

Geschäftsbericht 2020



DFS Deutsche Flugsicherung

Das Geschäftsjahr 2020

Bericht des Aufsichtsrates

Art und Umfang der Prüfung und Beratung

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2020 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Er hat die Geschäftsführung regelmäßig beraten und überwacht und war in die Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen eingebunden.

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben wurde der Aufsichtsrat von dem Auditausschuss, dem Ausschuss für das Drittgeschäft, dem Personalausschuss und dem Projektausschuss unterstützt. Die Ausschüsse haben die Beschlussfassungen intensiv vorberaten und Empfehlungen für die Entscheidungen im Plenum erarbeitet. Der Ausschuss für das Drittgeschäft berät die Geschäftsführung im Übrigen auch sehr grundsätzlich in der Fortentwicklung des Drittgeschäfts. Hierfür wurde der Ausschuss fortlaufend über bedeutende Vorhaben im Drittgeschäft informiert.

Im Geschäftsjahr 2020 gab es mehrere personelle Veränderungen im Aufsichtsrat. Frau Dr. Martina Hinricher hat nach über acht Jahren den Aufsichtsrat verlassen. Ihr folgte Frau Dr. Tamara Zieschang auch in der Funktion der Vorsitzenden nach. Zum Ende des Jahres wechselte der stellvertretende Vorsitz des Aufsichtsrates von Herrn Markus Siebers zu Frau Sabrina Leitzbach. Bereits zu Beginn des Jahres hatten Herr Peter Schaaf und Herr Frank Best das Gremium verlassen. An ihre Stelle folgten die Herren Oktay Kaya und Armin Havenith.

Die Geschäftsführung berichtete gegenüber dem Aufsichtsrat auf Basis der Quartalsberichte gemäß § 90 Abs. 1 Nr. 3 Aktiengesetz. Über wichtige Themen wurde der Aufsichtsrat ad hoc informiert. So wurde der Aufsichtsrat zur Finanzsituation und insbesondere zur Liquiditätslage ab Sommer monatlich informiert. Die Berichterstattung durch die Geschäftsführung erfolgte ordnungsgemäß.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2020 zu vier ordentlichen Sitzungen zusammen, um über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft zu beraten. Es fanden zwei Sondersitzungen statt, in denen über die Bestellung von Herrn Dirk Mahns als Geschäftsführer Betrieb und von Herrn Arndt Schoenemann als Vorsitzenden der Geschäftsführung beraten und Beschluss gefasst wurde.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen Sitzungen schwerpunktmäßig mit

- dem Jahres- und dem Konzernabschluss 2019, dem Lagebericht sowie dem Konzernlagebericht und dem Bericht der Abschlussprüfer über die Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses 2019,
- dem Konzern-Wirtschaftsplan 2021 mit dem dazugehörigen Investitions- und Finanzplan,
- der Aufnahme eines Schuldscheindarlehens zur Sicherstellung der kurzfristigen Liquidität,
- dem Umgang mit der Pandemie und der entsprechenden Verkehrsentwicklung sowie den dazugehörigen Prognosen,
- mit Personalfragen zur Geschäftsführung, insbesondere zur Nachfolge im Geschäftsbereich Personal sowie zur Nachfolge des Vorsitzes der Geschäftsführung,
- dem Projekt ZAAS (Zukunftsarchitektur ATS (Air Traffic Services-Systeme), welches die Systeme für die Flugsicherung auf cloudbasierten Data-Centern betreibt,
- dem Projekt MaRS (Modernisation and Replacement of Surveillance Infrastructure), welches die Erneuerung der Radaranlagen in den nächsten Jahren umfasst,
- Angebotsabgaben der FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH über Installationen von Remote-Tower Lösungen für verschiedene Flughäfen.

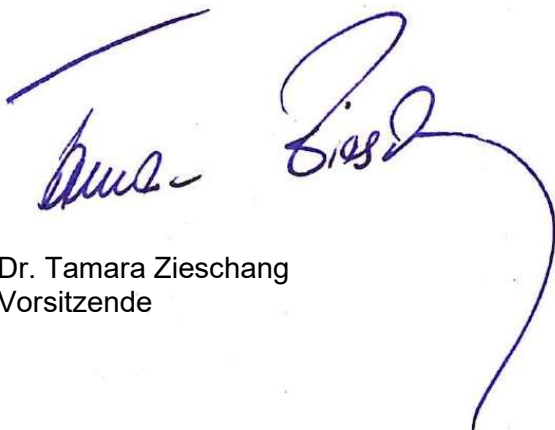
Ergebnis der Prüfung

Der Aufsichtsrat stellt fest, dass das Unternehmen der bisher größten Krise der Luftfahrt schnell und effektiv entgegengetreten ist. Einerseits wurden frühzeitig entschiedene Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Beschäftigten getroffen und andererseits wurden umgehend Kosten reduziert. Gleichzeitig gelang es den Sozialpartnern mit einem flexiblen Tarifvertrag den sich stetig ändernden Verkehrslagen Rechnung zu tragen, die sichere Durchführung von Flügen zu gewährleisten und langfristig (kostenintensive) Überstunden zu reduzieren. Gleichzeitig wurden durch die Geschäftsführung Investitionen verschoben; nicht dringend notwendige Projekte wurden gestrichen. Aufgrund des Ausbleibens von Gebühreneinnahmen musste die Liquidität kurzfristig durch ein Schuldscheindarlehen gesichert werden.

Auf Basis des Prüfberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Mazars GmbH & Co. KG hat der Aufsichtsrat den Jahres- und Konzernabschluss 2019 sowie den Lagebericht nebst Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz sowie den Konzernlagebericht beraten. Eine Vorberatung fand durch den Auditausschuss statt. In die Prüfung einbezogen wurde das im Unternehmen etablierte, umfassende Kontroll- und Risikomanagement. Die Beratungen fanden in Gegenwart der Abschlussprüfer statt. Die Abschlussprüfer haben über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung berichtet und für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung gestanden. Der Aufsichtsrat hatte keine Einwendungen gegen den Prüfbericht und die Feststellungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Er hat der Gesellschafterversammlung vorgeschlagen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen. Der Aufsichtsrat hat den Vorschlag der Geschäftsführung zur Ergebnisverwendung geprüft und sich diesem angeschlossen.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung für ihren Einsatz im Sinne des Unternehmens und für die im Jahr 2020 erzielten Erfolge. Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Betriebsräten, die hierzu beigetragen haben, gebührt ebenfalls Dank und Anerkennung.

