

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 und Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Langen

INHALTSVERZEICHNIS

Bestätigungsvermerk

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

Bilanz zum 31. Dezember 2019

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

Anhang für das Geschäftsjahr 2019

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilen wir wie folgt:

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019, sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft.

Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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.

Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmens- tätigkeit

Wir verweisen auf die Angaben in Abschnitt „5.1 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Anhang sowie die Angaben in Abschnitt „6. Prognosebericht“ des Lageberichts, in denen die gesetzlichen Vertreter beschreiben, dass sich die Ausbreitung von COVID-19 unmittelbar auf die globale Luftfahrtbranche erheblich auswirkt und zu einer negativen Umsatz- und Ergebnisbeeinflussung im Geschäftsjahr 2020 führen wird. Wie in den Angaben dargelegt, deuten diese Ereignisse und Gegebenheiten auf das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit hin, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko im Sinne des § 322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellt. Unsere Prüfungsurteile sind bezüglich dieses Sachverhalts nicht modifiziert.

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 Unternehmens-
tätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche
Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die be-
deutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmens-
tätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Un-
sicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen
Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls die-
se 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 Ge-
schäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der
deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung, ein den tatsächlichen Verhältnissen
entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft ver-
mittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzes-
entsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zu-
kunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter
Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Anga-
ben 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 un-
vermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten
Angaben abweichen.

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

Frankfurt am Main, den 13. März 2020

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Susanne Schorse
Wirtschaftsprüferin

Martin Lächele
Wirtschaftsprüfer



Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2019

Inhalt

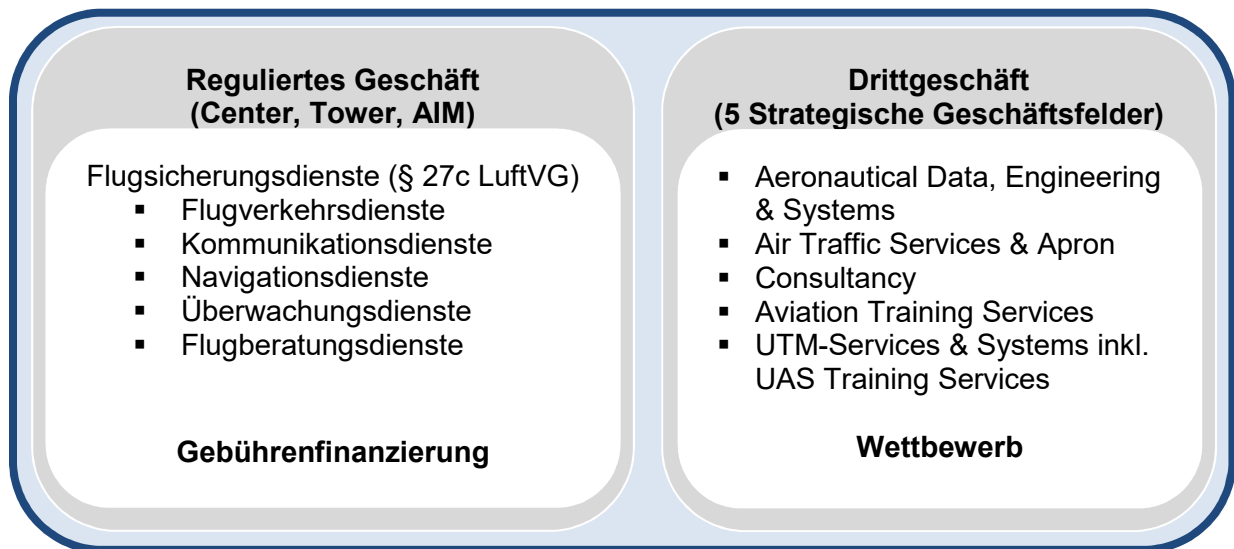
1	DFS im Überblick.....	3
2	Wirtschaftsbericht	12
3	Mitarbeiter.....	34
4	Compliance.....	38
5	Risikobericht	39
6	Prognosebericht.....	44

1 DFS im Überblick

1.1 Geschäftstätigkeit

1.1.1 Überblick

Die DFS sichert mit ihren insgesamt 5.585 operativen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den deutschen Luftraum und bietet zusätzliche Leistungen im freien Wettbewerb an (Drittgeschäft).



1.1.2 Regulierte Geschäft

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

Bereich Center

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

Die Europäische Kommission reguliert seit dem 1. Januar 2012 die Strecke mit einem 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 durch Rechtsverordnung des Bundes für den An- und Abflugbereich (FSAAKV) festgesetzt.

Bereich Aeronautical Information Management (AIM)

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

1.1.3 Drittgeschäft

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

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

1.2 Rechtlicher Rahmen und Führungsorganisation

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

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

Alleingesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die 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 zu Mitgliedern des Aufsichtsrats).

Veränderungen innerhalb der Geschäftsführung der DFS ab 2020

Die DFS strukturiert ihre Geschäftsführung neu und setzt damit einen Beschluss des Aufsichtsrates vom 23. Dezember 2019 um. Sie gliedert ab 2020 die Führungsstruktur in sodann vier funktionale Bereiche. Die Geschäftsverteilung und Aufgaben der Geschäftsführungsbereiche „Vorsitzender der Geschäftsführung“ und „Personal“ bleiben unverändert. Die Managementverantwortung und die Aufgaben des bisherigen Geschäftsführungsbereichs „Betrieb“ werden geteilt und durch die neu geschaffene Position des „Chief Technical Officer“ ergänzt. Der bisherige Geschäftsführer „Betrieb“, Robert Schickling, verließ Ende Januar 2020 auf eigenen Wunsch das Unternehmen. Seine Nachfolge trat Dirk Mahns zum 1. Februar 2020 an. Komplettiert wird die Unternehmensführung durch den neuen „Chief Technology Officer“ Friedrich-Wilhelm Menge seit 1. März 2020 (vgl. auch Kap. 5.1 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Anhang).

Aufsichtsrat und Gesellschafterin sind davon überzeugt, dass die DFS mit der Neustrukturierung den gegenwärtigen und künftigen Anforderungen noch besser gerecht wird. Die eingeleiteten Prozesse zur Weiterentwicklung der DFS und des DFS-Konzerns sowie die damit einhergehenden Veränderungen werden dadurch unterstützt und beschleunigt.

1.3 Strategien und Ziele

1.3.1 Strategische Ausrichtung

„Together for safe and smart European skies“

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

Automatisierung und Digitalisierung werden zunehmend in der Wertschöpfungskette der Luftfahrt, wie in jedem anderen Bereich auch, an Bedeutung gewinnen und zum wichtigen Erfolgsfaktor.

Der digitale Wandel bietet vielfältige Chancen – die systematische Analyse und Vernetzung großer Datenmengen ermöglicht eine effizientere Betriebsdurchführung, eine ausgeprägte Wirtschaftlichkeit sowie auch schlanke, effiziente Prozesse. Sie bringt weitreichende Veränderungen auf allen Ebenen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Allerdings verlangt sie neue Denkweisen.

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

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

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

Dafür verfolgt die DFS vier zentrale Unternehmensziele:

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

1.3.2 Programm „Sprint2024“

In der Regulierungsperiode 3 (2020–2024, vgl. 2.2.2) startet die DFS das Programm „Sprint 2024“, um weiterhin die Zukunftsfähigkeit der DFS zu sichern. Das Programm ist eine grundlegende Neufassung des 2019 planmäßig beendeten „5-Punkte-Programm“ und definiert sieben strategische Stoßrichtungen und legt unter der Prämisse Sicherheit Schwerpunkte auf Kapazität und Produktivität durch Innovation und Digitalisierung:



Sicherheit

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

1. Mensch und Unternehmenskultur

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

2. Kapazität

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

3. Innovation und Digitalisierung

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

4. Wirtschaftlichkeit

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

5. Drittgeschäft und Beteiligungen

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

6. Umwelt- und Klimaschutz

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

7. Europa und Regulierung

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

1.3.3 Finanzstrategie

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

Gute bis sehr gute Bonität

Kreditgeber, Geschäftspartner und Mitarbeiter sollen weiterhin auf die finanzielle Stabilität der DFS und ihrer Tochterunternehmen vertrauen können. Die DFS wird im Verbund mit ihrer Gesellschafterin das sehr gute Investment Grade Rating (vgl. 2.6.3) 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.

Risikomanagementsystem

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

1.4 Steuerung

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

Reguliertes Geschäft

Die Steuerung richtet sich an der Regulierung, den strategischen Dimensionen und Zielen, den Anforderungen des regulierten Geschäfts, der Organisationsstruktur sowie dem 2019 planmäßig beendeten 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 im Geschäftsjahr 2019 beendeten Fünf-Punkte-Programm (vgl. 1.3.2) 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. Die Rendite soll mittelfristig auf 6 Prozent gesteigert werden.

1.5 Forschung und Entwicklung

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

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

Die nationalen Aktivitäten befassen sich mit regionalen Herausforderungen wie der Optimierung von Flugrouten für Überflüge und des Betriebs von hoch belasteten Flughäfen wie Frankfurt und München einschließlich ihrer An- und Abflüge. Hierzu führt die DFS Real- und Schnellsimulationen durch, erprobt neue Schlüsseltechnologien und entwickelt darauf aufbauende Flugsicherungssoftware und geeignete Simulatoren. Überdies beteiligt sich die DFS auch an Förderprogrammen des Bundes, wie beispielsweise dem Luftfahrt-Forschungsprogramm sowie der Forschungsinitiative mFUND (Modernitätsfonds). Im Luftfahrt-Forschungsprogramm leitet die DFS zum wiederholten Mal ein Verbundvorhaben. Absicht bei Förderprojekten und allen weiteren Kooperationen ist, gemeinsam mit deutschen Partnern aus Forschung und Industrie die Ausgangsbasis für spätere internationale Aktivitäten zu verbessern.

Die DFS treibt innovative Entwicklungen voran. Dazu zählen:

- Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten aus der Ferne ohne Kontrollturm, RTC (Remote Tower Control, vgl. 6.2.1),
- 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. 51,7 Mio. EUR aufgewendet und ca. 295 Personalkapazitäten eingesetzt. Die Aktivierungsquote beträgt rund 39,0 Prozent.

Hierfür erhielt die DFS 2019 Fördermittelauszahlungen in Höhe von 41,3 Mio. EUR aus europäischen Förderprogrammen einschließlich SESAR und dem deutschen Luftfahrtforschungsprogramm. Die Umsetzung der F&E-Ergebnisse findet auch im Rahmen der SESAR Deployment Alliance (SDA) zusammen mit Flugsicherungsdienstleistern (Air Navigation Service Providers, ANSPs), Airlines und Flughafenbetreibern statt.

2 Wirtschaftsbbericht

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

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

Die global-ökonomische Entwicklung blieb im Jahr 2019 hinter den Erwartungen zurück. Handelsspannungen, die durch einen zunehmenden Protektionismus ausgelöst wurden, bremsten weltweit Exporte und die Industrieproduktion. Hinzu kamen geopolitische Spannungen, beispielsweise zwischen den USA und dem Iran, sowie Anti-Regierungsproteste in vielen Ländern, die zu Lasten der Wirtschaft gingen. Nach Schätzungen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) legte das globale reale Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2019 um 2,9 Prozent zu. Im Jahr zuvor hatte die OECD noch einen weltweiten Zuwachs von 3,5 Prozent prognostiziert. Die Weltbank ermittelte für das Jahr 2019 eine Zunahme der weltweiten Wirtschaftsentwicklung von 2,4 Prozent. In ihrer Prognose für 2019 ging die multinationale Entwicklungsbank noch von einer Zunahme von 2,9 Prozent für 2019 aus. Insgesamt ist damit im Jahr 2019 das langsamste Wachstumstempo seit der globalen Finanzkrise 2009 zu verzeichnen.

Das Statistische Amt der Europäischen Union (Eurostat) geht nach einer ersten Schätzung der Jahreswachstumsrate für 2019, basierend auf den vorliegenden Quartalsdaten, von einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Euroraum von 1,2 Prozent und in der EU28 von 1,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr aus. In Ihrer Herbstprognose aus dem Jahr 2018 hatte die Europäische Kommission für das Jahr 2019 noch eine Steigerung der Wirtschaftsleistung im Euroraum von 1,9 Prozent erwartet.

In Deutschland ist das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2019 um 0,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Die deutsche Wirtschaft ist damit im zehnten Jahr in Folge gewachsen. Der Aufschwung hat im Jahr 2019 jedoch an Dynamik verloren und sich annähernd auf den Erwartungen der Bundesregierung aus ihrer Herbstprojektion 2019 von 0,5 Prozent, allerdings unter der Erwartung des Jahreswirtschaftsberichtes 2019 von 1,0 Prozent, gefestigt. Gestützt wurde das Wachstum für 2019 bei schwachen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen vor allem durch den Konsum. Der deutsche Export nahm im Jahresdurchschnitt 2019 zu, allerdings weniger stark als in den Vorjahren.

2.2 Geschäftsverlauf

Die weltweiten gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen sind nicht spurlos am Luftverkehr vorbeigegangen. Weltweit ist die Nachfrage nach Luftverkehr zwar auch im vergangenen Jahr weiter gestiegen, aber das Wachstum hat sich gegenüber dem Vorjahr in Europa und insbesondere in Deutschland leicht abgeschwächt. Dieser Rückgang, der vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2019 stattfand, lässt sich hauptsächlich auf die abnehmende wirtschaftliche Dynamik in Deutschland zurückführen sowie auf den Abbau von Überkapazitäten, die nach der Insolvenz von Air Berlin durch die Fluggesellschaften zunächst überproportional aufgebaut worden waren. Für den Rückgang der Verkehrsleistung der deutschen Fluggesellschaften war unter anderem die Insolvenz der Germania im Januar 2019 ausschlaggebend.

Das DFS-eigene Lage- und Informationszentrum registrierte im Jahr 2019 insgesamt 3.334.424 (im Vorjahr 3.346.448) kontrollierte Flugbewegungen im deutschen Luftraum. Das entspricht einem Rückgang von 0,4 Prozent. Damit ist nach fünf Jahren mit steigenden Wachstumsraten im deutschen Luftraum erstmals ein Verkehrsrückgang zu verzeichnen. Die DFS kontrollierte hiervon 3.125.734 (im Vorjahr 3.121.493) Flüge. Verkehrsreichster Tag war mit 11.012 IFR-Flügen der 4. Juli 2019.

In einem schwierigen Jahr für die Luftfahrtbranche in Deutschland mit vielfachen Herausforderungen wie nachlassender wirtschaftlicher Dynamik, Marktkonsolidierung und einer sich verschärfenden Klimadebatte hat die DFS trotz aller Schwierigkeiten Erfolge erzielen und Fortschritte bei der strategischen Positionierung der DFS machen können. Erneut konnte die DFS ihr oberstes Ziel erreichen und hat weit mehr als 3 Millionen Flüge im deutschen Luftraum sicher kontrolliert.

Mit Blick auf das unerwartet starke Verkehrsaufkommen im Jahr 2018, das die gesamte Luftfahrt vor Probleme gestellt hatte und europaweit am Boden und in der Luft zu Kapazitätsengpässen bei Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugsicherungsorganisationen führte, hat es die Branche 2019 weitgehend geschafft, den Verspätungstrend zu stoppen. Die durch die DFS verursachten Verspätungen konnten im zweiten Halbjahr spürbar reduziert werden. Zielführend dafür waren die Luftfahrtgipfel im Oktober 2018 sowie im März 2019, bei denen Vertreter von Politik, Flughäfen, Airlines und der DFS insgesamt 24 Maßnahmen gegen die Verspätungssituation erarbeitet hatten, die umgesetzt wurden.

