288
	132.091	158.648	II. Kapitalrücklage	74.296	74.296
<u>II. Sachanlagen</u>			III. Gewinnrücklagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	242.300	257.319	andere Gewinnrücklagen	353.842	353.842
2. Technische Anlagen und Maschinen	182.872	180.204	IV. Verlustvortrag (i. Vj. Gewinnvortrag)	-125.521	7.380
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.649	19.680	V. Jahresfehlbetrag	-481.135	-132.901
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	21.347	13.193		576.770	832.905
	465.168	470.396			
<u>III. Finanzanlagen</u>			B. Rückstellungen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	45.585	32.325	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	711.422	625.180
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	28.030	31.290	2. Steuerrückstellungen	5.835	30.098
3. Beteiligungen	2.050	2.106	3. Sonstige Rückstellungen	123.822	111.023
	75.665	65.721		841.079	766.301
	672.924	694.765			
B. Umlaufvermögen			C. Verbindlichkeiten		
<u>I. Vorräte</u>			1. Anleihen	0	25.000
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.517	4.437	2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	134.596	139.976
2. Unfertige Leistungen	3.779	1.595	3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2.964	1.408
3. Geleistete Anzahlungen	43	10	4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.554	33.796
	8.339	6.042	5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	4.815	3.365
<u>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>			6. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	33.679	41.312
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152.155	150.123	7. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	14
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.897	4.415	8. Sonstige Verbindlichkeiten	121.429	121.568
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	72	0	davon aus Steuern: TEUR 14.369		
4. Sonstige Vermögensgegenstände	84.417	86.686	(i. Vj. TEUR 14.318)		
	241.541	241.224	davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: TEUR 13		
<u>III. Wertpapiere</u>			(i. Vj. TEUR 29)		
Sonstige Wertpapiere	715.999	997.025		325.037	366.439
<u>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>			D. Rechnungsabgrenzungsposten	19.885	20.728
	403.344	201.116			
	1.369.223	1.445.407	E. Passiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung	280.357	185.612
C. Rechnungsabgrenzungsposten	981	1.340			
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung	0	30.473			
	2.043.128	2.171.985		2.043.128	2.171.985

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01.2018 bis 31.12.2018**

	31.12.2018 TEUR	31.12.2017 TEUR
1. Umsatzerlöse	1.060.497	1.071.181
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	2.184	849
3. andere aktivierte Eigenleistungen	329	232
4. sonstige betriebliche Erträge	<u>43.207</u>	<u>60.164</u>
	1.106.217	1.132.426
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für bezogene Waren	-297	-884
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>-7.777</u>	<u>-8.198</u>
	-8.074	-9.082
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-597.764	-588.904
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung TEUR 455.604 (i. Vj. TEUR 275.220)	-519.395	-338.977
c) Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts	<u>-8.483</u>	<u>-8.455</u>
	-1.125.642	-936.336
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-105.472	-105.172
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	<u>-160.082</u>	<u>-164.697</u>
	-293.053	-82.861
9. Erträge aus Beteiligungen	221	186
davon aus verbundenen Unternehmen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 0)		
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.504	5.878
davon aus verbundenen Unternehmen TEUR 1.085 (i. Vj. TEUR 1.199)		
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 3.446)		
11. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages übernommene Verluste	-44	-43
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-166.128	-10.081
davon an verbundene Unternehmen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 0)		
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen TEUR 160.014 (i. Vj. TEUR 1.915)		
13. Ergebnisauswirkung aus der Veränderung des aktiven Unterschiedsbetrags aus der Gebührenabrechnung	-30.473	-45.869
14. Ergebnis nach Steuern	-485.973	-132.790
15. sonstige Steuern	4.838	-111
16. Jahresfehlbetrag	<u>-481.135</u>	<u>-132.901</u>

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen

Anhang für das Geschäftsjahr 2018

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 800 Euro betragen, im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

Finanzanlagen

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

Vorräte

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

Unfertige Erzeugnisse werden mit den Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Material- und Fertigungseinzelkosten sowie angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten und des Werteverzehrs des Anlagevermögens.

Forderungen

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

Wertpapiere

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

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Die Bestände und Guthaben sind jeweils mit dem Nennwert ausgewiesen.