Der Aufsichtsrat



Dr. Tamara Zieschang
Vorsitzende



Dr. Tamara Zieschang

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzende

Dr. Tamara Zieschang

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

Stellvertretende Vorsitzende

Sabrina Leitzbach

Fluglotsin
(Stellv. Vorsitzende ab 17. Dezember
2020)

Dr. Martina Hinricher

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

Markus Siebers

Fluglotse
(Stellv. Vorsitzender bis 16. Dezember
2020)

Frank Best

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

Carmen von Bornstaedt-Radbruch

Ministerialrätin a.D.

Antje Geese

Ministerialdirigentin
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur

Armin Havenith

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

Oktay Kaya

Vorsitzender Gesamtbetriebsrat
Fluglotse
(Aufsichtsratsmitglied ab 18. Januar 2020)

Dr. Angelika Kreppein

Regierungsdirektorin
Bundesministerium der Finanzen

Dr. Carl-Stefan Neumann

Geschäftsführer
Carl-Stefan Neumann Advisory &
Investments GmbH

Peter Schaaf

Vorsitzender Konzernbetriebsrat
Fluglotse
(Aufsichtsratsmitglied bis 17. Januar 2020)

André Vöcking

Flugsicherungsingenieur

Andrea Wächter

Leiterin Tower Hamburg

Jörg Waldhorst

Referent Luftfahrthindernisse

Stand: 31. Dezember 2020

Mitglieder des Beirats

Vorsitzender

Steffen Bilger

Mitglied des Deutschen Bundestages
Parlamentarischer Staatssekretär

Dr. Constantin Alsheimer

Vorsitzender des Vorstands
Mainova AG

Dr. Karsten Benz

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Droniq GmbH
(Beiratsmitglied ab März 2020)

Dr. Jürgen Bierbaum

Stv. Mitglied der Vorstände
ALTE LEIPZIGER-HALLESCHE
Konzern

Chris Fischer Hirs

Group Chief Executive Officer
Allianz Global Corporate & Specialty AG
(Beiratsmitglied bis Juli 2020)

Ingo Gerhartz

Inspekteur der Luftwaffe
Kommando Luftwaffe

Prof. Dr. Elmar Giemulla

Präsident
AOPA-Germany Verband der
Allgemeinen Luftfahrt e.V.

Winfried Hermann, MdL

Minister
Ministerium für Verkehr Baden-
Württemberg

Jörg Hessenmüller

Mitglied des Vorstands
Commerzbank AG
(Beiratsmitglied ab April 2020)

Michael Hoppe

Vorsitzender
BARIG Board of Airline Representatives
in Germany e.V.

Dr. Detlef Kayser

Mitglied des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

Kirsten Lühmann

Abgeordnete
Deutscher Bundestag

Oliver Luksic

Abgeordneter
Deutscher Bundestag

Joachim Müller

Group Chief Executive Officer
Allianz Global Corporate & Specialty AG
(Beiratsmitglied ab April 2020)

Alois Rainer

Abgeordneter
Deutscher Bundestag
(Beiratsmitglied ab Februar 2020)

Prof. Dr. Bernd Sanner

Ärztlicher Direktor
AGAPLESION BETHESDA
KRANKENHAUS WUPPERTAL gGmbH

Dr. Stefan Schulte

Präsident der Arbeitsgemeinschaft
Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
Vorsitzender des Vorstands
Fraport AG

Björn Simon

Abgeordneter
Deutscher Bundestag
(Beiratsmitglied ab Februar 2020)

Prof. Dr. Sven Simon

Abgeordneter
Europäisches Parlament
(Beiratsmitglied ab Februar 2020)

Ralf Teckentrup

Präsident des BDF Bundesverband der
Deutschen Fluggesellschaften e.V.
Vorsitzender der Geschäftsführung
Condor Flugdienst GmbH

Klaus Thiemann

Stand: 31. Dezember 2020

Konzernlagebericht

1 Grundlagen des Konzerns	12
2 Wirtschaftsbericht	23
3 Segmententwicklung.....	50
4 Mitarbeiter.....	60
5 Compliance.....	65
6 Risikobericht	67
7 Prognosebericht.....	74