Insgesamt hat die DFS mehr als 70 Einzelmaßnahmen auf den Weg gebracht, um die Verspätungssituation zu verbessern. So hat die DFS beispielsweise Ende April die europaweite Initiative eNM/S19 (enhanced Network Manager Initiative / Summer 2019) im deutschen Luftraum gestartet, die eine Verlagerung von Flügen aus stark belasteten Sektoren vom oberen in den unteren Luftraum sowie einige laterale Verlagerungen im Fokus hatte. Seit Juni war es zudem nach einer Einigung mit dem Tarifpartner auf einen Kapazitäts- und Zukunftspakt möglich, Zusatzschichten in den Betrieb zu integrieren, um den Verkehr besser zu bewältigen.

Seit Mitte Juni 2019 war die DFS jede Woche pünktlicher als in der Vergleichswoche des Vorjahres, in einzelnen Wochen um bis zu 40 Prozent – ein wichtiger Erfolg, von dem vor allem die Kunden der DFS profitiert haben. Noch zu Beginn des Jahres deuteten manche Prognosen darauf hin, dass es 2019 im Luftverkehr mehr Verspätungen geben würde als im Jahr 2018.

Die Verbesserung der Kapazität bleibt dennoch ein wichtiges Thema. Trotz des nachlassenden Wachstums des Luftverkehrs wird die DFS bis auf Weiteres verstärkt operatives Personal nachführen. Die Geschäftsführung hat entschieden, die Nachführung von DFS-Lotsen von 126 im Jahr 2019 nochmals zu erhöhen und die Zahl dieser Ausbildungsplätze auf 146 aufzustocken. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazität betreffen die Modernisierung der Infrastruktur sowie die Weiterentwicklung der Flugsicherungssysteme. Vermehrte Anstrengungen richten sich dabei auf die zeitgerechte Einführung des Flugsicherungssystems iCAS II im unteren Luftraum.

Die sichere Integration von Drohnen in den Luftraum, ist eine Herausforderung, der sich in Zukunft die Flugsicherungen weltweit stellen müssen. Die DFS und die Deutsche Telekom haben für diese Frage gemeinsam eine Technologie entwickelt, die die Ortung von unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS) über das Mobilfunknetz ermöglicht. Damit wurde die zentrale Voraussetzung geschaffen, um Drohnen nicht nur im Nahbereich, sondern auch über größere Distanzen sicher einsetzen zu können – eine wesentliche Voraussetzung für den wirtschaftlichen Betrieb der unbemannten Fluggeräte. Die DFS sieht sich gut aufgestellt, um das Ziel, auch auf diesem Gebiet Technologieführer zu werden, zu erreichen.

Zu den weiteren erfolgreichen Maßnahmen des vergangenen Jahres, die die Zukunftsfähigkeit der DFS sichern, zählen neben vielen technischen Projekten und administrativen Verbesserungen auch die personalpolitischen Maßnahmen. Alle DFS-Führungskräfte haben die drei Wellen des Führungskräfte-Programms „Next Level Leadership“ durchlaufen. Dieses Programm adressiert ebenso zukünftige Führungskräfte.

Darüber hinaus hat die DFS mit dem Tarifpartner neue Vergütungstarifverträge abschließen können (vgl. Kap. 3), die sowohl die Wirtschaftslage des Unternehmens berücksichtigen als auch durch ihre Struktur die Vergütungssituation insbesondere der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit geringeren Einkommen verbessern.

Im Geschäftsjahr 2019 beendete die DFS erfolgreich das Fünf-Punkte-Programm. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Führungskräfte und die Geschäftsführung haben in den vergangenen Jahren intensiv an diesem Programm gearbeitet. Die DFS konnte so die Zusammenarbeit mit dem Sozialpartner verbessern, ein neues Kostenbewusstsein etablieren und das Drittgeschäft erfolgreich ausbauen. Darüber hinaus wurden weitere wichtige Entwicklungen im Personalwesen umgesetzt, wie zum Beispiel die Zertifizierung und Rezertifizierung von „Beruf und Familie“ oder die Etablierung dualer Studiengänge im FVK-Bereich.

Die Herausforderungen für 2020 wurden im zurückliegenden Jahr bereits adressiert. Durch die fortschreitende Digitalisierung haben sich die Rahmenbedingungen für die DFS verändert. Um für die Zukunft gut aufgestellt zu sein, müssen Investitionen in Technologien gestärkt werden. Deshalb hat die DFS das Zukunftsprogramm „Sprint2024“ aufgesetzt (vgl. Kap. 1.3.2). Das neue Programm knüpft an das Fünf-Punkte-Programm an und gibt maßgebliche Orientierung, wo die strategischen Schwerpunkte für die nächsten Jahre liegen.

2.2.1 Entwicklung des Luftverkehrs

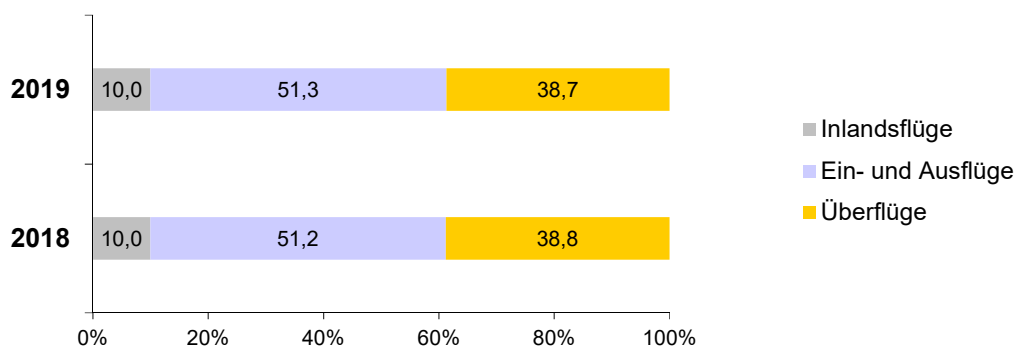
IFR-Flüge 2019

IFR-Flüge in Deutschland			
	2019	2018	Veränderung
Zivile Flüge	3.292.207	3.303.940	-0,4 %
Militärische Flüge	42.217	42.508	-0,7 %
Summe	3.334.424	3.346.448	-0,4 %

Der verkehrsreichste Tag im Jahr 2019 war mit 11.012 kontrollierten Flügen der 4. Juli.

Inlandsflüge, Ein- und Ausflüge sowie Überflüge verteilen sich im Wesentlichen im Verhältnis des Vorjahres.

Verteilung der IFR-Flüge (%)



Luftverkehr an DFS-betreuten Flughäfen

An den deutschen internationalen Verkehrsflughäfen ist im Jahr 2019 mit einer Zunahme von 0,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr kaum Wachstum festzustellen. An fast allen Flughäfen schwächte sich der sehr positive Trend zu Beginn des Jahres 2019 im weiteren Verlauf ab und kehrte sich zum Jahresende teilweise ins Negative.

Die Flughäfen Frankfurt und München konnten mit ihrer starken Ausrichtung auf Interkontinentalverkehre im Vergleich zum Vorjahr zulegen. Am Flughafen Düsseldorf führte ein leichter statistischer Nachholeffekt aus der Air-Berlin-Insolvenz und dem folgenden Streckenangebot von Eurowings zu einem deutlichen Wachstum.

Der Flughafen Leipzig wird mittlerweile weltweit als zentraler Luftfrachtumschlagplatz in Europa angesehen. So wächst das Frachtaufkommen, und damit auch das Gesamtverkehrsaufkommen.

Das Verkehrsaufkommen am Flughafen Berlin-Tegel wuchs im Vergleich zu 2018. Hier wirkt sich ins besonders das Engagement von easyJet aus, die weggefallene Air-Berlin-Strecken übernommen und das Angebot weiter ausgebaut hat. Darunter litt die Entwicklung am Flughafen Berlin-Schönefeld, da ein großer Teil des easyJet-Angebots von dort nach Berlin-Tegel verlegt wurde. Am Flughafen Köln/Bonn musste nicht nur ein Rückgang des Passagieraufkommens hingenommen werden, auch das Frachtaufkommen sank um ca. 5 Prozent. Dies resultierte für 2019 in einem leicht negativen Trend.

Vor allem in Nürnberg, aber auch an den kleineren Flughäfen war die Insolvenz von Germania sowie die Streckenkonsolidierung von Ryanair und anderen Billigflugairlines negativ zu spüren.

Verkehr an den internationalen Verkehrsflughäfen			
	2019	2018	Veränderung
Frankfurt/Main	513.722	511.844	0,4 %
München	414.068	410.242	0,9 %
Düsseldorf	225.440	218.204	3,3 %
Berlin-Tegel	192.958	186.535	3,4 %
Hamburg	149.239	148.853	0,3 %
Köln/Bonn	142.117	142.870	-0,5 %
Stuttgart	132.669	128.194	3,5 %
Berlin-Schönefeld	90.124	100.778	-10,6 %
Leipzig/Halle	75.432	74.736	0,9 %
Hannover	64.781	65.928	-1,7 %
Nürnberg	49.417	54.149	-8,7 %
Bremen	29.984	31.198	-3,9 %
Dresden	20.707	22.233	-6,9 %
Münster/Osnabrück	18.939	19.359	-2,2 %
Saarbrücken	7.988	9.119	-12,4 %
Erfurt/Weimar	4.704	5.502	-14,5 %
Summe	2.132.289	2.129.744	0,1 %

Wettbewerb, Kosten- und Sanierungsdruck der Airlines

Die Marktkonzentration auf wenige große Luftverkehrsgesellschaften hält weiterhin an. Bei anhaltend schwacher Konjunktur steht der Luftverkehrsmarkt allerdings vor einer Reihe von Herausforderungen.

Insbesondere konnten die zahlreichen Insolvenzen im Jahr 2019 wie von Germania, Thomas Cook, BMI Regional, Jet Airways oder WOW Air nicht kompensiert werden, so dass eine nachhaltige Verringerung des Flugangebots in Deutschland folgte. Meist agierten die vormaligen mittelständigen Luftverkehrsgesellschaften in Nischenmärkten und operierten von kleineren und regionalen Flughäfen aus. Das Angebot wurde daher nach der Insolvenz weitgehend gestrichen und ein unmittelbarer Übernahmeeffekt von einer der großen Luftverkehrsgesellschaften konnte nicht festgestellt werden. Letztgenannte Entwicklung spiegelt sich vorwiegend auf den mittleren und kleineren Flughäfen in Deutschland wider.

Die Luftverkehrsbranche selbst kämpfte darüber hinaus mit einigen Mängeln am Fluggerät, so dass nicht alle vorhandenen Ressourcen ausgeschöpft werden konnten. Das Grounding der B737 MAX führte dazu, dass neue Wachstumsimpulse ausblieben. Zudem kam es durch technische Fehler immer wieder zu Stilllegungen, insbesondere bei den Flugzeugmustern B737 NG und A220.

Weitere Airlines konsolidieren in Anbetracht ihrer schwierigen Geschäftsentwicklung. So hat beispielsweise Norwegian ihr Flugprogramm in Deutschland ab Winterflugplan 2019/2020 drastisch zusammengestrichen. In Deutschland fällt fast die Hälfte des Angebots weg. Zwei Flughäfen werden komplett aus dem Programm gestrichen. Innerhalb des Lufthansa-Konzerns wurden im Jahresverlauf die Verbindungen von Eurowings ausgedünnt.

Condor befindet sich seit dem 26. September 2019 unter dem sog. Schutzschirmverfahren und hat sich damit zunächst vom Insolvenzverfahren der Konzernmutter Thomas Cook abgekoppelt. Ab diesem Zeitpunkt flog die Airline deutlich weniger.

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.

Ab 2023 wird das EU-Emissionshandelssystem durch das ICAO-System „CORSIA“ abgelöst. Während der aktuelle EU-Emissionshandel nur die innereuropäischen Airlines kontrolliert, soll das neue System in den ICAO-Mitgliedsländern insgesamt den CO₂-Ausstoß der Airlines überwachen. CORSIA hat nicht nur die Reduktion der weltweiten CO₂-Emissionen im Luftverkehr zum Ziel, sondern will gleichzeitig für einen fairen Wettbewerb sorgen.

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 Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG). Fluggesellschaften müssen für Passagiere, die auf einem deutschen Flughafen ihre Flugreise beginnen, eine nach Entfernung zum Zielort gestaffelte Steuer entrichten.

Ab 1. April 2020 steigt die Luftverkehrssteuer für Flüge im Inland und in EU-Staaten um rund 76 Prozent, für längere Flüge um rund 43 Prozent. Das Finanzministerium rechnet dadurch mit Mehreinnahmen von 785 Mio. Euro im Jahr. Die geplante Absenkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets soll mit den Mehreinnahmen gegenfinanziert werden.

Steuerbetrag (EUR)			
	2020***	2019**	2018*
Kurzstreckenflüge	13,03	7,38	7,46
Mittelstreckenflüge	33,01	23,05	23,31
Langstreckenflüge	59,43	41,49	41,97

* gemäß Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung (LuftVStAbsenkV) 2018

** gemäß Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung (LuftVStAbsenkV) 2019

*** gemäß Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes vom 12. Dezember 2019

Insgesamt steigt mit der passagierabhängigen Luftverkehrsabgabe die Kostenbelastung für die gesamte Luftverkehrsbranche. Die Flugtickets dürften ab 2020 teurer werden, da Airlines die Luftverkehrsteuer normalerweise auf die Flugpreise aufschlagen. Die deutschen Airlines fühlen sich durch die Anhebung der Luftverkehrsteuer gegenüber ausländischen Mitbewerbern benachteiligt und kritisieren vor allem, dass kurze Flüge stärker betroffen sind als Langstreckenflüge. Das verzerrt den Wettbewerb.

Drohnen – Integration und Detektion

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 Zahl der 2019 von Piloten gemeldeten Behinderungen durch Drohnen ist erfreulicherweise zurückgegangen. Die absolute Anzahl der Behinderungen unterstreicht jedoch weiterhin die Richtigkeit und Notwendigkeit dieser Arbeiten. Insgesamt 125 Mal wurde der DFS 2019 eine solche Behinderung in Deutschland gemeldet, 110 Fälle davon im Umfeld eines Flughafens. Im Jahr zuvor waren es 158 Fälle gewesen, davon 125 im Umfeld eines Flughafens.

Zusammen mit der Deutschen Telekom hat die DFS das Joint Venture Droniq GmbH gegründet und die Weiterentwicklung des UAS-Traffic-Management-Systems (UTM) mit den Kernkomponenten Registrierung, Genehmigung, Missionsplanung und -optimierung, Ortung (Tracking) und Konfliktvermeidung intensiv vorangetrieben. 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 auch 2019 zahlreiche Anwendungsprojekte mit privaten und öffentlichen Partnern durchgeführt.

Mit der UTM-Entwicklung hat 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 vorbereitet. Die von der EASA erarbeitete Verordnung trat im April 2019 in Kraft. Innerhalb der vorgesehenen Übergangsfristen muss Deutschland die europäischen Vorgaben bis zum 1. Juli 2020 umsetzen und die gültige nationale Drohnenverordnung anpassen. Diese beinhaltet neben der Registrierung von Drohnenbetreibern auch die Identifizierbarkeit der Geräte sowie die Festlegung von Flugverbots- bzw. Flugbeschränkungszonen für UAS.

Im Juli 2019 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die DFS aufgefordert, für alle 16 (nach der Öffnung des Flughafens BER 15) Internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland ein System zur Detektion von Drohnen zu entwickeln und in Betrieb zu nehmen. Die DFS hat dazu im September 2019 eine Roadmap vorgelegt, die das geplante Vorgehen beschreibt. Im Dezember 2019 wurden erste Tests durchgeführt, um die Leistungsfähigkeit derzeit verfügbarer Systeme einzustufen.

Die Mitte 2017 veröffentlichte DFS-Drohnen-App mit mittlerweile ca. 75.000 Nutzern leistet einen wichtigen Beitrag zur umfassenden Information über die geltenden Regeln und Vorschriften sowie Beschränkungen beim Betrieb von Drohnen.