Zuschüsse

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

Die DFS beteiligt sich an einer von der EU initiierten Förderung gezielter Investitionen in den Air Traffic Management-Bereich. Aus diesem Förderprogramm der Connecting Europe Facility (CEF) bewilligte die EU der DFS in 2018 Zuschüsse in Höhe von insgesamt 35,2 Millionen Euro zur Förderung von SESAR-Implementierungsvorhaben. Die DFS sieht vor, die Fördermittel zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren zu verwenden und berücksichtigt sie in der Gebührenüberdeckung. Zuschüsse für Sachanlagen erfasst die DFS als Abgrenzungsposten und löst sie über die Nutzungsdauern der zugrundeliegenden Sachanlagen erfolgswirksam auf.

Rückstellungen

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

Die Rückstellungen für Pensionen und vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen werden mit dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Method) nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Berücksichtigung der Heubeck-Richttafeln 2018 G (im Vorjahr 2005 G) ermittelt. Hierbei wurde ein Diskontierungszinssatz von 3,21 Prozent zugrunde gelegt. Dieser ergibt sich als durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren und wird, gemäß der Rückstellungsabzinsungsverordnung vom 18.11.2009, von der Deutschen Bundesbank ermittelt und veröffentlicht. Außerdem wird beim Versorgungstarifvertrag 2009 der während der Rentenphase garantierte Inflationsausgleich einbezogen. Dieser beläuft sich bei den laufenden Versorgungsleistungen auf 1,25 Prozent. Für den Personenbestand „Ehemalige Mitarbeiter“ mit Austrittsdatum vor dem 01.11.2004 wird mit statischem Verweis auf den Versorgungstarifvertrag 2005 ein Trend von 2,0 Prozent einbezogen. Neben einem angemessenen Karrieretrend erfolgt die Berücksichtigung eines Gehaltstrends von 2,5 Prozent.

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeit setzen sich aus bereits bestehenden einzelvertraglichen Vereinbarungen und dem zum 01.04.2017 abgeschlossenen Tarifvertrag über Altersteilzeit (ATZ-TV) zusammen. Die Bewertung der Aufstockungsbeträge und Erfüllungsrückstände erfolgt gemäß § 253 Abs. 1 HGB mit dem Erfüllungsbetrag der zugesagten Leistungen. Hierbei wurde ein Diskontierungszinssatz von 2,32 Prozent zugrunde gelegt.

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

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

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

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

Verbindlichkeiten

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

3. Erläuterungen zur Bilanz

3.1. Aktiva

3.1.1 Anlagenspiegel

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

3.1.2 Immaterielle Vermögensgegenstände

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

3.1.3 Sachanlagen

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

3.1.4 Finanzanlagen

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

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

3.1.5 Vorräte

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich im Wesentlichen um Ersatzteile für flugsicherungstechnische Anlagen sowie unfertige Leistungen.

3.1.6 Forderungen

Fremdwährungsforderungen bestanden zum 31.12.2018 nicht.

3.1.7 Sonstige Vermögensgegenstände

	TEUR	
Restlaufzeit > 1 Jahr	2018	2017
Forderung aus QTE-Transaktion	22.876	28.145
Fördergelder (Forderungen)	42.564	24.341
Umzugshilfen	5	10
Treuhandverein Bankkonto	50	50
Summe	65.495	52.546
Restlaufzeit ≤ 1 Jahr	2018	2017
Treuhandverein Bankkonto	6.118	5.868
Umsatzsteuerguthaben	4.772	3.591
Zinsforderungen	2.103	2.411
Forderung aus QTE-Transaktion	5.269	4.951
Debitorische Kreditoren	0	16.665
Forderungen an Mitarbeiter	18	20
Andere	216	634
Summe	18.496	34.140
Gesamt	83.991	86.686

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 981 TEUR (im Vorjahr 1.340 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 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 vollständige 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.

Aus vorgenannten Gründen wurde der Posten – im Hinblick auf die einmaligen Umstellungseffekte – im Jahr 2018 vollumfänglich ausgeglichen.

3.2 Passiva

3.2.1 Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital ist zum 31.12.2018 mit 755.287.500,00 EUR (im Vorjahr 755.287.500,00 EUR) eingetragen, die Kapitalrücklage beträgt 74.295.782,10 EUR.