Konzernabschluss

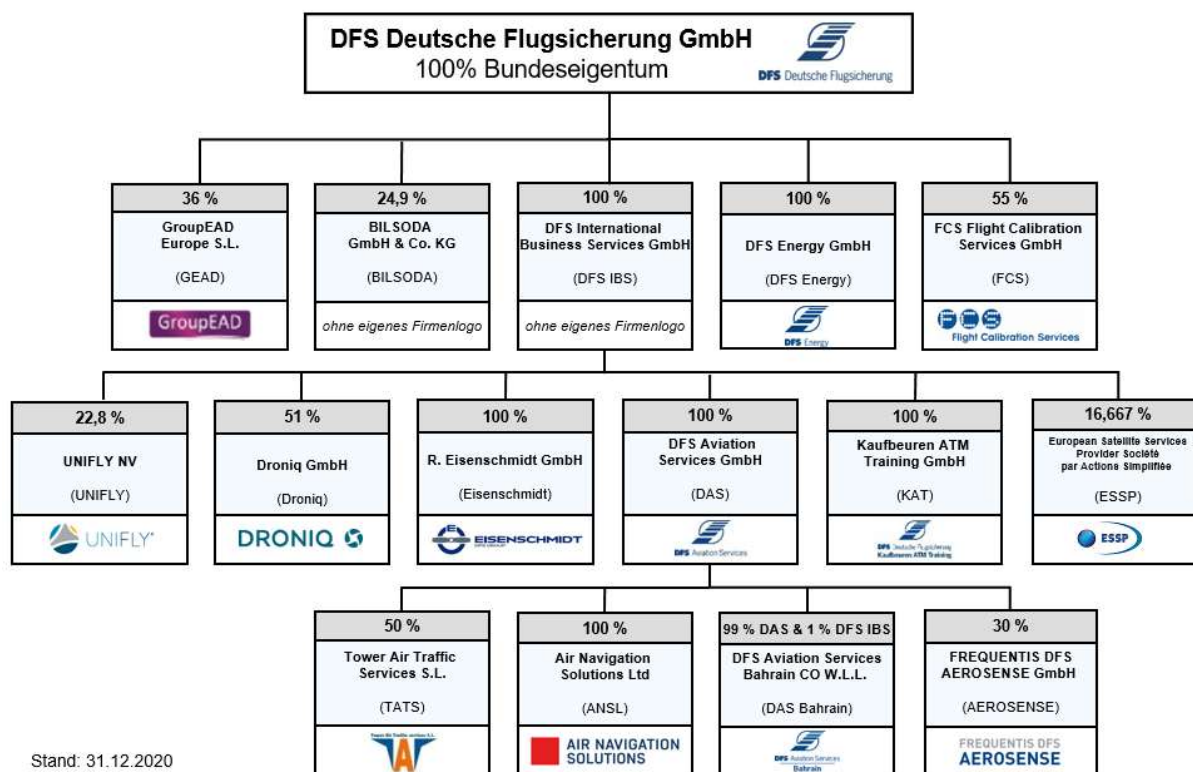
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	82
Konzern-Bilanz	84
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	86
Konzern-Kapitalflussrechnung	87
Konzern-Anhang	88
Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung	114
Erläuterungen zur Bilanz	123
Sonstige Erläuterungen	155
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	184
Abkürzungsverzeichnis.....	190

Konzernlagebericht

für das Geschäftsjahr 2020

1 Grundlagen des Konzerns

1.1 Konzernstruktur



Stand: 31.12.2020

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) leitet den DFS-Konzern als oberste Konzerngesellschaft und übt selbst operative Tätigkeiten aus. Die Tochter- und Beteiligungsunternehmen ergänzen in enger Beziehung zur Luftfahrtbranche das Dienstleistungsangebot des Konzerns.

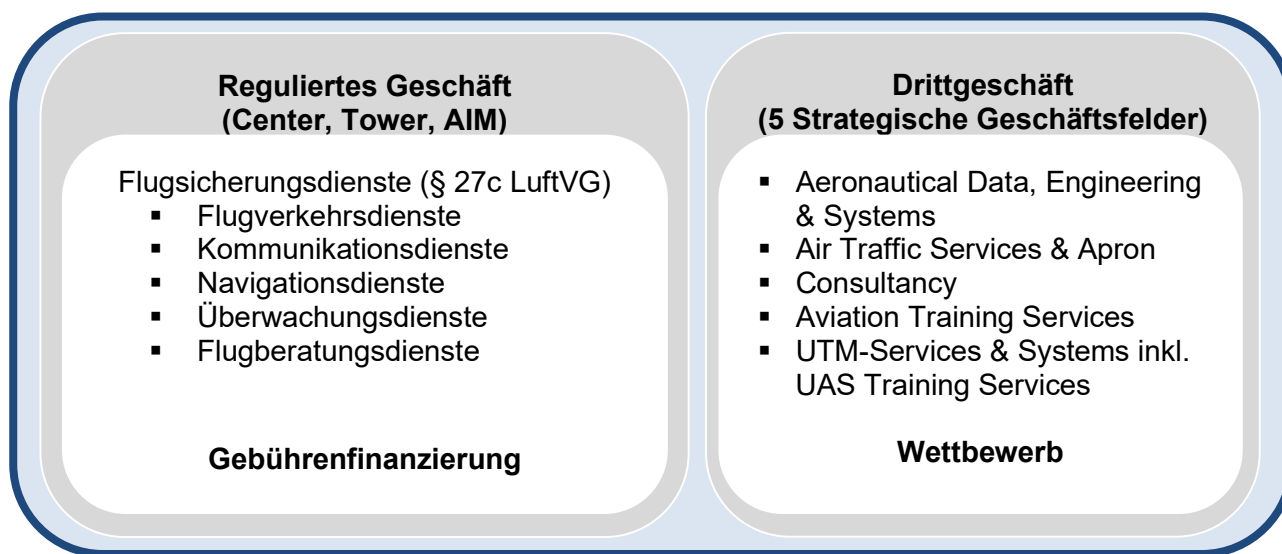
Der Konzernabschluss umfasst acht vollkonsolidierte unmittelbare und mittelbare Beteiligungen. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wird wesentlich von der Geschäftstätigkeit der DFS geprägt. Informationen zum Konsolidierungskreis zeigt der Anhang in Kapitel 3.2.

1.2 Geschäftstätigkeit

1.2.1 Überblick

Der DFS-Konzern sichert mit seinen insgesamt 6.139 operativen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (davon 5.659 DFS) den deutschen Luftraum und bietet zusätzliche Leistungen im freien Wettbewerb an (Drittgeschäft).

Der DFS-Konzern unterteilt seine Geschäftstätigkeit in das gebührenfinanzierte Segment „Reguliertes Geschäft“ und das preisfinanzierte Segment „Drittgeschäft“. Das gebührenfinanzierte Segment bildet dabei den unternehmerischen Schwerpunkt.



1.2.2 Reguliertes Geschäft

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

Bereich Center

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

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

Bereich Tower

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

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

Bereich Aeronautical Information Management (AIM)

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

1.2.3 Drittgeschäft

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

Die Tochter- und Beteiligungsunternehmen unterstützen und fördern das Produkt- und Dienstleistungsangebot des Konzerns im freien Wettbewerb. Diese preisfinanzierten Dienstleistungen werden weltweit angeboten, wobei Flugsicherungsdienste 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.