2.2.2 Wesentliche rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Gebührenbemessung und Erfolgsermittlung

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

Da insbesondere der 2013 geänderte IAS 19 erhebliche Schwankungen im Eigenkapital verursachte, mussten die regulatorischen Rahmenbedingungen angepasst werden, um volatile Gebühren zu vermeiden. Mit fachlicher Weisung vom 12. Dezember 2012 legte das BAF fest, dass der tatsächliche Finanzierungsaufwand für die bAV keinen spezifischen Kosteneffizienzzielen der Leistungsplanung unterliegen soll, sondern als Teil der „festgestellten Kosten“ der Leistungsplanung angesehen wird und somit Teil der Kostenbasis ist. Die Gebühr berücksichtigt im Rahmen der Leistungsplanung in sinngemäßer Anwendung von IAS 19 den Dienstzeit- und Zinsaufwand. Dabei orientiert sich der für die 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 (kalkulatorisches Modell). Weitere vorsichtige Annahmen zur Karriere, Gehalts- und Inflationsentwicklung unterstützen die fristgerechte Ausfinanzierung, vermeiden zufällige Schwankungen in der Gebührengrundlage und damit eine willkürliche Belastung der Luftraumnutzer. Ein in der Planungsphase für die folgende Referenzperiode festgestellter Unterschiedsbetrag zwischen Verpflichtungsumfang und Vermögen (Fehlbetrag in der Ausfinanzierung) wird über 15 Jahre verteilt und erhöht Umsatzerlöse und Liquidität.

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

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

Verlust des hälftigen Stammkapitals (§ 49 Abs. 3 GmbHG)

Die Geschäftsführung hat den Gesellschafter im Geschäftsjahr 2019 über den Verlust des hälftigen Stammkapitals informiert. Das Spannungsverhältnis zwischen regulatorischen Vorgaben bei der Gebührenermittlung einerseits und ambitionierten Leistungsanforderungen bei entsprechenden Kosten andererseits ermöglicht es der DFS derzeit nicht, substanziellen Eigenkapitalschmälerungen entgegenzuwirken. Ferner setzt die anhaltende Niedrigzinsphase vor dem Hintergrund der bestehenden Pensionsverpflichtungen Ergebnis und Eigenkapital unter Druck.

Die Geschäftsführung überwacht fortlaufend die Auswirkungen der aktuellen Geschäftsvorfälle, der Prognosen zum Geschäftsjahresende sowie der Mittelfristplanung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der DFS.

Regulierungsperiode 2 und Ausblick auf die Regulierungsperiode 3

Die Europäische Kommission legte die zweite Regulierungsperiode (Referenzperiode) für den Zeitraum von 2015 bis 2019 fest, verbunden mit verbindlichen europäischen Zielwerten für die Schlüsselbereiche Sicherheit, Kapazität, Kosteneffizienz und Umwelt, sowie einem finanziellen Anreizsystem für den Schlüsselbereich Kapazität.

Die Vorgaben des final genehmigten Leistungsplans verminderte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der DFS. Die DFS stand den Festlegungen zum Kosteneffizienzziel im FABEC-Leistungsplan für die RP2 kritisch gegenüber. Die Gestaltungsmöglichkeiten des Unternehmens wurden eingeschränkt und Festlegungen (z.B. zur Eigenkapitalverzinsung) spiegeln das Geschäftsrisiko nicht adäquat wider.

Im Rahmen der Vorbereitungen für die dritte Regulierungsperiode hat die DFS Ende 2019 dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung Vorschläge für die Festsetzung eines Leistungsplans für den Gesamtzeitraum der RP3 von 2020 bis 2024 unterbreitet. Diese Vorschläge sind mit den Luftverkehrsverbänden, welche die überwiegende Mehrheit der in Deutschland tätigen Luftverkehrsunternehmen repräsentieren (BDF und BARIG), abgestimmt. Hiermit ist es zum ersten Mal gelungen, in Deutschland einen breiten Konsens zu den Festlegungen für die kommende Regulierungsperiode zu erzielen (sog. „Nationale Lösung“, auch „Verhandlungslösung“).

Die DFS wird auch in der RP3 einen erheblichen Druck auf die Kosten und die erwartete Kapazitätsleistung spüren.

Unkontrollierbare Kosten – Costs exempt from cost-sharing

Art 14 Abs. 2a) VO (EU) 391/2013 ermöglichte für die Regulierungsperiode 2 von 2015 bis 2019 eine Be- oder Entlastung der Luftraumnutzer mit bzw. 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.

Die DFS hat daher in den jeweiligen Jahresabschlüssen für Verpflichtungen aus den „Unkontrollierbaren Kosten“ bereits Vorsorge getroffen. Im Rahmen der sog. „Nationalen Lösung“ für die Regulierungsperiode 3 (RP 3) von 2020 bis 2024 wird die DFS diese Position gebührend für die RP3 berücksichtigen.

In der RP 3 wird der Mechanismus der „Unkontrollierbaren Kosten“ durch die Regelungen des Art. 28 der VO (EU) 2019/317 in ähnlicher Form fortgesetzt. Allerdings werden die ermittelten Kosten zukünftig jährlich mit den Luftraumnutzern konsultiert und vom Mitgliedsstaat festgesetzt.

Europäisches Förderprogramm

Die EU plant bis Ende 2023 über die Connecting Europe Facility (CEF) eine Förderung gezielter Investitionen in den ATM-Sektor (Air Traffic Management) bis zu einer Höhe von über 2,5 Mrd. EUR (inkl. des neuen EU-Finanzrahmens ab 2021; gegenwärtig in Ausarbeitung). Die DFS beteiligt sich an diesem Programm und erhält derzeit bis Ende 2023 Fördergelder in einer Höhe von maximal 226,8 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.

EEG-Umlagebefreiung

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

Im Falle einer Klage durch die Amprion wird die Zahlung von EEG-Umlage auf die EEG-umlagepflichtigen Strommengen von DFS und PEI voraussichtlich rückwirkend ab Juni 2014 eingefordert. Bis zum 31. Dezember 2019 betrachtet, würde sich die dann ggf. fällige EEG-Umlage auf ca. 11,3 Mio. EUR (zzgl. Zinsen) belaufen. Davon entfallen ca. 8,0 Mio. EUR auf die DFS und ca. 3,3 Mio. EUR auf das PEI.

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

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

Aufgrund der vorgenannten Erfolgsaussichten für ein Obsiegen in letzter Instanz im Falle einer gerichtlichen Auseinandersetzung sieht es die DFS derzeit nicht als gegeben an, bilanzielle Vorsorge für diesen Sachverhalt treffen zu müssen.

2.2.3 Prognose-Ist-Vergleich

Prognose-Ist-Vergleich 2019			
	Ist zum 31.12.2018	Prognose für 2019	Ist zum 31.12.2019
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 14,93 Mio. An-/Abflug: 1,47 Mio.	Verhaltenes, aber stabiles Wachstum (DFS-Prognose)	Strecke: 15,13 Mio. An-/Abflug: 1,49 Mio.
Umsatzerlöse gesamt	1.060,5 Mio. EUR	Umsatzerlöse auf Vorjahresniveau	1.050,1 Mio. EUR
Abschreibungen	105,5 Mio. EUR	Abschreibungsvolumen unter Vorjahresniveau	91,1 Mio. EUR
Ergebnis gesamt	-481,1 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Mio.-EUR-Bereich	-368,6 Mio. EUR
FVK-Ausbildungsbeginn*	115	Intensivierung der FVK-Ausbildung	126

* Beginn der theoretischen Grundausbildung an der DFS-Flugsicherungsakademie. Insgesamt befanden sich zum 31.12.2019 DFS-weit 295 Personen in der mehrjährigen FVK-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		
	2019	2018
Gesamt	15.132.422	14.931.581
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+1,3	+4,4

Die DLE stiegen im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr um rund 1,3 Prozent. Der revidierte Leistungsplan, in dem 13.365.000 DLE für das Jahr 2019 erwartet wurden, wurde um 13,2 Prozent übertroffen. Das Jahr 2019 war durch eine deutlich nachlassende Dynamik der Verkehrsentwicklung im Jahresverlauf geprägt. Im 1. Quartal 2019 wurden noch Ausfälle von Air Berlin aus dem Vorjahr ausgeglichen, so dass im Vorjahresvergleich entsprechend hohe Zuwachsraten erzielt wurden. Ab dem 2. Quartal 2019 konnten bei schwacher Gesamtwirtschaftsleistung nur geringe Verkehrszuwächse verzeichnet werden. Insbesondere konnten die zahlreichen Insolvenzen in 2019 wie von dem deutschen Ferienflieger Germania, der britischen BMI Regional oder dem Reisekonzern Thomas Cook nicht kompensiert werden. Der Luftverkehr trägt damit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, aber auch branchenspezifischen Herausforderungen Rechnung.

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

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

Gebührensatz Strecke (€)						
	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Gesamtbetrag	63,61	63,63	67,07	69,36	82,59	90,15
Anteil DFS	54,39	54,63	58,09	60,10	66,68	74,56
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	0,0	-5,1	-3,3	-16,0	-8,4	+16,6

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

2.3.1.2 Bereich Tower

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

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

DLE-Entwicklung An-/Abflug		
	2019	2018
Gesamt	1.492.294	1.474.074
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+1,2	+3,5

Die DLE stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 Prozent und lagen rund 7,2 Prozent über dem revidierten Leistungsplan. Insbesondere im Inlandsverkehr musste im Jahresverlauf eine Verringerung des Flugangebots in Deutschland verzeichnet werden. Letztgenannte Entwicklung spiegelt sich vorwiegend auf den mittleren und kleineren Flughäfen in Deutschland wider.

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

Gebührensatz An- und Abflug (€)						
	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Gesamtbetrag	126,29	124,34	127,87	130,59	159,23	181,62
Anteil DFS	122,70	121,40	125,18	127,80	151,31	173,28
Veränderung Gesamtbetrag gegenüber Vorjahr (%)	+1,6	-2,8	-2,1	-18,0	-12,3	-1,2

Die Senkung des Gebührensatzes im Jahr 2019 war im Wesentlichen auf den Übertrag aus Überdeckungen aus dem Jahr 2017 infolge von Verkehrsabweichungen sowie Inflationsanpassungen zurückzuführen. Die Gebührenrate steigt im Jahr 2020 auf der Grundlage der Festlegungen im Leistungsplan um 1,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, der Anteil der DFS am Gebührensatz für den An- und Abflug geht auf rund 97 Prozent zurück.

2.3.1.3 Regulierung

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

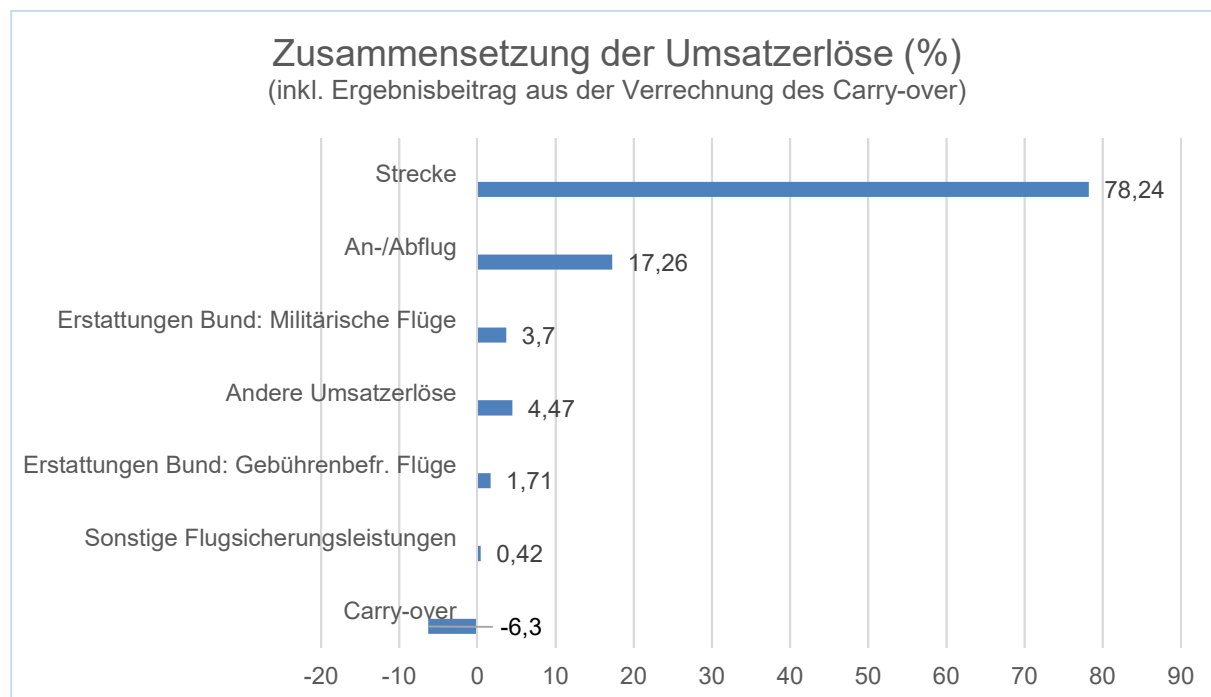
Für die Bereiche Center (seit 2012) und Tower (seit 2015) teilt die Verordnungslage Chancen und Risiken, die sich aus Abweichungen zwischen geplanter und tatsächlicher Verkehrsmenge ergeben, zwischen den Luftraumnutzern und der DFS auf. Werden definierte Grenzen überschritten, ist die DFS berechtigt 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 2019 Umsatzerlöse in Höhe von 1.050,1 Mio. EUR (im Vorjahr 1.060,5 Mio. EUR) und lag damit leicht unter Vorjahresniveau.

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 leicht von 1.023,4 Mio. EUR auf 1.003,2 Mio. EUR. Sie berücksichtigen die Verrechnung des Carry-over aus Vorjahren (71,3 Mio. EUR) sowie des Carry-over des Geschäftsjahres 2019 (-137,4 Mio. EUR). Die Erlöse in der Strecke und im An-/Abflug verminderten sich trotz leicht gestiegener DLE, angesichts regulatorisch abgesenkter Gebührensätze (vgl. 2.3.1).

Erlöse aus Streckengebühren (Mio. €)

	2019	2018	2017	2016	2015
Gesamtbetrag	826,8	867,4	859,8	899,3	962,3
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-4,7	+0,9	-4,4	-6,5	+20,1

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. €)

	2019	2018	2017	2016	2015
Brutto	182,2	185,4	182,5	211,5	233,8
Gebührenanteile Abführungen	(1,0)	(1,0)	(0,9)	(0,7)	(0,7)
Netto	181,2	184,4	181,6	210,8	233,1
Veränderung (netto) gegenüber Vorjahr (%)	-1,7	+1,5	-13,9	-9,6	+0,5

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. €)

	2019	2018	2017	2016	2015
Militärischer Einsatzluftverkehr	38,9	44,0	43,9	61,6	61,0
Gebührenbefreite Flüge	18,0	18,0	18,0	6,5	6,5
Gesamtbetrag	56,9	62,0	61,9	68,1	67,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-8,2	+0,2	-9,1	+0,9	+2,9

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

Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Mio. €)

	2019	2018	2017	2016	2015
Nachrichten für Luftfahrer	0,2	0,1	0,2	0,1	3,2
Flugvermessungen	3,5	3,6	3,8	2,7	2,2
Übrige Flugsicherungsleistungen	0,7	0,6	0,5	1,4	0,9
Gesamtbetrag	4,4	4,3	4,5	4,2	6,3
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	2,3	-4,4	+7,1	-33,3	+80,0

Andere Umsatzerlöse (Mio. €)

	2019	2018	2017	2016*	2015
Gesamtbetrag	46,9	37,1	43,3	22,5	18,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	26,4	-14,3	+93,3	+21,6	-5,6

* Vorjahresvergleich aufgrund BilRUG eingeschränkt

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

Innerhalb der sonstigen Flugsicherungsleistungen und anderen Umsatzerlöse erreichte das preisfinanzierte Geschäft mit 30,4 Mio. EUR (im Vorjahr: 26,8 Mio. EUR) einen Anteil von rund 59,3 Prozent.