Aus einer 2016 erfolgten Stammkapitalerhöhung gegen Ausgabe von 4.500.000 weiteren Geschäftsanteilen zum Nennbetrag von jeweils 100,00 EUR (Eintragung in das Handelsregister am 01.03.2016) erhielt die DFS 2018 die noch verbliebenen ausstehenden Einlagen (225,0 Mio. EUR) von der Gesellschafterin zu je 112,5 Mio. EUR.

3.2.2 Rückstellungen

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

Der aus den geänderten Bewertungsvorschriften des BilMoG resultierende Zuführungsbetrag wird bis spätestens zum 31.12.2024 jährlich zu mindestens einem Fünftel angesammelt. Im Jahr 2018 wurden 26,3 Mio. EUR zugeführt. Der verbleibende, in der Bilanz noch nicht erfasste Wert beträgt zum 31.12.2018 158,0 Mio. EUR.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Absatz 6 Satz 3 HGB beträgt 668,7 Mio. EUR.

Pensionsverpflichtungen (TEUR, unsaldiert)	2018
- bei einem Durchschnittszins von 7 Jahren	4.339.424
- bei einem Durchschnittszins von 10 Jahren	3.670.674
- Unterschiedsbetrag (§ 253 Absatz 6 HGB)	668.750

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.

Den Unterschiedsbetrag wegen geänderter biometrischer Rechnungsgrundlagen aus der Anwendung der neuen Heubeck-Richttafeln 2018 G in Höhe von 31,6 Mio. EUR erfasste die DFS im Personalaufwand.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2018	2017
Reorganisation der Betriebsstättenstruktur	6	1.749
Ausstehender Urlaub und Gleitzeit (netto)	27.494	23.646
Fehlende Rechnungen	9.725	7.823
Erbpachtvertrag Berlin-Schönefeld	2.394	2.318
Sonstige Personalkosten	45.402	41.565
Rückbaukosten	14.719	13.930
Altersteilzeit (netto)	10.219	4.619
Jubiläumszahlungen	3.148	3.018
Aufbewahrungspflichten	9.623	9.426
Übrige	1.092	2.929
Gesamt	123.822	111.023

3.2.3 Verbindlichkeiten

2018, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr ≤ 5 Jahre	> 5 Jahre	
Gegenüber Kreditinstituten	10.994	123.602	---	134.596
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2.964	---	---	2.964
Lieferungen und Leistungen	27.015	539	---	27.554
Gegenüber Gesellschafter	4.815	---	---	4.815
Gegenüber verbundenen Unternehmen	33.679	---	---	33.679
Sonstige Verbindlichkeiten	20.930	100.500	---	121.430
Gesamt	100.397	224.641	---	325.038

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

Fremdwährungsverbindlichkeiten bestanden zum 31.12.2018 in Höhe von 243 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, der R. Eisenschmidt 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 32.730 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 betreffen den Teil der platzierten Schuldscheindarlehen, der gegenüber Nichtbanken besteht. In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Steuern in Höhe von 14.369 TEUR enthalten. Weitere wesentliche Posten sind Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern (4.604 TEUR) sowie an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) abzuführende Gebührenanteile zugunsten des Deutschen Wetterdienstes (933 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.

4 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

4.1 Umsatzerlöse

	TEUR	
	2018	2017
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.023.396	1.027.858
Andere Umsatzerlöse	37.101	43.323
Umsatzerlöse Gesamt	1.060.497	1.071.181

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2018	2017
Streckengebühren	867.404	859.803
An- und Abfluggebühren	185.438	182.470
Abführungen an das BAF aus An- und Abfluggebühren	-971	-942
Über-/Unterdeckung aus Vorjahren (Carry-over)	34.914	23.471
Überdeckung laufendes Jahr (Carry-over)	-129.658	-103.343
Erlöse aus Strecken- und An- und Abfluggebühren	957.127	961.459
Erstattungen des Bundes für militärische Flüge und Einrichtungen	43.955	43.906
Erstattungen des Bundes für gebührenbefreite Flüge	18.000	18.000
Nachrichten für Luftfahrer	78	180
Flugvermessungen	3.634	3.757
Übrige Flugsicherungsleistungen	602	556
Sonstige Flugsicherungsleistungen	66.269	66.399
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.023.396	1.027.858
Beratungsleistungen	563	529
Personaldienstleistungen	8.424	15.291
Vorfeldkontrolle	2.273	2.279
Ausbildungsleistungen	5.584	11.594
Kostenerstattungen	19.314	12.652
Energieverkäufe	27	32
Sonstige	916	946
Andere Umsatzerlöse	37.101	43.323
Umsatzerlöse Gesamt	1.060.497	1.071.181