Abgeleitet aus der Strategie der DFS-Gruppe für das Drittgeschäft positioniert sich die DFS als führender Anbieter von Lösungen und Systemen für das klassische Flugsicherungsgeschäft (ATM – Air Traffic Management) sowie für das sich entwickelnde Geschäft mit dem Management von Drohnenflügen (UTM – Unmanned Aircraft System Traffic Management).

Im ATM-Markt bietet die DFS die komplette Bandbreite an Flugsicherungskompetenz an und verfügt über ein umfangreiches Produkt- und Dienstleistungsportfolio in den Strategischen Geschäftsfeldern:

- Aeronautical Data, Engineering & Systems (Luftfahrtdaten, Systemvertrieb)
- Air Traffic Services & Apron (Flugsicherungsdienste, Vorfeldkontrolle)
- Consultancy (Beratung)
- Aviation Training Services (Ausbildung von Fluglotsen u. a.).

Im UTM-Markt existieren weiterhin noch größtenteils unklare Rahmenbedingungen, da die EASA-Regulierung zum U-Space bislang nicht verabschiedet wurde. Die DFS möchte mit ihrem UTM-Service-Angebot zu den führenden Playern gehören und den Markt aktiv gestalten. Hier baut die DFS das Geschäftsfeld

- UTM-Services & Systems inkl. UAS Training Services (Unterstützungsdienste für den Betrieb von Drohnen)

mit der Zielsetzung der sicheren und fairen Integration von unbemannten Luftfahrzeugen in den Luftraum auf.

Diese fünf Strategischen Geschäftsfelder umfassen das Leistungsspektrum des DFS-Konzerns. Die Umsetzung ist jeweils einzelnen Beteiligungsgesellschaften zugeordnet.

1.3 Rechtlicher Rahmen und Führungsorganisation

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

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

Alleingesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland.

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

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

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

Der bei der DFS eingerichtete Aufsichtsrat besteht aus zwölf Mitgliedern, wobei sechs von der Seite des Gesellschafters bestellt und sechs aus den Reihen der Arbeitnehmer gewählt werden (vgl. Kapitel 46.2 im Anhang zu Mitgliedern des Aufsichtsrats).

Die Tochter- und Beteiligungsunternehmen im Drittgeschäft werden im Wesentlichen über die Holdinggesellschaft DFS International Business Services GmbH (DFS IBS) geführt. Sie hält, führt, verwaltet und finanziert ihre operativen Beteiligungen durch Konzernverträge (Beherrschungsverträge, Ergebnisabführungs- und Cash-Pool-Verträge) und begrenzt die Haftung der DFS auf den Beteiligungsbuchwert der DFS IBS. Das Unternehmen setzt die strukturellen und operativen Vorgaben der Konzernleitung durch Gesellschafterbeschlüsse, Wahrnehmung von Aufsichtsratsmandaten durch Mitarbeiter der DFS und die vertraglichen Ansprüche aus Konzernverträgen um. Die Geschäftsführung der DFS IBS ist mit Leitenden Angestellten der DFS, die diese Aufgabe in Personalunion wahrnehmen, besetzt.

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

Veränderungen innerhalb der Geschäftsführung der DFS ab 2020

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

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

Veränderungen innerhalb der Geschäftsführung der DFS ab 2021

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

(vgl. auch Kap. 42 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Anhang).

1.4 Strategien und Ziele

1.4.1 Strategische Ausrichtung

„Together for safe and smart European skies“

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

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

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

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

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

Dafür verfolgt die DFS vier zentrale Unternehmensziele:

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

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

1.4.2 Programm „Sprint2024“

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



Sicherheit

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

1. Mensch und Unternehmenskultur

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

2. Kapazität

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

3. Innovation und Digitalisierung

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

4. Wirtschaftlichkeit

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

5. Drittgeschäft und Beteiligungen

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

6. Umwelt- und Klimaschutz

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

7. Europa und Regulierung

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

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

1.4.3 Finanzstrategie

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

Gute bis sehr gute Bonität

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

Angemessene Liquidität

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

Adäquate Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote

Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote werden kontinuierlich überwacht. Die negativen Auswirkungen der ab dem Geschäftsjahr 2013 veränderten Rechnungslegungsstandards zur Bilanzierung von langfristig zu gewährenden Leistungen an Arbeitnehmer auf das IFRS-Eigenkapital (vgl. 28.8 im Anhang) werden über die folgenden Regulierungsperioden schrittweise in den Flugsicherungsgebühren berücksichtigt. Die DFS wird die im „bereinigten Eigenkapital“ (vgl. 39.1 im Anhang) ausgewiesene Eigenkapitalquote von 20,3 Prozent aufrechterhalten und die betriebliche Altersversorgung (bAV) weiterhin schrittweise ausfinanzieren.

Geringe Verschuldung

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

Risikomanagementsystem

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

1.5 Steuerung

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

Reguliertes Geschäft

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

Das Erreichen dieser Ziele und Vorgaben wird mit Plan-/Ist-Vergleichen bedarfsgerecht und regelmäßig (monatlich, halbjährlich und jährlich) sowie ad-hoc gemessen, überwacht und auf Unternehmens-, Bereichs- und Produktebene berichtet. Hierfür wurde ein finanzielles Kennzahlensystem entwickelt, dessen Steuerungsgrößen im Wesentlichen aus der IFRS-Rechnungslegung abgeleitet werden. Die Steuerungsgröße Betriebskosten, deren Ermittlung und Festlegung auf Basis des folgenden Schemas erfolgt, beinhaltet neben den Primärkosten auch die Be- und Entlastungen aus interner Leistungsverrechnung:

Betriebskosten

Personalkosten

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

+ Abschreibungen

= Primärkosten

+ Belastungen aus interner Leistungsverrechnung (ILV)

./. Entlastungen aus interner Leistungsverrechnung (ILV)

= Betriebskosten

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

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

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

Drittgeschäft

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

Die operativen Tochter- und Beteiligungsunternehmen sollen branchenübliche Gewinne vor Steuern erzielen. Die Rendite soll mittelfristig auf 6 Prozent gesteigert werden.