2.3.3 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge (Mio. €)					
	2019	2018	2017	2016*	2015**
Gesamtbetrag	44,7	43,2	60,2	45,1	30,7
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	3,5	-28,2	+33,5	+46,9	-1,3

* Vorjahresvergleich aufgrund BilRUG eingeschränkt

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

Wesentliche Bestandteile:

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

2.4 Aufwandsschwerpunkte

Personalaufwand (Mio. €)					
	2019	2018	2017	2016	2015
Gesamtbetrag	1.285,6	1.125,6	936,3	703,9	1.057,0
Löhne und Gehälter	624,1	597,7	588,9	598,0	588,3
soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	653,0	519,4*	338,9	83,0	441,7
Personalkosten des LBA**	8,5	8,5	8,5	22,9	27,0
Anteil am Gesamtaufwand (%)	82,5	80,4	77,0	73,7	82,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+14,2	+20,2	+33,0	-33,4	+52,5

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

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

Die Verzinsung der Pensions- und Vorruhestandsrückstellungen (116,3 Mio. EUR) wird dem Finanzergebnis belastet, die Erträge aus Planvermögen (175,9 Mio. EUR) werden dem Finanzergebnis gutgeschrieben.

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. €)					
	2019	2018	2017	2016	2015*
Gesamtbetrag	173,8	160,1	164,7	148,3	154,4
Anteil am Gesamtaufwand (%)	11,1	11,4	13,6	15,5	11,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	8,6	-2,8	+11,1	-4,0	21,8

* Strukturelle Veränderung aufgrund BilRUG (ehem. 119,8 Mio. EUR)

Wesentliche Bestandteile:

- Zuführung BilMoG-Unterschiedsbetrag (26,3 Mio. EUR)
- Ersatzteile und Instandhaltung (51,0 Mio. EUR)
- Raumkosten (20,8 Mio. EUR)
- Fremdpersonal (10,8 Mio. EUR)
- Miete und Leasing (7,9 Mio. EUR)
- Telekommunikationskosten (9,2 Mio. EUR)
- Aufwendungen aus der QTE-Transaktion (2,3 Mio. EUR)
- Rechts- und Beratungskosten (4,1 Mio. EUR)
- Reisekosten (7,1 Mio. EUR)
- Sonstiger Personalaufwand (11,6 Mio. EUR)
- Kfz-Kosten (3,3 Mio. EUR)
- Versicherungen (2,2 Mio. EUR)
- Übrige (17,2 Mio. EUR)

Abschreibungen (Mio. €)					
	2019	2018	2017	2016	2015
Gesamtbetrag	91,1	105,5	105,2	96,6	96,5
Anteil am Gesamtaufwand (%)	5,8	7,5	8,7	10,1	7,6
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-13,6	+0,3	+8,9	0,1	+2,2

2.5 Ergebnis

Die DFS verzeichnet für das Geschäftsjahr 2019 einen prognostizierten Jahresfehlbetrag in Höhe von -368,6 Mio. EUR (im Vorjahr -481,1 Mio. EUR Jahresfehlbetrag).

Jahresüberschuss (+) /-fehlbetrag (-) (Mio. €)					
	2019	2018	2017	2016	2015
Gesamtbetrag	-368,6	-481,1	-132,9	145,6	-138,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	23,4	-262,0	-191,3	+205,4	-288,0

Das Ergebnis beinhaltet vom Luftraumnutzer erstattete Kosten für Vorjahre aus der Umstellung der Gebührenerhebung von HGB auf IFRS zum 1. Januar 2007 (sog. Nachholeffekte) in Höhe von 59,0 Mio. EUR (im Vorjahr: 57,2 Mio. EUR) sowie Kosten aus der Anwendung des kalkulatorischen Modells im Zusammenhang mit der bAV (Deckungslückenschluss, vgl. 2.2.2) im Rahmen der Einführung der regulierten Gebühr zum 1. Januar 2012 in Höhe von 51,2 Mio. EUR (im Vorjahr: 51,7 Mio. EUR), aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 20,3 Mio. EUR (im Vorjahr: 17,7 Mio. EUR) und Fördergelder in Höhe von 26,7 Mio. EUR (im Vorjahr: 26,5 Mio. EUR). Der Carry-over aus Vorjahren (71,3 Mio. EUR) entlastete, der Carry-over des Geschäftsjahres 2019 (-137,4 Mio. EUR) belastete das Ergebnis.

Ergebnis vor Steuern (Mio. €)	
Jahresüberschuss	-368,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,0
EBT	-368,6

Bei einer im Vorjahresvergleich leicht gesunkenen Gesamtleistung entwickelte sich das Ergebnis – trotz spürbar gesteigerter Aufwendungen – aufgrund des starken Finanzergebnisses im Zusammenhang mit der Kapitalanlageperformance im prognostizierten Verlustbereich.

Die DFS berücksichtigte ferner die mit dem Luftraumnutzer im Jahr 2019 zu verrechnenden Gebührenmehreinnahmen des Jahres 2017 (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 2019 Investitionen in Höhe von 83,1 Mio. EUR (im Vorjahr: 89,7 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 stellt sicher, dass die multinationalen Initiativen zur Gestaltung des künftigen europäischen Flugverkehrsmanagementsystems und die Entwicklung des Flugsicherungssystems iCAS koordiniert erfolgen und die Interessen der DFS angemessene Berücksichtigung finden. Das künftige Center-ATS-System iCAS wird insbesondere die Interoperabilitätsanforderungen der SES-Verordnungen erfüllen. Das Programm iCAS wird von der Europäischen Kommission im Rahmen des Infrastrukturförderprogramms „CEF – Connecting Europe Facility“ gefördert.

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

- Stufenweise Einführung von iCAS an den Kontrollzentralen des unteren Luftraums, München (Anfang 2022), Bremen (Anfang 2023) und Langen (Ende 2023/Anfang 2024)
- 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.

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 schaffte die DFS die Voraussetzungen für die Durchführung der militärischen Flugsicherungsausbildung der Bundeswehr in Kaufbeuren mittels des Konzernunternehmens KAT. Dies beinhaltet die Bereitstellung der Gebäudeinfrastruktur (Unterkünfte und Akademiegebäude), der Simulatorinfrastruktur und der administrativen Bürokommunikationsinfrastruktur. Die Bauphase der Gebäude sowie der Umzug auf das neue Campus-Gelände wurden im dritten Quartal 2019 erfolgreich abgeschlossen. Die offizielle Inbetriebnahme inklusive vollständigem Simulator-Betrieb und Unterbringung der Lehrgangsteilnehmer durch die KAT erfolgte zum 21. Oktober 2019. Seit diesem Zeitpunkt befindet sich die KAT in der Betriebsphase.

Gegensprechsystem GS2 VCS München

Die DFS erneuert die bisherigen Gegensprechsysteme an allen Center-Niederlassungen im unteren Luftraum, an allen DFS-Towern sowie bei zahlreichen externen Kommunikationspartnern wie z.B. der Vorfeldkontrolle oder Regionalf Flughäfen.

Neubau Logistikgebäude

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

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Anlagen im Bau im Wert von 20,6 Mio. EUR (im Vorjahr: 11,7 Mio. EUR) fertiggestellt.

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

2.6.2 Bilanzstruktur

Bilanzentwicklung 2019

Im Jahr 2018 verminderte sich die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr von 2.043,1 Mio. EUR um 1,7 Prozent auf 2.007,9 Mio. EUR.

Aktivseite

Das Anlagevermögen reduzierte sich insgesamt leicht um 2,0 Prozent. Maßgebend sind hierbei überwiegend die Abschreibungen, die die Investitionen überstiegen.

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

Die Verminderung des Umlaufvermögens um 1,6 Prozent beruht auf gegenläufigen Effekten.

Die DFS erhöhte ihr Engagement in kurzfristige Wertpapiere um 50,0 Mio. EUR auf 766 Mio. EUR, die sonstigen Vermögensgegenstände erhöhten sich um 64,9 Mio. EUR auf 149,3 Mio. EUR, im Wesentlichen aufgrund von Ertragsteuervorauszahlungen (-55,9 Mio. EUR) aus der Übertragung eines Fondsvermögens. Demgegenüber verminderten sich die liquiden Mittel um 124,7 Mio. EUR auf 278,7 Mio. EUR.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen sowie die sonstigen Forderungen entwickelten sich im Wesentlichen konstant.

Passivseite

Das Eigenkapital reduzierte sich um 63,9 Prozent, die Rückstellungen stiegen um 32,5 Prozent, die Verbindlichkeiten reduzierten sich um 3,5 Prozent.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres (-368,6 Mio. EUR) belastete das Eigenkapital deutlich.

Die Pensionsrückstellungen (saldierter Wert mit zugehörigem Planvermögen) stiegen um 36,6 Prozent, bzw. 260,3 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen der deutlich gestiegene Dienstzeitaufwand (586,4 Mio. EUR) als Bestandteil des Personalaufwandes sowie Aufwendungen aus Zinseffekten (116,3 Mio. EUR), die das Finanzergebnis entsprechend belasteten. Die gute Kapitalanlageperformance (175,9 Mio. EUR) des dazugehörigen Planvermögens entlastete das Finanzergebnis und milderte gemeinsam mit zusätzlichen Dotierungen in das Planvermögen (239,2 Mio. EUR) den Anstieg der Pensionsrückstellungen.

Die Steuerrückstellungen entwickelten sich im Wesentlichen konstant, die sonstigen Rückstellungen stiegen aufgrund noch zu erbringender Leistungen an die Mitarbeiter (Zeitguthaben, u.ä.) um 9,5 Prozent.

Die Verbindlichkeiten verminderten sich leicht um 3,5 Prozent, die Struktur ist im Vorjahresvergleich weitgehend identisch.

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

Der passive Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung stieg aufgrund der Veränderung der dem Luftraumnutzer über künftige Gebührenabrechnungen zu erstattenden Überdeckungsbeträge (Carry-over) für 2019 und Vorjahre um 23,6 Prozent.

Die Netto-Finanzschulden belaufen sich zum 31. Dezember 2018 auf -815,6 Mio. EUR, der Verschuldungsgrad liegt zum Bilanzstichtag bei -40,6 Prozent. Das wesentlich durch die betriebliche Altersversorgung geprägte Finanzergebnis beläuft sich auf -98,1 Mio. EUR.

Bilanzielle Kennzahlen			
	2019	2018	2017
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-815,6	-884,2	-932,7
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-40,6	-43,3	-42,9
Anlagenintensität (%) (Anlagevermögen / Bilanzsumme)	32,8	32,9	32,0

* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

2.6.3 Liquidität

2.6.3.1 Finanzmanagement

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

Die Finanzierung erfolgt im Wesentlichen über den Mittelzufluss aus operativer Geschäftstätigkeit sowie über Mittelaufnahmen am Geld- und Kapitalmarkt. 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. Der DFS-Konzern 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 2019 die Bonitätsbeurteilungen im Verbund mit ihrer Gesellschafterin sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (AAA/A-1+ stable).

Das Emissionsvolumen betrug zum Jahresende 2019 nominal 197,5 Mio. EUR aus Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von bis zu fünf Jahren.

Der durchschnittliche gewichtete Zinssatz der Schuldscheindarlehen betrug am Bilanzstichtag 2,618 Prozent.

2.7 Gesamteinschätzung zur wirtschaftlichen Lage

Die Entwicklung der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage wurde im Wesentlichen durch die rechtlichen Rahmenbedingungen, Regulierung, Nachholeffekte, Fördergelder, Aktivierung von Entwicklungskosten, das stabile Luftverkehrswachstum, das anhaltend niedrige Zinsniveau aufgrund der Entwicklung auf den Kapitalmärkten sowie die Maßnahmen der Geschäftsführung zur Kostenbegrenzung geprägt.

Die DFS erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2019 aufgrund regulatorisch erneut abgesenkter Gebührensätze, trotz leicht gestiegener DLE Umsatzerlöse leicht unter Vorjahresniveau und verzeichnet damit insgesamt einen Jahresfehlbetrag von -368,6 Mio. EUR. Dieser wird allerdings wesentlich durch die deutlich gestiegenen Aufwendungen (bAV), das starke Finanzergebnis, Nachholeffekte und regulatorische Effekte (Carry-over sowie kalkulatorisches Modell zum Deckungslückenschluss der bAV) beeinflusst. Die DFS stärkt die Refinanzierung der bAV durch ein höheres Engagement in chancenorientierte Anlageformen.

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 2019 insgesamt 5.585 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie setzen sich zusammen aus tariflichen, außertariflichen und leitenden Mitarbeitern, zugewiesenen Mitarbeitern des Luftfahrt-Bundesamts (LBA) und beurlaubten Soldaten. Die Tarifmitarbeiter unterliegen den Bestimmungen der unternehmensbezogenen Tarifverträge.

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

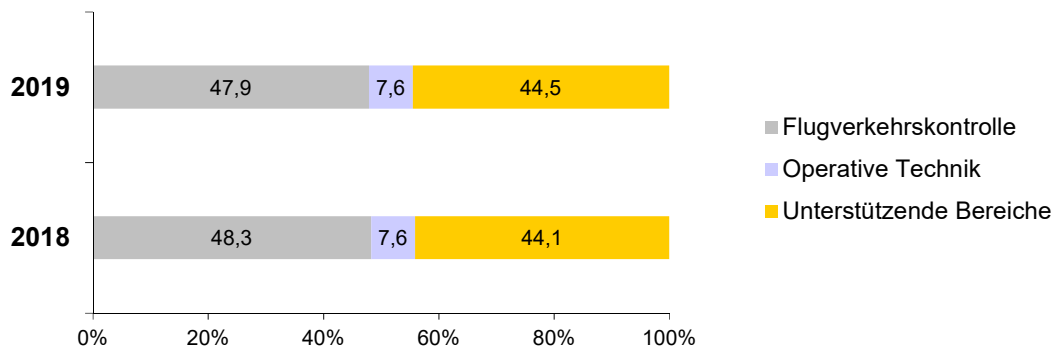
Die zugewiesenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA bilden eine weitere Beschäftigtengruppe. Für diese Beamten und Angestellten, die noch in einem Beschäftigungsverhältnis zum Bund stehen, gelten nach wie vor die Bundesbesoldungsordnung und der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Die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

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

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

Mitarbeiter (jeweils zum 31.12.)					
	2019	2018	2017	2016	2015
Stammpersonal gesamt	5.585	5.429	5.386	5.538	5.672
Angestellte	5.054	4.928	4.934	5.053	5.144
Beurlaubte Soldaten	147	157	165	202	211
Gewerbliche Arbeitnehmer	18	20	22	22	25
Techn./kaufm. Studierende & Auszubildende	100	66	47	41	42
Auszubildende Flugverkehrskontrolle	136	118	60	48	52
Mitarbeiter des LBA	130	140	158	172	198
davon Beamte	(106)	(112)	(126)	(134)	(152)
davon Tarifangestellte	(24)	(28)	(32)	(38)	(46)
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	2,9	0,8	-2,7	-2,4	-3,5
Anteil weiblicher Mitarbeiter (%)	27,3	27,6	27,5	27,2	27,1
Anteil ausländischer Mitarbeiter (%)	3,7	3,8	3,7	3,7	3,8

Mitarbeiter nach Tätigkeitsbereichen (%)



Von den 5.585 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der DFS waren 891 Personen in Teilzeit beschäftigt, davon 597 Frauen und 294 Männer. Damit blieb die Anzahl der Teilzeitkräfte gegenüber dem Vorjahr unverändert. Die Teilzeitquote beträgt 16,0 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 43,2 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug im Jahr 2019 0,7 Prozent.