4.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2018	2017
Versicherungsleistungen für Pensionen	1.655	1.480
Zuschüsse der EU-Kommission zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	26.459	32.209
Auflösung von sonstigen Rückstellungen	7.624	7.512
Erträge aus der QTE-Rumpfstruktur	2.649	9.255
Andere	4.820	9.708
Gesamt	43.207	60.164

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

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 8.024 TEUR (im Vorjahr 7.997 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. Den Unterschiedsbetrag wegen geänderter biometrischer Rechnungsgrundlagen aus der Anwendung der neuen Heubeck-Richttafeln 2018 G in Höhe von 31,6 Mio. EUR erfasste die DFS als periodenfremden Aufwand im Personalaufwand.

4.4 Abschreibungen

Unter den Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen werden die planmäßigen handelsrechtlichen Abschreibungen ausgewiesen. Im Jahr 2018 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

4.5 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2018	2017
Aufwendungen nach Artikel 67 Absatz 1 und 2 EGHGB	26.328	26.328
Aufwendungen aus der QTE-Rumpfstruktur	3.585	3.012
Kosten Rückdeckungsversicherung	1.165	2.068
Ersatzteile und Instandhaltung	49.459	50.676
Raumkosten	19.840	20.507
Miete und Leasing	8.154	8.231
Fremdpersonal	9.022	6.621
Sonstiger Personalaufwand	8.961	8.129
Rechts- und Beratungskosten	3.577	3.346
Reisekosten	6.811	6.361
Telekommunikationskosten	7.150	6.715
Kosten Vorjahre	2.097	1.261
Kraftfahrzeugkosten	3.497	3.336
Anlagenabgänge	1.015	5.012
Versicherungen	2.187	2.200
Zeitschriften, Fachliteratur, Büromaterial	933	899
Werbekosten	2.224	1.359
Bewirtungen	1.031	925
Kosten des Geldverkehrs	564	1.025
Abwertungen auf Forderungen und Forderungsverluste	938	5.614
Übrige	1.544	1.072
Gesamt	160.082	164.697

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 3.112 TEUR (im Vorjahr 6.272 TEUR) für Infrastrukturkosten von Gebäuden, Anlagenabgänge und sonstige Leistungen enthalten.

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

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

4.6 Zinsen und ähnliche Erträge

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

Die im Geschäftsjahr vereinnahmten Zinsen belaufen sich auf 3.554 TEUR (im Vorjahr 2.394 TEUR).

4.7 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Position enthält Zinsaufwendungen aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Altersteilzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen nach Verrechnung mit entsprechenden Erträgen aus Vermögensgegenständen des Deckungsvermögens in Höhe von 157.968 TEUR (im Vorjahr 3.278 TEUR Ertrag). 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 2.046 TEUR (im Vorjahr 1.915 TEUR). Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 7.194 TEUR (im Vorjahr 8.666 TEUR) gezahlt.

4.8 Ergebnisauswirkung aus der Veränderung des Aktiven Unterschiedsbetrages aus der Gebührenabrechnung

In diesem Posten ist ein Aufwand in Höhe von 30.473 TEUR (im Vorjahr 44.869 TEUR) aus genehmigten, auf 15 Jahre zu verteilenden, Nachholeffekten enthalten (vgl. hierzu auch 3.1.10).

4.9 Ertragsteuern

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

Die DFS GmbH zahlte im laufenden Geschäftsjahr 1.899 TEUR Körperschaftsteuer und 2.070 TEUR Gewerbesteuer für das Geschäftsjahr 2018. Es wird mit einer Erstattung für 2018 gerechnet.