1.6 Forschung und Entwicklung

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

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

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

Die DFS treibt innovative Entwicklungen voran. Dazu zählen:

- Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten aus der Ferne, RTC (Remote Tower Control, vgl. 7.2.1),
- 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. 7.2.1),
- eine fortschreitende, kosteneffiziente Standardisierung von technischer Infrastruktur und Verfahren als Voraussetzung für weitere Automation und Innovation,
- weitergehende Virtualisierung der Flugsicherungssysteme und mittelfristige Etablierung von Data-Centern,
- umfassende Aktivitäten zur sicheren und fairen Integration unbemannter Luftfahrtsysteme (Drohnen, vgl. 2.2.1).

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

Hierfür erhielt die DFS 2020 Fördermittelauszahlungen in Höhe von 20,2 Mio. EUR aus europäischen Förderprogrammen einschließlich SESAR und dem deutschen Luftfahrt-forschungsprogramm. Die Umsetzung der F&E-Ergebnisse findet auch im Rahmen der SESAR Deployment Alliance (SDA) zusammen mit Flugsicherungsdienstleistern, Airlines und Flughafenbetreibern statt.

2 Wirtschaftsbericht

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

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

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

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

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

2.2 Geschäftsverlauf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Geschäftsverlauf bei den DFS-Tochterunternehmen verlief höchst unterschiedlich. Die DAS und die ANSL litten als Flugsicherungsdienstleister am meisten unter der Covid-19-Pandemie. Während die ANSL durch Vereinbarungen mit Mitarbeitern, Kunden und Gewerkschaften mit einem ausgeglichenen Ergebnis das Geschäftsjahr abschließen konnte ist die der DAS trotz ebenfalls eingeleiteten Sparmaßnahmen nicht gelungen.

Dennoch konnten trotz der schwierigen Bedingungen im Jahr 2020 auch Erfolge verzeichnet werden. So hat die DFS Aviation Services Bahrain CO W.L.L. (DAS Bahrain) den Vertrag mit der Bahrain Civil Aviation Affairs verlängert und damit ihr Engagement in der Region Middle East gefestigt. Die Frequentis DFS Aerosense GmbH (Aerosense), ein Gemeinschaftsunternehmen der österreichischen Frequentis AG und der DFS-Tochter DFS Aviation Services GmbH (DAS) hat erstmals an wichtigen internationalen Ausschreibungen im neuen Wachstumsfeld der Remote-Tower-Control-Technik teilgenommen. Die Droniq GmbH (Droniq), ein Joint-Venture-Unternehmen der Deutschen Telekom und der DFS, konnte mit dem UTM-System im Juni an den Start gehen und den Grundstein für einen weiteren Geschäftsausbau im Bereich Drohnen legen. 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. Bei der DFS-Beteiligung FCS Flight Calibration Services GmbH (FCS) ist es erfolgreich gelungen, eine ILS (Instrument Landing System)-Vermessung per NAVaid-Drohne durchzuführen.

2.2.1 Entwicklung des Luftverkehrs

IFR-Flüge 2020

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

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

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

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

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

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

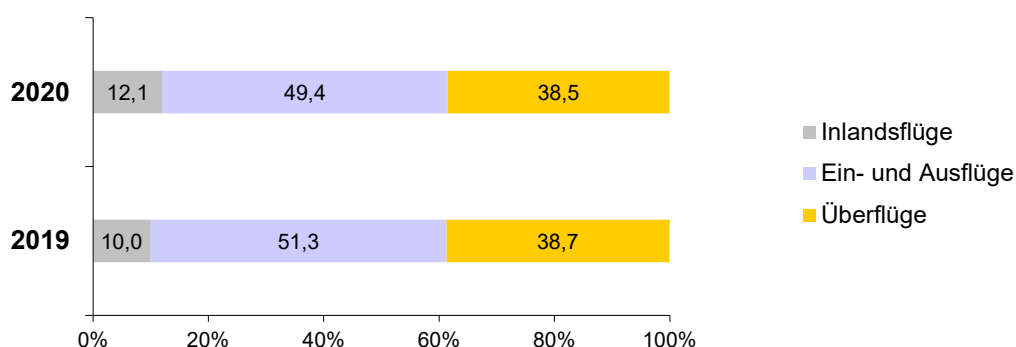
IFR-Flüge in Deutschland			
	2020	2019	Veränderung
Zivile Flüge	1.418.619	3.292.207	-56,9%
Militärische Flüge	42.149	42.217	-0,2%
Summe	1.460.768	3.334.424	-56,2%

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

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

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

Verteilung der IFR-Flüge (%)



Luftverkehr an DFS-betreuten Flughäfen

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

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

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

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

Düsseldorf	78.647	225.440	-65,1%
Leipzig/Halle	62.222	75.432	-17,5%
Berlin-Tegel	60.498	192.958	n/a
Hamburg	60.144	149.239	-59,7%
Stuttgart	49.980	132.669	-62,3%
Berlin-Schönefeld	34.963	90.124	n/a
Hannover	27.367	64.781	-57,8%
Nürnberg	20.205	49.417	-59,1%
Bremen	15.187	29.984	-49,3%
Münster/Osnabrück	10.525	18.939	-44,4%
Dresden	8.773	20.707	-57,6%
Saarbrücken	4.062	7.988	-49,1%
Erfurt/Weimar	3.618	4.704	-23,1%
Summe	880.927	2.132.289	-58,7%

Luftverkehr im Vereinigten Königreich (UK)

Air Navigation Solutions Ltd. (ANSL) erbringt Flugsicherungs- und Ingenieurdienstleistungen an den Flughäfen Edinburgh und Gatwick. Am Flughafen Gatwick hatte ANSL im Jahr 2019 bis zu 60 Flugbewegungen auf der Start- und Landebahn in einer Stunde sicher abgewickelt, was ihn mit insgesamt 280.681 kommerziellen Flugbewegungen im Jahr zum verkehrsreichsten Betrieb auf einer einzigen Start- und Landebahn der Welt machte. Aufgrund der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sank das Flugverkehrsaufkommen am Flughafen Gatwick im Jahr 2020 um 72,6 Prozent und erreichte insgesamt 76.964 kommerzielle Flugbewegungen. Im Jahr 2020 registrierte der Flughafen Edinburgh 43.264 kommerzielle Flugbewegungen, was einem Rückgang von 67,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht, nach 127.017 kommerziellen Flugbewegungen und einem Rekord von 14 Mio. Passagieren im Jahr 2019.