Der Frauenanteil liegt bei derzeit 27,3 Prozent. Insgesamt nehmen 55 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 477 Führungskräften einer Quote von 11,5 Prozent entspricht.

Die DFS setzt das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FührposGleichberG) um und legte für die Periode vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 eine Bereichsleiterinnenquote von 5 Prozent (bisher 0 Prozent) und eine Abteilungsleiterinnenquote von 13 Prozent (bisher 11 Prozent) fest. Das Unternehmen fördert 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 wird 2020 die zweite Re-Auditierung durchlaufen. Die DFS beteiligt sich seit 2011 am Standort der Unternehmenszentrale in Langen an der Unterhaltung einer Kindertagesstätte. Den Mitarbeitern stehen dort, wie auch an den DFS-Niederlassungen Bremen, München 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		
	2019	2018
Gesamt	182	155
Fluglotse	126	115
Duales Studium/Ausbildung	56	40
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+17,4	+84,5

Zum 31. Dezember 2019 befanden sich insgesamt 295 Personen (inkl. Lotsen im Training „on the Job“ – OJT) in der mehrjährigen Fluglotsenausbildung. Insgesamt 136 Personen befanden sich in der theoretischen Grundausbildung.

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

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

Tarifverhandlungen

Die Tarifvertragsparteien DFS und Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) haben im Jahr 2019 zu folgenden Themen Verhandlungen bzw. Tarifgespräche geführt:

Die Tarifpartner haben die Validierung zum Belastungsausgleich für das Jahr 2018 am 19. Februar 2019 abgeschlossen.

Am 27. Mai 2019 einigten sich DFS und GdF auf einen umfangreichen Kapazitäts- und Zukunftspakt, der Eckpunkte zur Verringerung von Kapazitätsengpässen im operativen Dienst enthält. Die entsprechenden Tarifverträge wurden im Juli 2019 unterzeichnet.

Am 25. Juni 2019 stellte die GdF ihre Forderungen zum Themenkomplex „Beruf und Familie“ vor. Die Tarifpartner einigten sich auf Regelungen zum Themenkomplex „Beruf und Familie“. Der entsprechende Änderungstarifvertrag zum Manteltarifvertrag wurde im ersten Quartal 2020 unterzeichnet.

DFS und GdF kamen quartalsweise zu gemeinsamen Sitzungen im Rahmen der im Jahr 2018 errichteten tariflichen Clearingstelle zusammen, um diverse Tarifeinzelthemen zu behandeln und Unklarheiten im Tarifwerk zu beseitigen.

Die Tarifparteien sehen innerhalb des Langzeitkontentarifvertrages (LZK-TV) Anpassungsbedarf. Die Verhandlungen sind mittlerweile abgeschlossen. Die gemeinsame Unterzeichnung erfolgte im ersten Quartal 2020.

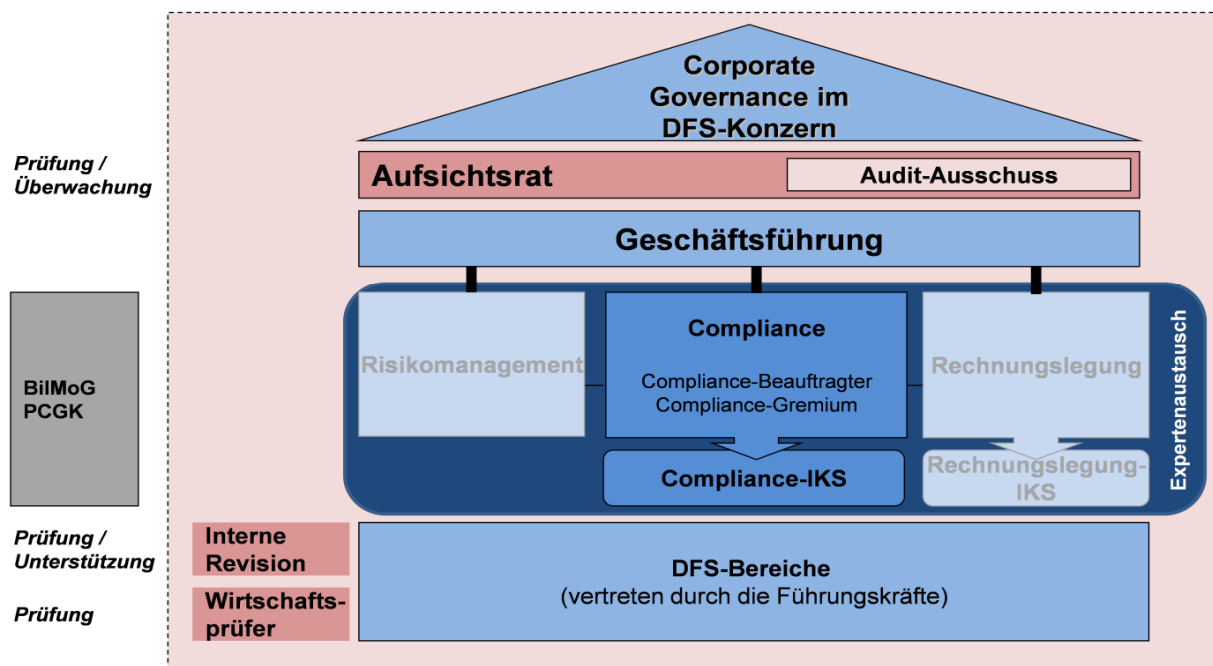
Am 27. Februar 2019 wurde das neu verhandelte Tarifwerk der R. Eisenschmidt GmbH, bestehend aus einem Manteltarifvertrag, Eingruppierungstarifvertrag und Versorgungstarifvertrag, von den Tarifparteien unterzeichnet.

Die Gewerkschaft kündigte die Tarifverträge VTV Nr. 10, ZTV Nr. 10 und VTV-A Nr. 10 fristgerecht zum 31. Dezember 2019. Die Vergütungsrunde wurde mit einer tariflichen Einigung für drei Jahre, beginnend ab dem 1. Januar 2020, erfolgreich beendet. Die davon betroffenen Tarifverträge wurden im Januar 2020 unterzeichnet.

Die GdF kündigte die Tarifverträge MTV und ETV für die KAT GmbH fristgerecht zum 31. Dezember 2019. Die Verhandlungen wurden am 17. Dezember 2019 erfolgreich durch die Unterzeichnung der beiden Tarifverträge mit einer Laufzeit von drei Jahren sowie eines Tarifvertrages „Einmalzahlung 2019“ abgeschlossen.

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 Personal Zentrale & Strategie sowie der Leiterin Compliance- und Risikomanagement zusammen.

Um die Verbindung des CMS in das interne Kontrollsystem sicherzustellen, wird das Gremium um den Leiter Finanzmanagement und zusätzlich den Leiter Konzernrevision als ständige Gäste ergänzt. 2019 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 2019 waren die Fokussierung der Compliance-Themengebiete und der Zielausrichtung des CMS, der Aufbau von Tax-Compliance-Strukturen, die Veröffentlichung und Bekanntmachung der Neufassung des DFS Code of Conduct sowie die Implementierung einer Rahmenvorgabe „Compliance-Grundsätze (Code of Conduct)“ bei den Mehrheitsbeteiligungen.

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 informieren im Rahmen der Quartalsberichterstattung nach § 90 Abs.1 AktG über das Teilnehmungsmanagement den Aufsichtsrat der DFS über die wirtschaftliche Lage sowie den Geschäftsverlauf (inklusive Risiken) der bestehenden Beteiligungen. Im Vorfeld erfolgt eine Abstimmung mit der Geschäftsführung der DFS. Somit wird die Kommunikation bis zur Konzernleitung sichergestellt.

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

Der Fachbereich legt mit einer fachlichen Anweisung Standards für die laufende funktions- und prozessübergreifende Erkennung, Bewertung, Dokumentation und Berichterstattung von Unternehmensrisiken fest. Die Früherkennung von Risiken beginnt bereits mit den Anträgen zur Genehmigung von Geschäftsvorhaben und Projekten. Die Themenfelder zur Prüfung etwaiger Auswirkungen umfassen die Kategorien Betrieb (z.B. Erfüllung des gesetzlichen Auftrags, Infrastruktur), Finanzen (z.B. Kosten, Finanzmarkt, Kunden bzw. Lieferanten), Führung (z.B. Strategie, Personal, Organisation) sowie externes Umfeld (z.B. Politik und Gesetze, Katastrophen 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 des Konzerns zugeschnitten ist. Die DFS verfolgt und analysiert kontinuierlich im kritischen Dialog mit den Kernbanken und der Ratingagentur die Ereignisse an den Finanzmärkten, um ggf. bestehende Strategien neu zu bewerten oder neue Strategien zu entwickeln.

Als Teil des gesamten Risikomanagementsystems setzt die DFS zum Management von Marktpreisrisiken (Zinsen, Devisen) Value-at-risk-Analysen (VaR) ein. Bei diesen Analysen wird die Risikoposition vom Bereich Treasury aufgrund von Marktpreisrisiken gemessen. Der VaR kennzeichnet den absoluten Wertverlust einer im Unternehmen definierten Risikoposition, der mit einer zuvor definierten Wahrscheinlichkeit innerhalb eines festgelegten Zeitraums nicht überschritten wird. Die Ermittlung des VaR bei der DFS basiert auf einem Haltezeitraum von zehn Tagen und einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent. Der kumulierte Verlust lag am 31. Dezember 2019 mit 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit unter 2.078 TEUR (im Vorjahr: 250 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 in den Bereichen Center und Tower sowie die preisfinanzierten Aktivitäten sowie Finanzinstrumente setzen die DFS einem Ausfallrisiko und zunehmend einem Einzugs- und Vollstreckungsrisiko aus. Daher werden im operativen Geschäft die Forderungen laufend überwacht und Ausfallrisiken durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt. Die DFS fordert zudem im An-/Abflugbereich Sicherheitsleistungen von Kunden mit relevanten Umsatzvolumina ein, sofern definierte Warnschwellen überschritten werden.

Für den Bereich Center fakturiert EUROCONTROL alle Flüge auf Basis von Datenübermittlungen der einzelnen 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 in-nerdeutsche 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 24,6 Mio. EUR (im Vorjahr: 30,2 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 28,9 Mio. EUR (im Vorjahr: 34,8 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 der Konzern einem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt.

Die effektive Steuerung des Zinsänderungsrisikos wird mit dem Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten mit einer Laufzeit- und Volumenkongruenz zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft gewährleistet. 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. 1,7 Mio. USD im Berichtszeitraum (im Vorjahr: 2,0 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. Zudem gehören die Flugsicherungsdienstleistungen gemäß BSI-Kritisverordnung (BSI KritisV) gemäß §27c LuftVG zu den „Kritischen Infrastrukturen“. Um die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen und die Risiken durch Cyberangriffe zu minimieren, ist die DFS mit Hochdruck dabei, ein Security Operation Center zu etablieren. 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 und Überwachung 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.

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

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

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

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

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 auftretend 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 Anfang des Jahres 2020 für die Jahre 2020 und 2021 eine leichte Erholung der weltweiten Konjunktur. Die weiterhin expansive Geldpolitik der großen Notenbanken, die Teil-Einigung im Handelskonflikt zwischen den USA und China sowie nachlassende Sorgen vor einem ungeregelten Austritt Großbritanniens aus der EU fördern die weltweite wirtschaftliche Entwicklung. So prognostiziert beispielsweise die OECD einen weltweiten Zuwachs von rund 3,0 Prozent in den Jahren 2020 und 2021, während die Weltbank von 2,5 Prozent im Jahr 2020 und 2,6 Prozent im Jahr 2021 ausgeht.

In der Herbstprognose aus dem Jahr 2019 erwartet die Europäische Kommission ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Euroraum in den Jahren 2020 und 2021 um jeweils 1,2 Prozent. Die Kommission befürchtet, dass der europäischen Wirtschaft eine längere Phase mit gedämpftem Wachstum und geringer Inflation bevorstehen könnte. Zwar blieben die Arbeitsmärkte robust und die Arbeitslosigkeit ginge weiter zurück, allerdings förderten die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen das Wachstum weit weniger als in den Jahren zuvor.

Für Deutschland deuten die Ende 2019 festgestellten Frühindikatoren zwar Wachstum an, allerdings mit einer gewissen konjunkturellen Abkühlung. Die Prognosen der Wirtschaftsorganisationen gingen zu diesem Zeitpunkt weiterhin von einer positiven Wirtschaftsentwicklung in Deutschland aus, wenn auch durchweg ein etwas geringes Wachstum als im Vorjahr prognostiziert wurde. Die führenden deutschen Institute (u.a. DIW, ifo, IfW) erwarten durchschnittlichen Zuwachs von 1,1 Prozent im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr mit einer Bandbreite zwischen 0,9 Prozent und 1,4 Prozent. Die Bundesregierung erwartet in ihrem Jahreswirtschaftsbericht 2020 aus dem Januar 2020 ein Wachstum von 1,1 Prozent für 2020. Die konjunkturelle Dynamik bliebe zum Jahresauftakt 2020 zwar noch verhalten, im weiteren Verlauf dürfte nach Meinung der Bundesregierung die Wirtschaft aber leicht an Fahrt aufnehmen. In der Herbstprojektion aus dem Jahr 2019 ging die Bundesregierung noch von einem Anstieg des BIP um preisbereinigt 1,0 Prozent für 2020 aus.

Für die DFS gelten für die Entwicklung der Dienstleistungseinheiten – unabhängig von der Entwicklung der Rahmenbedingungen – die Vorgaben aus dem Leistungsplan für die Referenzperiode 3. Die Basisprognose des Statistics and Forecast Service von Eurocontrol (STATFOR) weist für das Jahr 2020 im Bereich Strecke insgesamt 15.367.000 DLE aus (+1,6 Prozent zum Vorjahr). Für den Zeitraum von 2020 bis 2025 wird ein Zuwachs von 12 Prozent erwartet. Für den Bereich Tower erwartet STATFOR 1.484.600 DLE im Jahr 2020 (-0,5 Prozent zum Vorjahr). Für den Zeitraum von 2020 bis 2025 prognostiziert STATFOR ein Plus von 6 Prozent.

Der Branchenverband IATA geht Ende Februar 2020 davon aus, dass im Jahr 2020 weniger Menschen fliegen werden als im Jahr zuvor. Die Experten rechnen damit, dass die Ticketnachfrage bei Airlines aus dem asiatisch-pazifischen Raum wegen des Coronavirus um etwa 13 Prozent geringer ausfallen wird als gedacht. Da auch Fluggesellschaften aus anderen Regionen betroffen seien, rechnet die IATA weltweit mit 0,6 Prozent weniger Passagier-Flugverkehr als im Vorjahr. Noch im Dezember hatte die IATA für 2020 weltweit ein Wachstum des Passagier-Flugverkehrs um 4,1 Prozent vorhergesagt.

Angesichts der rasanten Ausbreitung des Coronavirus befürchtet die Weltgesundheitsorganisation (WHO) Ende Februar 2020 eine mögliche Pandemie. Ohne die Auswirkungen abschließend beurteilen zu können, ist es zweifelhaft, ob die Prognosen für die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung und insbesondere für den Luftverkehr in diesem Umfeld einzuhalten sind.

Die weiteren Auswirkungen und die Entwicklung im Zusammenhang mit der Ausbreitung von COVID-19 sind schwer zu beurteilen und deswegen ist es derzeit auch nicht möglich, die zu erwartenden Belastungen für das Geschäft der DFS verlässlich abzuschätzen. Die Geschäftsentwicklung wird dadurch erschwert, da bei hoher Sicherheit und Dienstleistungsqualität die Infrastruktur unabhängig von der Nachfrage aufrechtzuerhalten ist. Die Geschäftsführung beobachtet die Situation jedoch kontinuierlich sehr genau und bewertet aktiv die Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der DFS.