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

Latente Steuern

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

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

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

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

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

	2018	2017
	TEUR	TEUR
Laufende Ertragsteuern	0	0
Latente Ertragsteuern Wahlrecht § 274 Abs. 1 S. 2 HGB	0	0
Ertragsteueraufwand	0	0

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

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

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	
	2018	2017	2018	2017
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Sachanlagen	373	415	53	72
Anteile an verbundenen Unternehmen	342	342	0	0
Forderungen und				
Sonstige Vermögenswerte	40	54	0	9.092
Rückstellungen für Pensionen				
und ähnliche Verpflichtungen	436.116	318.892	0	0
Sonstige Rückstellungen	13.215	10.739	0	0
Verbindlichkeiten	1.368	1.088	0	
	451.454	331.530	53	9.164
Auswirkung § 31b LuftVG:				
Sachanlagen	-364	-404	-53	-72
Forderungen und				
Sonstige Vermögenswerte	0	0	0	-9.092
Rückstellungen für Pensionen				
und ähnliche Verpflichtungen	-424.442	-310.743	0	0
Sonstige Rückstellungen	-13.133	-10.703	0	0
Verbindlichkeiten	0	0	0	0
	-437.939	-321.850	-53	-9.164
Sonstige Wertberichtigungen	-7.783	-5.436	0	0
Saldierung	0	0	0	0
Latente Ertragsteuern	5.732	4.244	0	0

Der aktive latente Steuerüberhang der Organträgerin DFS GmbH beträgt 5.732 TEUR (im Vorjahr 4.244 TEUR).

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

Die Überleitung vom erwarteten zum tatsächlichen Ertragsteueraufwand ist nachfolgend dargestellt:

	2018	2017
	TEUR	TEUR
Jahresfehlbetrag vor Ertragsteuern	-481.135	-132.901
Erwarteter Ertragsteuersatz in %	29,83	29,83
Erwarteter Ertragsteueraufwand	0	0
Reduzierung Bemessungsgrundlage wg. § 31b LuftVG	0	0
Steuern Vorjahre aufgrund BP	0	0
Ausländische Steuern	0	0
Abweichungen der Gewerbeertragsteuer	0	0
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand	0	0
Effektiver Steuersatz in %	0,00	0,00

5 Ergänzende Angaben

5.1 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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 verzeichnet einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 481,1 Mio. EUR und damit kein für Ausschüttungen verfügbares Ergebnis.

5.3 Haftungsverhältnisse

Es bestehen zum 31.12.2018 Verbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen im Sinne des § 251 HGB in Höhe von 2.754 TEUR (im Vorjahr 883 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 31.12.2018 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:

2018, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Darlehenszusagen (nicht beansprucht)	---	---	21.970	21.970
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien	11.000	---	---	11.000
Miet-, Pacht-, Leasingverträge	998	989	---	1.987
Gesamt	11.998	989	21.970	34.957

Gegenüber der DFS Energy GmbH besteht eine konzerninterne Darlehenszusage über 50.000 TEUR mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2031 zur Finanzierung der abgeschlossenen Sanierung der Energiezentrale. Diese war, nach unterjähriger Tilgungsleistung (3.260 TEUR), zum 31.12.2018 noch mit 28.030 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

2018, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Bestellobligo für immaterielle Vermögensgegenstände	11.231	38.169	---	49.400
Bestellobligo für Sachanlagen	49.618	28.314	2.386	80.318
Bestellobligo, andere	51.253	56.207	852	108.312
Gesamt	112.102	122.690	3.238	238.030

5.6 Anteile an Sondervermögen

Die DFS hat 2016 den ATPC-UI-FONDS aufgelegt und hält seither 100 Prozent der Anteile an diesem Fonds mit einem Gesamtbuchwert von rund 1.111,2 Mio. EUR per 31.12.2018. Der Marktwert des Fonds beträgt per 31.12.2018 rund 1.112,0 Mio. EUR. Die Assets des Fonds sind kurzfristig ohne wesentliche Abschläge veräußerbar. Mit der derzeitigen Strategischen Asset Allocation liegt die erwartete Rendite des ATPC-UI-FONDS für das Kalenderjahr 2019 bei 1,70 Prozent. Um Verluste zu begrenzen, ist ein externer Risikomanager mandatiert, der fortlaufend das Marktrisiko (sog. Beta-Risiko) überprüft. Als allgemeines Anlageziel strebt die DFS hierbei eine Verringerung der Verlustrisiken auf Jahresbasis verglichen mit der strategischen Asset Allokation bei gleichzeitiger Erwirtschaftung einer zur Allokation vergleichbaren Rendite über einen Marktzyklus hinweg an.