Die Auswirkungen der globalen Pandemie auf die Luftverkehrsbranche in Großbritannien setzen sich auch im Jahr 2021 fort, und der Betrieb an den Flughäfen Edinburgh und Gatwick wird mit deutlich reduziertem Flugverkehr fortgesetzt.

Wettbewerb, Kosten- und Sanierungsdruck der Airlines

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

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

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

Klimaschutzplan und Emissionshandelssystem

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

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

Interessenkollision zwischen regenerativer Energie und Flugsicherheit

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

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

Das Bundesverwaltungsgericht hat im April 2016 die Bewertungsmethodik der DFS in vollem Umfang bestätigt. Hierbei führte das Bundesverwaltungsgericht aus, dass die Methodik der DFS solange als vertretbar angesehen werden könne, bis sich ein neuer wissenschaftlicher Stand etabliert habe, der die Vorgehensweise der DFS als unvertretbar erscheinen lässt.

Diese Rechtsprechung wurde von den Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichten aufgegriffen. Klagen von Investoren wurden insoweit regelmäßig abgewiesen.

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

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

Drohnen – Integration und Detektion

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Wesentliche rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Gebührenbemessung und Erfolgsermittlung

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

Da insbesondere der 2013 geänderte IAS 19 erhebliche Schwankungen im Eigenkapital verursachte, mussten die regulatorischen Rahmenbedingungen angepasst werden, um volatile Gebühren zu vermeiden. Mit fachlicher Weisung vom 12. Dezember 2012 legte das BAF fest, dass der tatsächliche Finanzierungsaufwand für die bAV keinen spezifischen Kosteneffizienzziele der Leistungsplanung unterliegen soll, sondern als Teil der „festgestellten Kosten“ der Leistungsplanung angesehen wird und somit Teil der Kostenbasis ist. Die Gebühr berücksichtigt im Rahmen der Leistungsplanung in sinngemäßer Anwendung von IAS 19 den Dienstzeit- und Zinsaufwand. Dabei orientiert sich der für die dritte Regulierungsperiode an vorsichtigen kaufmännischen Erwägungen ausgerichtete einheitliche Zinssatz zur Ermittlung der Verpflichtungen an dem Zinssatz, der mit dem der bAV gewidmeten Vermögen erzielt werden kann (2,85 Prozent, vormals 3,54 Prozent in RP 2). Unterschiede zwischen Verpflichtungsumfang und Vermögen (Deckungslücken/-überschüsse) werden rollierend über die durchschnittliche Restarbeitszeit (15 Jahre) der Mitarbeiter verteilt und in den folgenden Regulierungsperioden zusätzlich als Gebührenbestandteil berücksichtigt (kalkulatorisches Modell). 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. Nachhol-effekte) zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen und den Nachfinanzierungsbedarf über einen Verteilungszeitraum von 15 Jahren (bis Ende 2022) dem Luftraumnutzer in Rechnung zu stellen (Art. 6 der EU-Verordnung 1794/2006).

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

Eigenkapitalstärkung durch die Bundesrepublik Deutschland

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

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

Auf der Basis der internationalen und nationalen gesetzlichen Grundlagen und Verordnungen, einer gesicherten Liquiditätsplanung und der wiederholt sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DFS im Verbund mit ihrer Gesellschafterin für 2020 sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (AAA/A-1+ stable) seitens Standard & Poor's (vgl. 2.6.3) antizipiert die DFS gemeinsam mit dem Gesellschafter eine positive Fortführungsprognose (vgl. hierzu auch Anhang in Kapitel 4.1).

Regulierungsperiode 3

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

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

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

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

Unkontrollierbare Kosten – Costs exempt from cost-sharing

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

Europäisches Förderprogramm

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

EEG-Umlagebefreiung

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

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

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

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

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

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

2.2.3 Prognose-Ist-Vergleich

Prognose-Ist-Vergleich 2020			
	Ist zum 31.12.2019	Prognose für 2020	Ist zum 31.12.2020
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 15,13 Mio. An-/Abflug: 1,49 Mio.	Erheblicher Verkehrsrückgang	Strecke: 6.79 Mio. An-/Abflug: 0,63 Mio.
Umsatzerlöse gesamt*	1.109,5 Mio. EUR	Nicht kostendeckend	1.099,3 Mio. EUR
Umsatzerlöse Drittgeschäft (bei Gesamtleistung)	87,1 Mio. EUR (91,1 Mio. EUR)	Reduzierte Umsatzerlöse	79,8 Mio. EUR (80,7 Mio. EUR)
Abschreibungen	104,1 Mio. EUR	Etwa Vorjahresniveau	102,0 Mio. EUR
Ergebnis gesamt**	34,8 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Mio.-EUR-Bereich	-94,0 Mio. EUR
Ergebnis Drittgeschäft	1,9 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im unteren zweistelligen Mio.-EUR-Bereich	-7,4 Mio. EUR
FVK-Ausbildungsbeginn (davon DFS-Anteil)***	142 (126)	Steigerung der FVK-Ausbildung***	116 (94)

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

** DFS-Anteil 2019: 35,6 Mio. EUR / 2020: -92,7 Mio. EUR

*** Beginn der theoretischen Grundausbildung an der DFS-Flugsicherungsakademie. Insgesamt befanden sich zum 31.12.2020 konzernweit 408 Personen in der mehrjährigen FVK-Ausbildung, davon 368 bei der DFS (vgl. auch Kap. 4). Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde die Zahl der Auszubildenden reduziert, verbleibt aber trotz dessen auf stabilem Niveau, da die DFS die Notwendigkeit der gesicherten Personalnachführung für die Zukunft sieht.