6.2 Zukünftige Entwicklung

6.2.1 Regulierte Geschäft

Vorbereitung auf Regulierungsperiode 3 (2020 – 2024)

Die dritte Regulierungsperiode beginnt 2020 auf Basis der Leistungs- und Gebühren-Verordnung (EU) 2019/317 und den EU-Zielwerten gemäß Beschluss (EU) 2019/903. Einerseits beinhaltet die neue Verordnung eine Stärkung der Rolle der nationalen Aufsichtsbehörde und die Berücksichtigung lokaler Besonderheiten. Die Streckengebühr wird ab 2020 nach der tatsächlich geflogenen Strecke abgerechnet. Andererseits enthält sie jedoch eine weitere deutliche Zunahme der Komplexität der Vorgaben und der damit verbundenen administrativen Prozesse. Größere Veränderungen wie z.B. die von einigen geforderte Verkürzung der Regulierungsperiode, die grundsätzliche Rolle der EU-Institutionen oder eine am Markt orientierte Regulierung können jedoch erst im Rahmen einer zukünftigen SES-III-Rahmenverordnung adressiert werden.

Die Mitgliedstaaten des FABEC haben sich erneut für die Erstellung des Leistungsplans auf FABEC-Ebene entschieden. Der Leistungsplan wurde von den Mitgliedstaaten fristgerecht am 1. Oktober 2019 der EU-Kommission zur Bewertung vorgelegt, auf Basis der Vollständigkeitsanalyse überarbeitet und Ende November erneut eingereicht.

Der deutsche Beitrag zum Schlüsselbereich Kosteneffizienz beinhaltet das Ergebnis der sog. „Nationalen Lösung“ (auch „Verhandlungslösung“) zwischen Luftraumnutzern und der DFS. Im Rahmen dieser Lösung konnten kostenerhöhende Effekte (z.B. Aufbau von Lotsenkapazitäten) berücksichtigt werden.

Die EU-Kommission plant, die Bewertung der Leistungspläne bis zum Ende des 1. Quartals 2020 abzuschließen.

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. Die EASA wird in den kommenden Jahren verstärkt Anforderungen an den Umgang mit unbemannten Flugobjekten sowie die technische Interoperabilität und Standardisierung der Flugsicherungstechnik entwickeln und der EU-Kommission zur Festsetzung im Rahmen von Durchführungsverordnungen vorlegen.

Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnungen

Die EU-Kommission wird 2020 voraussichtlich einen neuen Vorschlag für die weitere Ausgestaltung des künftigen Single European Sky erarbeiten und diesen auf der Grundlage der bereits 2014 beratenen Vorschläge für ein SES II+ sowohl den Mitgliedstaaten als auch dem Europaparlament zur weiteren Beratung zuleiten. Die Bundesrepublik Deutschland wird im zweiten Halbjahr 2020 den Vorsitz im Europäischen Rat innehaben und in diesem Kontext eine führende Rolle bei der Weiterentwicklung des einheitlichen europäischen Luftraums wahrnehmen können.

Programm iCAS

Der bisher verfolgte Plan zur Entwicklung und Einführung von iCAS an den Kontrollzentralen des unteren Luftraums wurde angepasst. Die Cutover-Zeitfenster zur Einführung von iCAS an den Niederlassungen des unteren Luftraums werden unter Ausschöpfung des bereits eingepflanzten einjährigen Risikopuffers um ein Jahr auf 2021/2022 für die Niederlassung München, 2022/2023 für die Niederlassung Bremen und 2023/2024 für die Niederlassung Langen verlegt.

Der Mandatstermin zur Einführung von FO-IOP wurde aus der Durchführungsverordnung EU Nr. 716/2014 der Europäischen Kommission herausgenommen. Die DFS beabsichtigt, das Projekt iCAS Flight Object IOP sowohl aus strategischen als auch kooperativen Gründen weiterzuverfolgen.

Zur Vereinheitlichung des an den Kontrollzentralen genutzten ATS-Systems wurde das Ortsprojekt „iCAS Phase II in KAR“ initiiert. Mit diesem Projekt soll an der Kontrollzentrale Karlsruhe die erfolgreich im Jahr 2017 in Betrieb genommene iCAS Phase I-Software durch die dann an allen anderen Kontrollzentralen genutzte iCAS Phase II-Software abgelöst werden. Dieses Projekt wird außerhalb des Programms umgesetzt.

Remote Tower Control

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

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

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

SESAR Deployment Manager

Die DFS strebt im Rahmen ihrer strategischen Ausrichtung maßgeblichen Einfluss bei der SES-Initiative der Europäischen Kommission an. Daher ist die DFS seit Juni 2009 zusammen mit anderen führenden Organisationen aktives Mitglied des SESAR Joint Undertaking (SJU). Gemeinsam mit ihren Partnern entwickelt die DFS bedarfsgerechte Technologien und Verfahren (vgl. 1.5) und trägt damit den europäischen Anforderungen zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagementnetzwerks Rechnung.

Seit 2014 mündet der SESAR-Entwicklungsprozess in die langfristige Phase der technischen Implementierung und operationellen Umsetzung und Errichtung von Air Traffic Management (ATM)-Verfahren (Deployment Management). Als Teil des Konsortiums SESAR Deployment Alliance, einer branchenübergreifenden Partnerschaft bestehend aus fünf Fluggesellschaften, zwölf Flugsicherungsorganisationen sowie fünfundzwanzig Flughafenbetreibern, erfüllt die DFS den 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 2023 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. Mit der Umsetzung des Konzepts „sektorloses Air Traffic Management (S-ATM)“ verspricht sich die DFS im Bereich des S-ATM-Luftraums einen flexibleren Personaleinsatz, Überlastsituationen zu vermeiden, besser auf Verkehrsschwankungen reagieren und generell wirtschaftlicher agieren zu können. Das Konzept sieht vor, bestimmte Teile des Luftraums nicht mehr in Sektoren/ Einsatzberechtigungsgruppen zu unterteilen, sondern als Ganzes zu betrachten. Einem Lotsen wird in diesem deutlich vergrößerten Luftraum eine definierte Anzahl von Luftfahrzeugen zugewiesen, die sich jeweils an einer beliebigen Stelle in seinem Verantwortungsbereich 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.

Der bisher verfolgte Plan zur Inbetriebnahme des ersten Zwischenschritts (hier: S-ATM Robusto 1 – vier Sektoren der OST EBG oberhalb ca. FL 385) wurde zwischenzeitlich überarbeitet und wird um ein Jahr auf das neue Cutover-Zeitfenster Q4 2021/Q1 2022 verlegt. Mit Blick auf den nächsten Schritt (S-ATM-Robusto 2 – gesamte UIR Karlsruhe oberhalb ca. FL 375) stehen weitere Untersuchungen, u.a. mit Hilfe von Simulationen zur Identifikation und Stabilisierung von betrieblichen und technischen Anforderungen, an. Im Jahr 2020 wird eine externe Kommunikation zu den bisher gewonnenen Erkenntnissen sowie erreichten Ergebnissen inkl. Ausblick zu den weiteren Schritten angestrebt.

Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU

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

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.

Ein wichtiger Fokus liegt dabei auf der Intensivierung der Nachführung von Lotsen, 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.

Flugsicherung an ausgewählten deutschen Regionalflughäfen

Das BMVI plant, die kleinen Flughäfen in Deutschland finanziell zu entlasten. Das Ministerium prüft den Ansatz, ein eigenes Gebührensystem für die Regionalflughäfen einzurichten, um dann die Flugsicherungsgebühren ohne Beteiligung des Flughafenbetreibers direkt bei den Fluggesellschaften zu erheben. Das Gebührensystem der 16 internationalen Verkehrsflughäfen, auf denen die DFS mit der Platzkontrolle beauftragt ist, wird davon nicht berührt. Die Folgen für die DAS, die an deutschen Regionalflughäfen tätig ist, müssen im Laufe des weiteren Gesetzgebungsverfahrens geprüft werden.

DLE-Berechnungsmethode

Die Verordnung (EU) 2019/317 vom 11. Februar 2019 konkretisiert ab dem 1. Januar 2020 die Ermittlung sowohl des Gewichts- wie auch des Entfernungsfaktors. Für die Gewichtsermittlung sind ab 2020 ausschließlich die im Flughandbuch eingetragenen höchstzulässigen Startgewichte eines Luftfahrzeugs maßgeblich. Der Entfernungsfaktor wird nach wie vor anhand der Großkreisdistanz zwischen Ein- und Ausflugpunkt eines Fluginformationsgebietes (FIR) berechnet. Während für die Ermittlung der Ein- und Ausflugpunkte bislang der Flugplan ausschlaggebend war, werden in Zukunft die tatsächlichen Ein- und Ausflugpunkte berücksichtigt.

Für die Gebührensatzermittlung ist die Änderung der Berechnungsmethodik neutral. Zwar wird Deutschland im Vergleich zum bisherigen Berechnungsverfahren (*ceteris paribus*) voraussichtlich geringfügig mehr Dienstleistungseinheiten verzeichnen, da diese jedoch bereits im Leistungsplan für die Regulierungsperiode 3 berücksichtigt wurden, ist eine Auswirkung auf die Erlöse aus der Verordnungsanpassung nicht zu erwarten.

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) weiterhin erfolgreich.

6.3 Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

6.3.1 Erlöse und Kosten

Bereits seit dem Winterflugplan 2019/2020 (ab November 2019) ist ein Rückgang der Verkehrsmenge zu verzeichnen. Durch die Auswirkungen der Verbreitung des Coronavirus ist ein weiterer Verkehrsrückgang zu befürchten. Ob und wann sich die Verkehrsmenge wieder auf das Niveau von 2019 bewegt, kann nicht vorhergesagt werden. Es ist wahrscheinlich, dass die Verkehrsrückgänge auch zu verminderten Gebühreneinnahmen führen werden.

Die Aufwendungen, sowohl des regulierten als auch des preisfinanzierten Geschäfts, werden in besonderem Maße durch die Personalkosten inkl. der betrieblichen Altersversorgung beeinflusst. Die Personalkosten werden durch die Nachführungen im FVK-Bereich und den Anstieg der Kosten der betrieblichen Altersversorgung aufgrund des weiterhin sinkenden Rechnungszinses weiter deutlich steigen.

Durch die aufgrund der Regulierung festgelegten Gebührenumsätze werden die gesamten Kosten nicht durch Gebühreneinnahmen bzw. Umsatzerlöse gedeckt werden können. Daher wird die DFS im Jahr 2020 und den darauffolgenden Jahren der dritten Regulierungsperiode vor großen finanziellen Herausforderungen stehen.

Die Geschäftsführung begegnet diesen Herausforderungen u. a. mit personalpolitischen Maßnahmen (vgl. Kap. 4 zum Kapazitäts- und Zukunftspakt) und dem Programm „Sprint2024“. Sie fokussiert die Erhöhung der Produktivität, reagiert auf dynamische Nachfrage mit einer erhöhten Personalflexibilität und einer zielgerichteten Personalführung. Die Luftraumstrukturen und Verfahren werden optimiert und Investitionen in werthaltige, leistungsfähige und harmonisierte ATM-Systeme forciert. Projekt- und allgemeine Kosten sollen somit reduziert werden.

Die Geschäftsführung sieht 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.

6.3.2 Investitionen

Investitionen in kapazitätserweiternde Flugsicherungssysteme und in die Infrastruktur sowie Ersatzinvestitionen werden aus dem Cashflow oder aus Krediten finanziert und durch fristenkongruente Abschreibungen amortisiert.

Insgesamt wird sich das Abschreibungsvolumen 2020 auf dem Niveau von 2019 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 50–80 Basispunkte Strafzinsen. Die Ergebnisentwicklung und die Endfälligkeit zweier Schulscheindarlehen in der kommenden Regulierungsperiode werden die Liquidität maßgeblich beeinflussen.

6.3.4 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

Konjunkturelle und branchenspezifische Einflüsse können die operative und finanzwirtschaftliche Entwicklung der DFS maßgeblich beeinflussen.

Die ersten Monate des Geschäftsjahres 2020 sind geprägt durch die Auswirkungen der Verbreitung des Coronavirus. Die Anzahl der Fälle steigt, nicht nur in Deutschland, täglich. Am 30. Januar 2020 hat die Weltgesundheitsorganisation WHO den internationalen Gesundheitsnotstand aufgrund des Ausbruchs des Coronavirus ausgerufen. Seit dem 11. März stuft die WHO die Verbreitung des Coronavirus nunmehr als Pandemie ein.

Die DFS hat im Februar ein Coronavirus-Team gebildet. Oberstes Ziel ist der Schutz der DFS-Mitarbeiter vor einer Corona-Infektion sowie die Aufrechterhaltung der Dienste der operativen Bereiche Betrieb und Technik. Mit zusätzlichen Hygienemaßnahmen, Reisebeschränkungen, Absagen von Messeteilnahmen soll dieses Ziel erreicht werden.

Die Ausbreitung des Virus beeinflusst auch die Wirtschaft und die Kapitalmärkte. Die derzeit große Ungewissheit hinsichtlich der weltweiten Ausbreitung und der Folgen des Coronavirus erschwert eine genaue Prognose der Geschäftsentwicklung der DFS für das Jahr 2020. Die International Air Transport Association (IATA) hat ihre ursprünglich aufgestellte Prognose eines Wachstums des Passagierverkehrs um 4 Prozent aufgrund des Ausbruchs des Coronavirus Ende Februar 2020 revidiert und erwartet, dass die Fluggesellschaften weltweit einen Umsatzverlust in Höhe von 63 Mrd. USD verzeichnen werden (- 11 Prozent). In einem Worst-Case-Szenario, welches eine extensivere Ausbreitung des Coronavirus unterstellt, rechnet die IATA mit einem Umsatzrückgang von 113 Mrd. USD (- 19 Prozent). Für die zehn wichtigsten westeuropäischen Märkte inklusive Deutschland wird in diesem Szenario ein Rückgang der Passagierzahlen um 24 Prozent und ein entsprechender Rückgang des Umsatzes von 37 Mrd. USD erwartet.

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

Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die Folgen der Krise die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2020 in allen Segmenten beeinflussen werden. Die Dauer der Belastungen ist aktuell nicht abschätzbar, da sie maßgeblich von dem Verlauf der Krise abhängen. Mögliche weitere längerfristige Auswirkungen als Folge der Ausbreitung des Coronavirus und die damit verbundene Volatilität der Finanzmärkte sind derzeit nicht abschätzbar und im Ausblick daher nicht enthalten.

Die Geschäftsführung erwartet nach aktueller Einschätzung einen erheblichen Verkehrsrückgang, der nach geltender Regulierung zu einem deutlichen Rückgang der Gebühreneinnahmen und damit einhergehend zu einer entsprechenden Liquiditätsverringerung führen wird. Die Umsatzerlöse im preisfinanzierten Drittgeschäft werden voraussichtlich ebenfalls sinken.

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

Die DFS will den Einnahmerückgängen mit einem konsequenten Sparkurs begegnen. Dies ist allerdings aufgrund der hohen Fixkostenquote kurzfristig schwer umsetzbar. Die Kosteneinsparungen werden die negativen Effekte nur geringfügig in 2020 kompensieren. Das genaue Ausmaß des Rückgangs ist vor allem von der weiteren Ausbreitung des Virus und den Kapazitätsanpassungen der Airlines bei Wiederaufnahme des Passagierverkehrs abhängig.

Das Finanzergebnis hängt wegen der überwiegenden Rückdeckung der betrieblichen Alters- und Übergangsvorsorge stark von der Entwicklung der Aktien- und Rentenmärkte ab. Diese ist, nicht nur aufgrund der Verbreitung des Coronavirus, sehr schwer vorhersehbar. Sollte die Entwicklung so weitergehen wie sie sich nun abzeichnete, muss mit einem deutlich negativen Finanzergebnis gerechnet werden.