5.7 Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten setzt sich wie folgt zusammen:

	2018	2017
Eigene Mitarbeiter	5.243	5.262
davon gewerbliche Arbeitnehmer	21	22
davon Angestellte	4.914	4.971
davon beurlaubte Soldaten	161	171
davon technische und kaufmännische Studierende und Auszubildende	147	98
Mitarbeiter des LBA	143	166
davon Beschäftigte (TVöD)	29	35
davon Beamte	114	131
Gesamt	5.386	5.428

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

	Beteiligungs- quote in %	Eigenkapital in TEUR	Jahresergeb- nis in TEUR
Unmittelbar gehaltene Anteile			
DFS International Business Services GmbH Langen, Deutschland	100,00	47.007	811
DFS Energy GmbH Langen, Deutschland ¹⁾	100,00	5.132	0
FCS Flight Calibration Services GmbH Braunschweig, Deutschland ³⁾	55,00	4.122	514
GroupEAD Europe S.L. Madrid, Spanien ³⁾	36,00	2.165	651
BILSODA GmbH & Co. KG Pullach, Deutschland ³⁾	24,90	2.693	-81
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	12.077	3.329
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	288 TGBP	-1.572 TGBP
Kaufbeuren ATM Training GmbH Kaufbeuren, Deutschland ²⁾	100,00	100	0
DAS Aviation Services Bahrain CO W.L.L., Manama, Bahrain	100,00	42 TBHD	2 TBHD
Droniq GmbH (in Gründung), Frankfurt am Main, Deutschland	51,00	---	---
FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH, Wien, Österreich	30,00	32	-3
UNIFLY NV, Antwerpen, Belgien	23,60	2.996	-2.066

¹⁾ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS

²⁾ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS IBS

³⁾ Werte zum 31.12.2017

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	79.252	15.835	213
Bezogene Leistungen	---	-7.598	-131
Personalaufwand	-8.483	---	---
Sonstige betriebliche Aufwendungen	---	-9.020	-137
Zinserträge	---	1.085	---
Zinsaufwendungen	---	---	---
Beteiligungserträge / Verlustausgleich	---	-44	221

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 44 TEUR resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag zwischen der DFS und der DFS Energy. Aus einer Beteiligung erhielt die DFS eine Ausschüttung von 221 TEUR.

Vermögensgegenstände / Schulden, TEUR	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
Finanzanlagen	---	73.615	2.050
Forderungen*	773	5.901	72
Verbindlichkeiten*	5.587	34.683	---

* 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		3.549.599
Aktivwerte (Anschaffungskosten)	2.838.177	
Aktivwerte (beizulegender Zeitwert)		2.838.177
Nettobetrag (Pensionsrückstellung)		<u>711.422</u>

Rückstellung Ausstehender Urlaub und Gleitzeit		52.192
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	24.698	
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)		24.698
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)		<u>27.494</u>

Rückstellung Altersteilzeit		14.504
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	4.285	
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)		4.285
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)		<u>10.219</u>

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

Aufwand Pensionsrückstellungen		-116.786
Aufwand Aktivwerte	-71.413	
Ertrag Aktivwerte	30.468	
Nettobetrag (enthalten in: Zinsen und ähnliche Aufwendungen)		<u>157.731</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 a. D., Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Vorsitzende)
- Frank Best, Oberst i. G., Bundesministerium der Verteidigung (ab 16.08.2018)
- 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 (bis 16.08.2018)
- Dr. Angelika Kreppein, Regierungsdirektorin, Bundesministerium der Finanzen
- Dr. Carl-Stefan Neumann, Unternehmensberater

Vertreter der Arbeitnehmer

- Markus Siebers, Fluglotse (stellvertretender Vorsitzender)
- Catja Gräber, Referentin Datenkommunikationsdienste (bis 16.08.2018)
- Sabrina Leitzbach, Fluglotsin (ab 16.08.2018)
- Volker Möller, Fluglotse (bis 16.08.2018)
- Peter Schaaf, Fluglotse, Vorsitzender Gesamtbetriebsrat
- André Vöcking, Flugsicherungsingenieur (ab 16.08.2018)
- Jörg Waldhorst, Referent Luftfahrt (ab 16.08.2018)
- Andrea Wächter, Leiterin Tower Hamburg
- Dirk Wendland, Systemingenieur (bis 31.05.2018)
- Hagen Schlütter, Leiter Abnahmemanagement für ATS-Systeme (01.06.2018 bis 16.08.2018)

5.13 Gesamtbezüge der Organmitglieder

Im Geschäftsjahr 2018 betrugen die Gesamtbezüge der Mitglieder der Geschäftsführung 1.359 TEUR und die Vergütungen des Aufsichtsrats rund 10 TEUR.

Vergütung der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2018 in TEUR

Name	Erfolgsun- abhängige Komponente	Erfolgs- abhängige Komponente	Gesamt- Bezüge
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	349	151	500
Robert Schickling	292	133	425
Dr. Michael Hann	301	133	434
	942	417	1.359

Kredite

Mitglieder der Geschäftsführung erhielten im Geschäftsjahr 2018 vom Unternehmen keine Kredite.

Pensionsrückstellungen

Zum Ende des Geschäftsjahres 2018 beläuft sich die Pensionsrückstellung für Pensionszusagen gegenüber den derzeitigen Geschäftsführungsmitgliedern auf 4.552 TEUR. Für Pensionszusagen gegenüber früheren Geschäftsführungsmitgliedern besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von insgesamt 12.715 TEUR.

Pensionszahlungen an frühere Geschäftsführungsmitglieder

Im Geschäftsjahr 2018 erhielten frühere Mitglieder der Geschäftsführung Pensionszahlungen in Höhe von insgesamt 788 TEUR.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2018

Name (alphabetische Reihenfolge)	Vergütung (TEUR)
Frank Best (ab 16.08.2018)	0,5
Carmen von Bornstaedt-Radbruch	0,5
Antje Geese	1,3
Catja Gräber (bis 16.08.2018)	0,2
Dr. Martina Hinricher	0,9
Andreas Hoppe (bis 16.08.2018)	0,4
Dr. Angelika Kreppein	0,9
Sabrina Leitzbach (ab 16.08.2018)	0,5
Volker Möller (bis 16.08.2018)	0,5
Dr. Carl-Stefan Neumann	1,2
Peter Schaaf	0,6
Hagen Schlütter (01.06.2018 bis 16.08.2018)	0,2
Markus Siebers	0,8
André Vöcking (ab 16.08.2018)	0,4
Jörg Waldhorst (ab 16.08.2018)	0,5
Andrea Wächter	0,7
Dirk Wendland (bis 31.05.2018)	0,0
Gesamt	10,1

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 2018 vom Unternehmen keine Kredite.

Vergütung von Mitgliedern des Aufsichtsrats für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2018 keine Vergütungen für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge.

5.14 Honorar des Abschlussprüfers

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

	2018, TEUR
Prüfungsleistungen	102
Andere Bestätigungsleistungen	49
Steuerberatungsleistungen	---
Sonstige Leistungen	3
Gesamt	<u>154</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 20. März 2019

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 01.01.2018	Abschreibungen										Buchwerte	Buchwerte
		Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand	Stand		
					31.12.2018	01.01.2018				31.12.2018	31.12.2018		
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	635.107	9.971	-1.632	3.482	646.928	494.349	39.868	-493	0	533.724	113.204		140.758
Geleistete Anzahlungen	17.890	4.337	0	-3.340	18.887	0	0	0	0	0	18.887		17.890
Immaterielle Vermögensgegenstände	652.997	14.308	-1.632	142	665.815	494.349	39.868	-493	0	533.724	132.091		158.648
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	606.146	2.184	-2.300	290	606.320	348.827	17.224	-2.031	0	364.020	242.300		257.319
Technische Anlagen und Maschinen	992.843	39.608	-36.633	7.706	1.003.524	812.639	43.370	-35.357	0	820.652	182.872		180.204
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	82.825	3.849	-2.638	177	84.213	63.145	5.010	-2.591	0	65.564	18.649		19.680
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	13.193	16.469	0	-8.315	21.347	0	0	0	0	0	21.347		13.193
Sachanlagen	1.695.007	62.110	-41.571	-142	1.715.404	1.224.611	65.604	-39.979	0	1.250.236	465.168		470.396
Anteile an verbundenen Unternehmen	32.325	13.260	0	0	45.585	0	0	0	0	0	45.585		32.325
Ausleihungen an verbundenen Unternehmen	31.290	0	-3.260	0	28.030	0	0	0	0	0	28.030		31.290
Beteiligungen	2.107	0	-57	0	2.050	0	0	0	0	0	2.050		2.107
Finanzanlagen	65.722	13.260	-3.317	0	75.665	0	0	0	0	0	75.665		65.722
Anlagevermögen	2.413.726	89.678	-46.520	0	2.456.884	1.718.960	105.472	-40.472	0	1.783.960	672.924		694.766