Die Geschäftsführung erwartet für 2020 ein negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereich.

Die DFS verfügt zum Erstellungszeitpunkt über Finanzmittel und verfügbare Kreditlinien in Höhe von ca. 165 Mio. €. Die Geschäftsführung der DFS ist mit der Bundesregierung und ihrer Gesellschafterin im unmittelbaren Austausch hinsichtlich der angekündigten staatlichen Hilfen auch für die Luftfahrtbranche. Sie geht davon aus, dass die infolge der Gebühreneinbußen deutliche Liquiditätsverringerung durch diese Maßnahmen wieder zu einer kurzfristigen Verbesserung der Finanzlage führen wird. Die Geschäftsführung wird die Situation kontinuierlich bewerten und prüft eine Vielzahl von Maßnahmen. Weitere Mittelaufnahmen befinden sich aktuell in Umsetzung.

Langen, den 13. März 2020

Die Geschäftsführung

Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Vorsitzender der
Geschäftsführung

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
Bilanz per 31.12.2019**

Aktiva	31.12.2019 TEUR	31.12.2018 TEUR	Passiva	31.12.2019 TEUR	31.12.2018 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	100.807	113.204	II. Kapitalrücklage	74.296	74.296
2. Geleistete Anzahlungen	31.617	18.887	III. Gewinnrücklagen		
	132.424	132.091	andere Gewinnrücklagen	353.842	353.842
<u>II. Sachanlagen</u>			IV. Verlustvortrag	-606.655	-125.521
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	243.708	242.300	V. Jahresfehlbetrag	-368.643	-481.135
2. Technische Anlagen und Maschinen	182.713	182.872		208.128	576.770
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.898	18.649			
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10.431	21.347	B. Rückstellungen		
	454.750	465.168	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	971.693	711.422
<u>III. Finanzanlagen</u>			2. Steuerrückstellungen	6.847	5.835
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	45.585	45.585	3. Sonstige Rückstellungen	135.543	123.822
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	24.830	28.030		1.114.083	841.079
3. Beteiligungen	1.994	2.050			
	72.409	75.665	C. Verbindlichkeiten		
	659.583	672.924	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	128.617	134.596
B. Umlaufvermögen			2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2.940	2.964
<u>I. Vorräte</u>			3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.112	27.554
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.840	4.517	4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	9.451	4.815
2. Unfertige Leistungen	1.143	3.779	5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	25.754	33.679
3. Geleistete Anzahlungen	33	43	6. Sonstige Verbindlichkeiten	122.644	121.429
	6.016	8.339	davon aus Steuern: TEUR 15.789 (i. Vj. TEUR 14.369)		
<u>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>			davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: TEUR 39		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	144.240	152.155	(i. Vj. TEUR 13)		
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.677	4.897		313.518	325.037
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	48	72	D. Rechnungsabgrenzungsposten	25.723	19.885
4. Sonstige Vermögensgegenstände	149.335	84.417	E. Passiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung	346.413	280.357
	296.300	241.541			
<u>III. Wertpapiere</u>					
Sonstige Wertpapiere	765.999	715.999			
<u>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>	278.674	403.344			
	1.346.989	1.369.223			
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.293	981			
	2.007.865	2.043.128		2.007.865	2.043.128

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01.2019 bis 31.12.2019**

		31.12.2019 TEUR	31.12.2018 TEUR
1. Umsatzerlöse	1.050.079		1.060.497
2. Verminderung/Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	-2.636		2.184
3. andere aktivierte Eigenleistungen	132		329
4. sonstige betriebliche Erträge	<u>44.686</u>		<u>43.207</u>
		1.092.261	1.106.217
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für bezogene Waren	-114		-297
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>-8.256</u>		<u>-7.777</u>
		-8.370	-8.074
6. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-624.104		-597.764
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung TEUR 586.382 (i. Vj. TEUR 455.604)	-652.960		-519.395
c) Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts	<u>-8.531</u>		<u>-8.483</u>
		-1.285.595	-1.125.642
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-91.129	-105.472
8. sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>-173.833</u>	<u>-160.082</u>
		-466.666	-293.053
9. Erträge aus Beteiligungen		134	221
davon aus verbundenen Unternehmen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 0)			
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		104.289	3.504
davon aus verbundenen Unternehmen TEUR 971 (i. Vj. TEUR 1.085)			
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen TEUR 97.751 (i. Vj. TEUR 0)			
11. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages übernommene Verluste		0	-44
12. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages erhaltene Gewinne		534	0
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-6.745	-166.128
davon an verbundene Unternehmen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 0)			
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen TEUR 0 (i. Vj. TEUR 160.014)			
14. Ergebnisauswirkung aus der Veränderung des aktiven Unterschiedsbetrags aus der Gebührenabrechnung		0	-30.473
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		<u>0</u>	<u>0</u>
16. Ergebnis nach Steuern		-368.454	-485.973
17. sonstige Steuern		-189	4.838
18. Jahresfehlbetrag		<u>-368.643</u>	<u>-481.135</u>

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen

Anhang für das Geschäftsjahr 2019

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) erhält die DFS derzeit bis Ende 2023 Fördergelder in einer Höhe von maximal 226,8 Mio. EUR (vgl. auch Lagebericht Kap. 2.2.2) zur Förderung von SESAR-Implemen-

tierungsvorhaben. Die DFS sieht vor, die Fördermittel zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren zu verwenden und berücksichtigt sie in der Gebührenüberdeckung. Zuschüsse für Sachanlagen erfasst die DFS als Abgrenzungsposten und löst sie über die Nutzungsdauern der zugrundeliegenden Sachanlagen erfolgswirksam auf.

Rückstellungen

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

Die Rückstellungen für Pensionen und vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen werden mit dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Method) nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Berücksichtigung der Heubeck-Richttafeln 2018 G ermittelt. Hierbei wurde ein Diskontierungszinssatz von 2,71 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 mit dem Erfüllungsbetrag der zugesagten Leistungen. Hierbei wurde ein Diskontierungszinssatz von 1,97 Prozent zugrunde gelegt.

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

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

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

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

Verbindlichkeiten

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

3. Erläuterungen zur Bilanz

3.1. Aktiva

3.1.1 Anlagenspiegel

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

3.1.2 Immaterielle Vermögensgegenstände

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

3.1.3 Sachanlagen

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

3.1.4 Finanzanlagen

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

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

3.1.5 Vorräte

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

3.1.6 Forderungen

Fremdwährungsforderungen bestanden zum 31.12.2019 nicht.

3.1.7 Sonstige Vermögensgegenstände

	TEUR	
	2019	2018
Restlaufzeit > 1 Jahr		
Forderung aus QTE-Transaktion	17.268	22.876
Fördergelder (Forderungen)	49.010	42.564
Umzugshilfen	---	5
Treuhandverein Bankkonto	50	50
Summe	66.328	65.495
Restlaufzeit ≤ 1 Jahr		
Treuhandverein Bankkonto	14.481	6.118
Umsatzsteuerguthaben	4.696	5.247
Zinsforderungen	1.742	2.103
Forderung aus QTE-Transaktion	5.608	5.269
Debitorische Kreditoren	222	23
Forderungen an Mitarbeiter	14	18
Steuervorauszahlungen	55.970	46
Andere	274	98
Summe	83.007	18.922
Gesamt	149.335	84.417

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

Die Steuervorauszahlungen des Jahres 2019 betreffen im Wesentlichen die Übertragung eines Fondsvermögens.

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

3.1.8 Wertpapiere

Bei den ausgewiesenen Wertpapieren in Höhe von 765.999 TEUR (im Vorjahr 715.999 TEUR) handelt es sich um Fondsvermögen.

3.1.9 Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierbei handelt es sich um Vorauszahlungen für im Folgejahr zu erbringende Dienstleistungen in Höhe von 1.293 TEUR (im Vorjahr 981 TEUR).

3.2 Passiva

3.2.1 Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital beträgt zum 31.12.2019 mit 755.288 TEUR, die Kapitalrücklage beträgt 74.296 TEUR, die Gewinnrücklagen dotieren auf 353.842 TEUR, der Verlustvortrag beträgt 606.655 TEUR. Nach dem Jahresfehlbetrag in Höhe von -368.643 TEUR verbleibt ein Eigenkapital in Höhe von 208.128 TEUR.

Im Geschäftsjahr 2019 informierte die Geschäftsführung die Gesellschafterin über den Verlust des hälftigen Stammkapitals (§ 49 Abs. 3 GmbHG, vgl. auch Lagebericht in Kapitel 2.2.2).

3.2.2 Rückstellungen

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

Der aus den geänderten Bewertungsvorschriften des BilMoG resultierende Zuführungsbetrag wird bis spätestens zum 31.12.2024 jährlich zu mindestens einem Fünfzehntel angesammelt. Im Jahr 2019 wurden 26,3 Mio. EUR zugeführt. Der verbleibende, in der Bilanz noch nicht erfasste Wert beträgt zum 31.12.2019 131,6 Mio. EUR.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Absatz 6 Satz 3 HGB beträgt 655,4 Mio. EUR.

Pensionsverpflichtungen (Mio. EUR, unsaldiert)	2019
- bei einem Durchschnittszins von 7 Jahren	4.891,7
- bei einem Durchschnittszins von 10 Jahren	4.236,3
- Unterschiedsbetrag (§ 253 Absatz 6 HGB)	655,4

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

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

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2019	2018
Reorganisation der Betriebsstättenstruktur	---	6
Ausstehender Urlaub und Gleitzeit (netto)	31.820	27.494
Fehlende Rechnungen	6.499	9.725
Erbpachtvertrag Berlin-Schönefeld	2.429	2.394
Sonstige Personalkosten	45.775	45.402
Rückbaukosten	15.235	14.719
Altersteilzeit (netto)	18.920	10.219
Jubiläumszahlungen	3.332	3.148
Aufbewahrungspflichten	10.028	9.623
Übrige	1.505	1.092
Gesamt	135.543	123.822

3.2.3 Verbindlichkeiten

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

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

Fremdwährungsverbindlichkeiten bestanden zum 31.12.2019 in Höhe von 139 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 31.617 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 15.789 TEUR enthalten. Weitere wesentliche Posten sind Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern (4.848 TEUR) sowie an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) abzuführende Gebührenanteile zugunsten des Deutschen Wetterdienstes (967 TEUR).

3.2.4 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

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

3.2.5 Passiver Unterschiedsbetrag aus der Gebührenabrechnung

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

4 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

4.1 Umsatzerlöse

	TEUR	
	2019	2018
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.003.181	1.023.396
Andere Umsatzerlöse	46.898	37.101
Umsatzerlöse Gesamt	1.050.079	1.060.497

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2019	2018
Streckengebühren	826.799	867.404
An- und Abfluggebühren	182.162	185.438
Abführungen an das BAF aus An- und Abfluggebühren	-1.017	-971
Über-/Unterdeckung aus Vorjahren (Carry-over)	71.295	34.914
Überdeckung laufendes Jahr (Carry-over)	-137.352	-129.658
Erlöse aus Strecken- und An- und Abfluggebühren	941.887	957.127
Erstattungen des Bundes für militärische Flüge und Einrichtungen	38.880	43.955
Erstattungen des Bundes für gebührenbefreite Flüge	18.000	18.000
Nachrichten für Luftfahrer	177	78
Flugvermessungen	3.513	3.634
Übrige Flugsicherungsleistungen	724	602
Sonstige Flugsicherungsleistungen	61.294	66.269
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.003.181	1.023.396
Beratungsleistungen	202	563
Personaldienstleistungen	14.194	8.424
Vorfeldkontrolle	2.628	2.273
Ausbildungsleistungen	10.221	5.584
Kostenerstattungen	18.325	19.314
Energieverkäufe	39	27
Sonstige	1.289	916
Andere Umsatzerlöse	46.898	37.101
Umsatzerlöse Gesamt	1.050.079	1.060.497

Die Umsatzerlöse enthalten für 2019 einen von den Luftraumnutzern zu erstattenden Betrag in Höhe von 59,0 Mio. EUR aus genehmigten, auf 15 Jahre zu verteilenden Nachholeffekten aus der Umstellung der Erhebungsgrundlage (Gebührenbasis) für Flugsicherungsgebühren von der Rechnungslegung nach HGB auf die Rechnungslegung nach IFRS (IFRS conversion) zum 01.01.2007.

4.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2019	2018
Versicherungsleistungen für Pensionen	2.210	1.655
Zuschüsse der EU-Kommission zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	26.639	26.459
Auflösung von sonstigen Rückstellungen	4.621	7.624
Erträge aus der QTE-Rumpfstruktur	2.600	2.649
Andere	8.616	4.820
Gesamt	44.686	43.207

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

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 6.171 TEUR (im Vorjahr 8.024 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.

Im Vorjahr ist ein Unterschiedsbetrag wegen geänderter biometrischer Rechnungsgrundlagen aus der Anwendung der neuen Heubeck-Richttafeln 2018 G in Höhe von 31,6 Mio. EUR enthalten.

4.4 Abschreibungen

Unter den Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden die planmäßigen handelsrechtlichen Abschreibungen ausgewiesen. Im Jahr 2019 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

4.5 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2019	2018
Aufwendungen nach Artikel 67 Absatz 1 und 2 EGHGB	26.328	26.328
Aufwendungen aus der QTE-Rumpfstruktur	2.254	3.585
Kosten Rückdeckungsversicherung	1.074	1.165
Ersatzteile und Instandhaltung	51.008	49.459
Raumkosten	20.822	19.840
Miete und Leasing	7.922	8.154
Fremdpersonal	10.828	9.022
Sonstiger Personalaufwand	11.602	8.961
Rechts- und Beratungskosten	4.138	3.577
Reisekosten	7.115	6.811
Telekommunikationskosten	9.183	7.150
Kosten Vorjahre	1.155	2.097
Kraftfahrzeugkosten	3.300	3.497
Anlagenabgänge	1.847	1.015
Versicherungen	2.217	2.187
Zeitschriften, Fachliteratur, Büromaterial	1.138	933
Werbekosten	2.153	2.224
Bewirtungen	1.124	1.031
Kosten des Geldverkehrs	1.461	564
Abwertungen auf Forderungen und Forderungsverluste	4.781	938
Übrige	2.383	1.544
Gesamt	173.833	160.082

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 3.003 TEUR (im Vorjahr 3.112 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

Die Position enthält Erträge aus Vermögensgegenständen des Deckungsvermögens nach Verrechnung mit Zinsaufwendungen aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Altersteilzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen in Höhe von 59.763 TEUR (im Vorjahr 157.968 TEUR Aufwand).

Die im Geschäftsjahr vereinnahmten Zinsen belaufen sich auf 15.205 TEUR (im Vorjahr 3.554 TEUR).

4.7 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Zinsaufwendungen aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Altersteilzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen wurden mit entsprechenden Erträgen der Vermögensgegenstände des Deckungsvermögens verrechnet (vgl. 4.6).

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

Der Posten enthält ferner einen Zinsaufwand aus der Aufzinsung sonstiger Rückstellungen in Höhe von 1.577 TEUR (im Vorjahr 2.046 TEUR). Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 5.925 TEUR (im Vorjahr 7.194 TEUR) gezahlt.