Bericht des Aufsichtsrates

Art und Umfang der Prüfung und Beratung

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2018 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. Insbesondere zur Begleitung der Entwicklung des Drittgeschäfts im DFS-Konzern tagte der Ausschuss für das Drittgeschäft in zwei Sitzungen zu verschiedenen Aktivitäten der DFS und ihrer Tochtergesellschaften und informierte das Plenum über die wesentlichen Entwicklungen.

Herr Dirk Wendland ist zum 31. Mai 2018 in den Vorruhestand eingetreten und somit aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Damit ist sein gewählter Ersatzkandidat Herr Hagen Schlütter zum 1. Juni Mitglied des Aufsichtsrates geworden.

Im August 2018 hat sich der Aufsichtsrat in seiner 104. Sitzung turnusgemäß neu konstituiert. Ausgeschieden aus dem Aufsichtsrat sind Frau Catja Gräber, Herr Volker Möller und Herr Hagen Schlütter als Arbeitnehmervertreter sowie Herr Andreas Hoppe von der Anteilseignerseite. Für die Arbeitnehmerseite wurden Frau Sabrina Leitzbach, Herr André Vöcking und Herr Jörg Waldhorst in den Aufsichtsrat gewählt. Von Seiten des Gesellschafters wurde Herr Frank Best in den Aufsichtsrat entsandt.

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 2018 zu vier ordentlichen Sitzungen zusammen, um über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft zu beraten. Darüber hinaus hat die Geschäftsführung den Aufsichtsrat in insgesamt drei Informationsveranstaltungen über geplante Gesellschaftsgründungen umfassend informiert. Infolge der Neukonstituierung erfolgte zudem eine Einführungsveranstaltung für die neuen Mitglieder des Aufsichtsrates.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen Sitzungen schwerpunktmäßig mit

- dem Jahres- und dem Konzernabschluss 2017, dem Lagebericht sowie dem Konzernlagebericht und dem Bericht der Abschlussprüfer über die Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses 2017,
- dem Konzern-Wirtschaftsplan 2019 mit dem dazugehörigen Investitions- und Finanzplan,
- der Gründung der Frequentis DFS Aerosense GmbH,
- der Gründung der Droniq GmbH,
- der Gründung einer Tochtergesellschaft für die Bereitstellung von Flugsicherungspersonal in Bahrain,
- der Beteiligung der DFS IBS am Unternehmen Unifly NV und
- der Digitalisierungsstrategie.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die Investitionen

- iCAS Programmantrag 3,
- Neubau des Logistikzentrums der DFS und
- Erschließung der Funk- und Radarstandorte mittels Lichtwellenleiter

beschlossen.

Ergebnis der Prüfung

Der Aufsichtsrat stellt fest, dass sich der eingeschlagene Konsolidierungskurs auch im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter fortgesetzt hat. Auch wenn angesichts der Verkehrssteigerung und anderer Effekte die Gesamtkosten in den nächsten Jahren voraussichtlich steigen werden, erweisen sich wesentliche Kostensenkungsmaßnahmen als nachhaltig, so dass die Kosten um 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 2018 erzielten Erfolge. Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Betriebsräten, die hierzu beigetragen haben, gebühren ebenfalls Dank und Anerkennung.

Der Aufsichtsrat

Dr. Martina Hinricher
Vorsitzende