4.8 Ertragsteuern

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

Die DFS GmbH zahlte im laufenden Geschäftsjahr 475 TEUR Körperschaftsteuer, 63.575 TEUR Kapitalertragssteuer und 121 TEUR Gewerbesteuer für das Geschäftsjahr 2019. Es wird mit einer Erstattung für 2019 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 Steuerminierungsansprüche 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:

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Laufende Ertragsteuern	0	0
Latente Ertragsteuern Wahlrecht § 274 Abs. 1 S. 2 HGB	0	0
Ertragsteueraufwand	0	0

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

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

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

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

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2019	2018	2019	2018
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Sachanlagen	332	373	35	53
Anteile an verbundenen Unternehmen	342	342	0	0
Forderungen und				
Sonstige Vermögenswerte	27	40	0	0
Rückstellungen für Pensionen				
und ähnliche Verpflichtungen	553.938	436.116	0	0
Sonstige Rückstellungen	16.552	13.215	513	0
Verbindlichkeiten	1.264	1.368	0	0
	572.455	451.454	548	53
Auswirkung § 31b LuftVG:				
Sachanlagen	-322	-364	-35	-53
Forderungen und				
Sonstige Vermögenswerte	0	0	0	0
Rückstellungen für Pensionen				
und ähnliche Verpflichtungen	-537.650	-424.442	0	0
Sonstige Rückstellungen	-16.402	-13.133	-513	0
Verbindlichkeiten	0	0	0	0
	-554.374	-437.939	-548	-53
Sonstige Wertberichtigungen	-10.860	-7.783	0	0
Saldierung	0	0	0	0
Latente Ertragsteuern	7.221	5.732	0	0

Der aktive latente Steuerüberhang der Organträgerin DFS GmbH beträgt 7.221 TEUR (im Vorjahr 5.732 TEUR).

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

Die Überleitung vom erwarteten zum tatsächlichen Ertragsteueraufwand ist nachfolgend dargestellt:

	2019 TEUR	2018 TEUR
Jahresüberschuss vor Ertragsteuern	-368.643	-481.135
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

Geschäftsführer Personal verstorben

Der Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor der DFS, Dr. Michael Hann, ist am 13. Februar 2020 plötzlich und unerwartet verstorben. Er war seit September 2012 Mitglied der Geschäftsführung der DFS. Die Funktion wird vorübergehend vom Vorsitzenden der Geschäftsführung übernommen. Über eine Nachfolge wird der Aufsichtsrat zu gegebener Zeit beraten.

Veränderungen innerhalb der Geschäftsführung der DFS

Am 1. Februar 2020 hat Dirk Mahns die Aufgaben des Chief Operating Officer der DFS übernommen. Er folgt damit Robert Schickling, der nach sieben Jahren Amtszeit als Geschäftsführer Betrieb das Unternehmen auf eigenen Wunsch Ende Januar 2020 verlassen hat.

Am 1. März 2020 hat Friedrich-Wilhelm Menge die Aufgaben des Chief Technology Officer der DFS übernommen.

Veränderung innerhalb des Aufsichtsrates der DFS

Peter Schaaf hat mit Wirkung zum 17. Januar 2020 sein Mandat im Aufsichtsrat der DFS niedergelegt. Sein Nachfolger wurde Oktay Kaya, der bereits bei der AR-Wahl 2018 als Ersatzmitglied für Herrn Schaaf gewählt wurde. Herr Kaya ist als Fluglotse am Tower Frankfurt dortiger Betriebsratsvorsitzender und stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates.

Frau Dr. Martina Hinricher legte mit Wirkung zum 25. Februar 2020 ihr Mandat und damit verbunden den Vorsitz im Aufsichtsrat der DFS nieder. Als Nachfolgerin bestellte der Anteilseigner Frau Dr. Tamara Zieschang mit Wirkung zum 26. Februar 2020 als neues Aufsichtsratsmitglied.

Geschäftsentwicklung

Aufgrund der fortschreitenden Verbreitung des Coronavirus werden sowohl national als auch weltweit zunehmend restriktive Gegenmaßnahmen getroffen. Dies äußert sich beispielsweise in Absagen von Großveranstaltungen. Die Tendenz des rückläufigen Flugverkehrs festigt sich im ersten Quartal 2020 zunehmend.

Auch innerhalb der DFS wurden vorsorglich weitreichende Maßnahmen getroffen, um den operativen Betrieb sicherzustellen.

Die Geschäftsführung geht daher von spürbaren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage aus. Wir verweisen hierzu auf unsere Ausführungen im Lagebericht (6.3.4 Gesamtaussage und Ergebnisprognose).

5.2 Ergebnisverwendung

Die DFS verzeichnet einen Jahresfehlbetrag in Höhe von -368,6 Mio. EUR und damit kein zur Ausschüttung verfügbares Ergebnis.

5.3 Haftungsverhältnisse

Es bestehen zum 31.12.2019 Verbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen im Sinne des § 251 HGB in Höhe von 2.774 TEUR (im Vorjahr: 2.754 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 31.12.2019 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:

2019, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Darlehenszusagen (nicht beansprucht)	---	---	25.170	25.170
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien	11.000	---	---	11.000
Miet-, Pacht-, Leasingverträge	961	483	78	1.522
Gesamt	11.961	483	25.248	37.692

Gegenüber der DFS Energy GmbH besteht eine konzerninterne Darlehenszusage über 50.000 TEUR mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2031 zur Finanzierung der abgeschlossenen Sanierung der Energiezentrale. Diese war, nach unterjähriger Tilgungsleistung (3.200 TEUR), zum 31.12.2019 noch mit 24.830 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

2019, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Bestellobligo für immaterielle Vermögensgegenstände	27.045	18.740	---	45.785
Bestellobligo für Sachanlagen	27.810	26.585	2.468	56.863
Bestellobligo, andere	64.434	42.500	663	107.597
Gesamt	119.289	87.825	3.131	210.245

5.6 Anteile an Sondervermögen

Die DFS hat 2016 den ATPC-UI-FONDS aufgelegt und hält 100 Prozent der Anteile an diesem Fonds mit einem Gesamtbuchwert von rund 766 Mio. EUR per 31.12.2019. Der Marktwert des Fonds beträgt per 31.12.2019 rund 829,6 Mio. EUR. Die Assets des Fonds sind kurzfristig ohne wesentliche Abschläge veräußerbar. Mit der derzeitigen Strategischen Asset Allocation liegt die erwartete Rendite des ATPC-UI-FONDS für das Kalenderjahr 2020 bei 1,90 Prozent. Um Verluste zu begrenzen ist ein externer Risikomanager mandatiert, der fortlaufend das Marktrisiko (sog. Beta-Risiko) überprüft. Als allgemeines Anlageziel strebt die DFS hierbei eine Verringerung der Verlustrisiken auf Jahresbasis 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:

	2019	2018
Eigene Mitarbeiter	5.373	5.243
davon gewerbliche Arbeitnehmer	20	21
davon Angestellte	4.974	4.914
davon beurlaubte Soldaten	155	161
davon technische und kaufmännische Studierende und Auszubildende	224	147
Mitarbeiter des LBA	134	143
davon Beschäftigte (TVöD)	25	29
davon Beamte	109	114
Gesamt	5.507	5.386

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

	Beteiligungs- quote in %	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR
Unmittelbar gehaltene Anteile			
DFS International Business Services GmbH Langen, Deutschland	100,00	53.494	6.487
DFS Energy GmbH Langen, Deutschland ¹⁾	100,00	5.132	0
FCS Flight Calibration Services GmbH Braunschweig, Deutschland ³⁾	55,00	4.304	182
GroupEAD Europe S.L. Madrid, Spanien ³⁾	36,00	1.926	373
BILSODA GmbH & Co. KG Pullach, Deutschland ³⁾	24,90	2.563	-73
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	12.724	3.647
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	383 TGBP	95 TGBP
Kaufbeuren ATM Training GmbH Kaufbeuren, Deutschland ²⁾	100,00	100	0
DAS Aviation Services Bahrain CO W.L.L., Manama, Bahrain	100,00	108 TBHD	516 TBHD
Droniq GmbH (in Gründung), Frankfurt am Main, Deutschland	51,00	8.270	-1.730
FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH, Wien, Österreich ³⁾	30,00	32	-3
UNIFLY NV, Antwerpen, Belgien ³⁾	22,80	14.534	-3.090

¹⁾ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS

²⁾ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS IBS

³⁾ Werte zum 31.12.2018

5.9 Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Nahe stehende Unternehmen

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

Nahe stehende Personen

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

Erträge (+) / Aufwendungen (-), TEUR	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
Umsatzerlöse	73.659	14.387	205
Bezogene Leistungen	---	-8.073	-120
Personalaufwand	-8.531	---	---
Sonstige betriebliche Aufwendungen	---	-11.120	-134
Zinserträge	---	971	---
Beteiligungserträge / Verlustausgleich	---	534	134

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

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

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

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

Der Ertrag in Höhe von 534 TEUR resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag zwischen der DFS und der DFS Energy. Aus einer Beteiligung erhielt die DFS eine Ausschüttung von 134 TEUR.

Vermögensgegenstände (+) / Schulden (-), TEUR	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
Finanzanlagen	---	70.415	1.994
Forderungen*	622	4.299	77
Verbindlichkeiten*	-10.074	-27.377	-29

* Darstellung als Bruttoausweis

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

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

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

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

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

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

Pensionsrückstellungen	-4.142.875
Aktivwerte (Anschaffungskosten)	3.040.138
Aktivwerte (beizulegender Zeitwert)	3.171.182
Nettobetrag (Pensionsrückstellung)	<u>-971.693</u>

Rückstellung ausstehender Urlaub und Gleitzeit	-60.196
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	28.376
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)	28.376
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)	<u>-31.820</u>

Rückstellung Altersteilzeit	-28.369
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	9.374
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)	9.449
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)	<u>-18.920</u>

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

Aufwand Pensionsrückstellungen	-116.283
Ertrag Aktivwerte	175.944
Nettobetrag (enthalten in: Zinsen und ähnliche Aufwendungen)	<u>59.661</u>

5.11 Geschäftsführung

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

Robert Schickling, Bad Homburg v. d. Höhe,
Geschäftsführer Betrieb (bis 31. Januar 2020)

Dirk Mahns, Dreieich-Buchsschlag,
Geschäftsführer Betrieb (ab 1. Februar 2020)

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

Dr. Michael Hann, Bad Dürkheim,
Geschäftsführer Personal (bis 13. Februar 2020)

Die Geschäftsverteilung ist im Lagebericht in Kapitel 1.2 dargestellt.

5.12 Aufsichtsrat

Vertreter der Gesellschafterin

- Dr. Martina Hinricher, Geschäftsbereichsleiterin Personalfürsorge und Arbeitssicherheit, Die Autobahn GmbH des Bundes (Vorsitzende bis 25. Februar 2020)
- Frank Best, Oberst i. G., Bundesministerium der Verteidigung
- Carmen von Bornstaedt-Radbruch, Ministerialrätin, Bundesministerium der Verteidigung
- Antje Geese, Ministerialdirigentin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Dr. Angelika Kreppein, Regierungsdirektorin, Bundesministerium der Finanzen
- Dr. Carl-Stefan Neumann, Unternehmensberater

Vertreter der Arbeitnehmer

- Markus Siebers, Fluglotse (stellvertretender Vorsitzender)
- Sabrina Leitzbach, Fluglotsin
- Peter Schaaf, Fluglotse, Vorsitzender Gesamtbetriebsrat (bis 17. Januar 2020)
- André Vöcking, Flugsicherungsingenieur
- Andrea Wächter, Leiterin Tower Hamburg
- Jörg Waldhorst, Referent Luftfahrt

5.13 Gesamtbezüge der Organmitglieder

Im Geschäftsjahr 2019 betrugen die Gesamtbezüge der Mitglieder der Geschäftsführung 1.360 TEUR und die Vergütungen des Aufsichtsrats 33,6 TEUR.

Vergütung der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2019 in TEUR

Name	Erfolgsun- abhängige Komponente	Erfolgs- abhängige Komponente	Gesamt- Bezüge
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	340	157	497
Robert Schickling (bis 31. Januar 2020)	292	136	428
Dr. Michael Hann (bis 13. Februar 2020)	299	136	435
	931	429	1.360

Kredite

Mitglieder der Geschäftsführung erhielten im Geschäftsjahr 2019 vom Unternehmen keine Kredite.

Pensionsrückstellungen

Zum Ende des Geschäftsjahres 2019 beläuft sich die Pensionsrückstellung für Pensionszusagen gegenüber den derzeitigen Geschäftsführungsmitgliedern auf 5.622 TEUR. Für Pensionszusagen gegenüber früheren Geschäftsführungsmitgliedern besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von insgesamt 13.124 TEUR.

Pensionszahlungen an frühere Geschäftsführungsmitglieder

Im Geschäftsjahr 2019 erhielten frühere Mitglieder der Geschäftsführung Pensionszahlungen in Höhe von insgesamt 796 TEUR.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2019

Name (alphabetische Reihenfolge)	Vergütung (TEUR)
Frank Best	3,1
Carmen von Bornstaedt-Radbruch	2,4
Antje Geese	3,1
Dr. Martina Hinricher	3,5
Dr. Angelika Kreppein	2,8
Sabrina Leitzbach	2,7
Dr. Carl-Stefan Neumann	3,2
Peter Schaaf	2,2
Markus Siebers	3,2
André Vöcking	2,6
Jörg Waldhorst	2,4
Andrea Wächter	2,4
Gesamt	33,6

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist durch Gesellschafterbeschlüsse geregelt. Bis zum 30. Juni 2019 bestand die Vergütung aus einer Sitzungspauschale von 80 EUR und einem Tagegeld von 26 EUR. Seit dem 1. Juli 2019 erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats statt einer Sitzungspauschale eine Jahresvergütung von 4.000 EUR. Für die Vorsitzenden der Ausschüsse sowie den stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats beträgt diese Jahresvergütung 5.000 EUR und für die Vorsitzende des Aufsichtsrats 6.000 EUR. Die Vergütung wurde für 2019 jeweils zeitanteilig gezahlt.

Kredite

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2019 vom Unternehmen keine Kredite.

Vergütung von Mitgliedern des Aufsichtsrats für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2019 keine Vergütungen für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge.

5.14 Honorar des unabhängigen Abschlussprüfers

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

	2019, TEUR
Prüfungsleistungen	97
Andere Bestätigungsleistungen	23
Steuerberatungsleistungen	---
Sonstige Leistungen	---
Gesamt	<u>120</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 13. März 2020

Die Geschäftsführung

Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Vorsitzender der
Geschäftsführung

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Langen

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstel- lungskosten				Abschreibungen					Buchwerte		Buchwerte
	Stand				Stand	Stand				Stand	Stand	Stand
	01.01.2019	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2019	01.01.2019	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	646.928	8.190	-616	1.704	656.206	533.724	22.059	-387	3	555.399	100.807	113.204
Geleistete Anzahlungen	18.887	14.326	0	-1.596	31.617	0	0	0	0	0	31.617	18.887
Immaterielle Vermögensgegenstände	665.815	22.516	-616	108	687.823	533.724	22.059	-387	3	555.399	132.424	132.091
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	606.320	6.655	-7.477	12.046	617.544	364.020	17.041	-7.225	0	373.836	243.708	242.300
Technische Anlagen und Maschinen	1.003.524	41.323	-35.026	6.816	1.016.637	820.652	46.871	-33.596	-3	833.924	182.713	182.872
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	84.213	4.540	-3.570	2	85.185	65.564	5.158	-3.435	0	67.287	17.898	18.649
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	21.347	8.056	0	-18.972	10.431	0	0	0	0	0	10.431	21.347
Sachanlagen	1.715.404	60.574	-46.073	-108	1.729.797	1.250.236	69.070	-44.256	-3	1.275.047	454.750	465.168
Anteile an verbundenen Unternehmen	45.585	0	0	0	45.585	0	0	0	0	0	45.585	45.585
Ausleihungen an verbundenen Unternehmen	28.030	0	-3.200	0	24.830	0	0	0	0	0	24.830	28.030
Beteiligungen	2.050	0	-56	0	1.994	0	0	0	0	0	1.994	2.050
Finanzanlagen	75.665	0	-3.256	0	72.409	0	0	0	0	0	72.409	75.665
Anlagevermögen	2.456.884	83.090	-49.945	0	2.490.029	1.783.960	91.129	-44.643	0	1.830.446	659.583	672.924