Das Ergebnis wird in Kapitel 2.5 dargestellt.

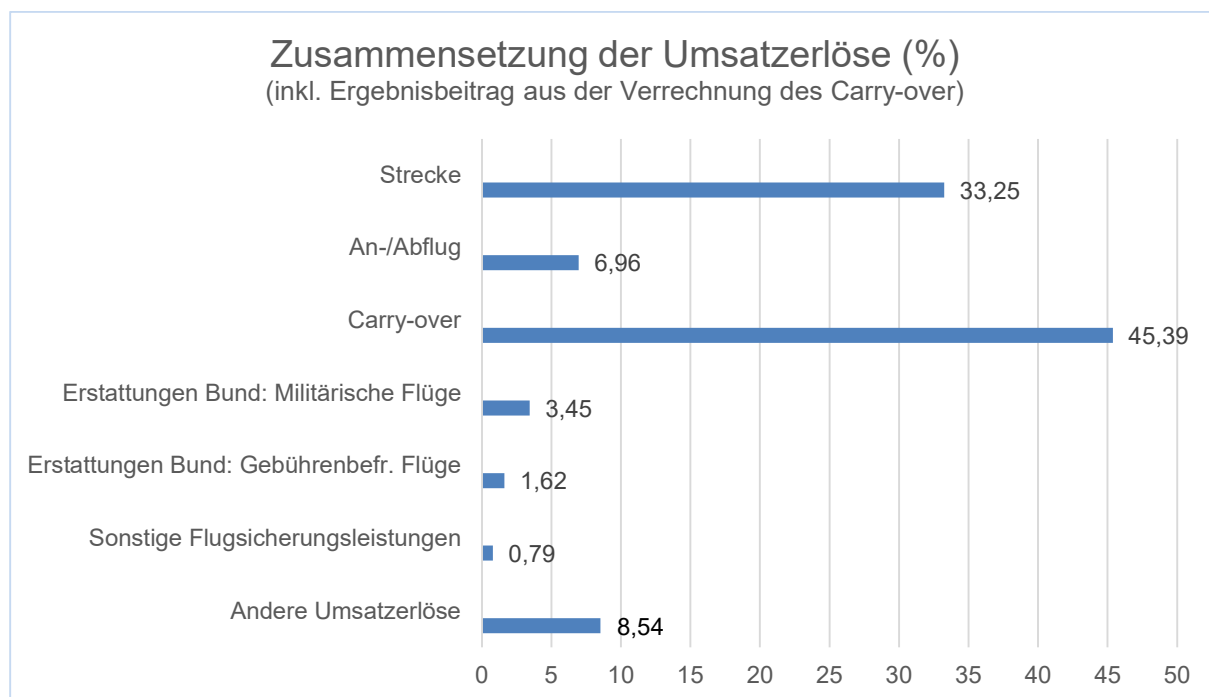
2.3 Ertragslage

2.3.1 Umsatzerlöse

Der DFS-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 1.111,3 Mio. EUR (im Vorjahr 1.109,7 Mio. EUR) und lag damit gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Prozent höher.

Die Erlöse aus Flugsicherungsleistungen erhöhten sich zwar leicht von 1.007,4 Mio. EUR auf 1.016,3 Mio. EUR. Sie berücksichtigen allerdings die Verrechnung des Carry-over aus Vorjahren (103,7 Mio. EUR) sowie den coronabedingt besonders hohen Carry-over des Geschäftsjahres 2020 (400,7 Mio. EUR), der aus der stark reduzierten Verkehrssituation resultiert und über einen Ausgleichsmechanismus von den Luftraumnutzern erst zukünftig zu tragen sein wird. Die operativ tatsächlich erzielten Erlöse in der Strecke und im An-/Abflug verminderten sich coronabedingt aufgrund stark gesunkener DLE (vgl. 3.1) massiv.

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



Erlöse aus Streckengebühren (Mio. EUR)

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

Die hier aufgeführten Erlöse wurden ausschließlich von der DFS erzielt.

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. EUR)

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

Die hier aufgeführten Erlöse wurden ausschließlich von der DFS erzielt.

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. EUR)

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

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

Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Mio. EUR)

	2020	2019	2018	2017	2016
Nachrichten für Luftfahrer	4,4	4,4	4,3	4,3	4,2
Flugvermessungen	3,6	3,5	3,6	3,8	2,7
Übrige Flugsicherungsleistungen	0,8	0,7	0,7	0,5	1,4
Gesamtbetrag	8,8	8,6	8,6	8,6	8,3
davon aus Drittgeschäft	4,4	4,4	4,3	4,2	4,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+2,3	0,0	0,0	+3,6	-17,8

Andere Umsatzerlöse (Mio. EUR)

	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	94,9	102,3	79,4	71,6	52,5
davon aus Drittgeschäft	75,4	82,5	60,9	62,3	48,7
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-7,2	+28,8	+10,9	+36,4	+39,3

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

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

	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	39,5	52,8	53,4	59,4	46,6
davon aus Drittgeschäft	0,5	5,8	1,9	1,5	0,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-25,2	-1,1	-10,1	+27,5	+39,9

Wesentliche Bestandteile:

- Projektgebundene Zuschüsse der Europäischen Kommission (20,8 Mio. EUR)
- Erträge aus der QTE-Transaktion, Kursgewinn (10,3 Mio. EUR)
- Auflösung von Rückstellungen (4,1 Mio. EUR)
- Übrige (4,3 Mio. EUR)

2.4 Aufwandsschwerpunkte

Personalaufwand (Mio. EUR)					
	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	973,1	935,2	878,9	862,8	838,5
Löhne und Gehälter	643,2	660,3	621,0	605,2	609,2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	321,9	266,4	249,4	249,1	206,4
Personalkosten des LBA*	7,9	8,5	8,5	8,5	22,9
davon aus Drittgeschäft**	63,4	62,7	46,1	40,3	33,1
Anteil am Gesamtaufwand (%)	78,7	77,2	76,1	75,4	77,1
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+2,0	+1,4	+1,9	+2,9	-1,4

* 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.

** Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

Die Verzinsung der Pensions- und Vorruhestandsrückstellungen (64,1 Mio. EUR) wird dem Finanzergebnis belastet, die Erträge aus Planvermögen (35,5 Mio. EUR) werden dem Finanzergebnis gutgeschrieben.

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. EUR)					
	2020*	2019*	2018*	2017*	2016
Gesamtbetrag	147,8	156,9	145,0	147,2	128,9
davon aus Drittgeschäft**	13,0	17,7	13,8	23,9	11,3
Anteil am Gesamtaufwand (%)	12,0	12,9	12,6	12,9	11,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-5,8	8,2	-1,5	+14,2	-1,5

* Die Position enthält ab 2018 nicht mehr die Wertminderungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte, da diese gemäß IAS 1 Abs. 82 separat auszuweisen sind. Der Ausweis für 2017 wurde entsprechend angepasst.

** Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

Wesentliche Bestandteile:

- Ersatzteile und Instandhaltung (55,2 Mio. EUR)
- Raumkosten (14,4 Mio. EUR)
- Fremdpersonal (12,8 Mio. EUR)
- Miete und Leasing (6,5 Mio. EUR)
- Telekommunikationskosten (10,2 Mio. EUR)
- Kursverluste aus der QTE-Transaktion (10,3 Mio. EUR)
- Rechts- und Beratungskosten (6,1 Mio. EUR)
- Reisekosten (3,3 Mio. EUR)
- Sonstiger Personalaufwand (7,5 Mio. EUR)
- Kfz-Kosten (3,0 Mio. EUR)
- Versicherungen (4,2 Mio. EUR)
- Übrige (14,3 Mio. EUR)

Abschreibungen (Mio. EUR)

	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	102,0	104,1	117,2	116,3	108,9
davon aus Drittgeschäft*	6,3	4,4	4,0	3,1	1,8
Anteil am Gesamtaufwand (%)	8,2	8,6	10,2	10,2	10,0
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-4,0	-15,4	+0,8	+6,8	-0,6

* Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

Im Geschäftsjahr 2020 erfolgte eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 1,6 Mio. EUR auf das Beteiligungsunternehmen Unifly.

Wertminderungsaufwendungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte (Mio. EUR)

	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	1,0	4,8	0,9	5,6	---
davon aus Drittgeschäft	0,1	---	---	---	---
Anteil am Gesamtaufwand (%)	0,1	0,4	0,1	0,5	---
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-79,2	+433,3	-83,9	---	----

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

2.5 Konzernergebnis

Der DFS-Konzern erwirtschaftete 2020 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von -94,0 Mio. EUR nach einem Jahresüberschuss in Höhe von 34,8 Mio. EUR im Vorjahr.

Jahresüberschuss (Mio. EUR)					
	2020	2019	2018	2017	2016
Gesamtbetrag	-94,0	34,8	-30,1	30,8	86,6
auf oberste Konzerngesellschaft entfallend	-92,7	35,6	-30,1	30,8	86,6
auf Minderheiten entfallend	-1,3	-0,8	---	---	---
davon aus Drittgeschäft	-7,4*	1,1*	-4,6	2,2	1,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-370,1	+215,6	-197,7	-64,4	-29,9

* enthält den Ergebnisanteil des Minderheitsgesellschafters der Droniq.

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

Ergebnis vor Steuern (Mio. EUR)	
Jahresfehlbetrag	-94,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2,3
EBT	-96,3

Bei einer im Vorjahresvergleich nur leicht gesunkenen Gesamtleistung entwickelte sich das Konzernergebnis aufgrund gestiegener Personal- und Finanzaufwendungen – vor allem im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung – in den negativen Bereich.

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

Das Drittgeschäft verzeichnet einen Jahresfehlbetrag von -7,4 Mio. EUR (im Vorjahr Jahresüberschuss von 1,1 Mio. EUR).

Auf den Minderheitsgesellschafter des Tochterunternehmens Droniq entfällt ein Jahresfehlbetrag in Höhe von -1,3 Mio. EUR (im Vorjahr Jahresfehlbetrag von -0,8 Mio. EUR).

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

2.6 Vermögens- und Finanzlage

2.6.1 Investitionen

Der DFS-Konzern investiert gezielt in den Erhalt und die Weiterentwicklung der erforderlichen Infrastruktur. Vorgaben und Standards der ICAO, von EUROCONTROL und der EU werden hierbei berücksichtigt. Die Sicherheit des Luftverkehrs bestimmt die Investitionsentscheidungen hierbei in besonderem Maße. Vor diesem Hintergrund erfolgten im Geschäftsjahr 2020 Investitionen in Höhe von 82,3 Mio. EUR (im Vorjahr: 120,5 Mio. EUR).

Bedingt durch die Covid-19-Pandemie wurden Einsparungsmaßnahmen angestoßen. Die geplanten Investitionen für Vorhaben (Projekte, Inbetriebhaltungsmaßnahmen, etc.) wurden einem Review unterzogen. Die DFS hat die im Konzernwirtschaftsplan 2020 geplanten Ausgaben für Investitionen (CAPEX) für 2020 um ca. 42 Prozent (knapp 58 Mio. EUR) reduziert. Diese werden vorrangig nach 2021 verschoben.

Die herausragenden Projekte mit dem höchsten Anteil am Investitionsvolumen sind:

Programm iCAS (interoperability Through European Collaboration Center Automation System)

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

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

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

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

Neubau Logistikgebäude

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

Radio Site Upgrade and Modernisation (RASUM) 8.33

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

Erneuerung VOR/DME-Systeme

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

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

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

TANGe (Tower ATS Next Generation)

Das Projekt TANGe ist Bestandteil des Programms ZAAS.

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

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

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

VAN-NG (Value Added Network-Next Generation)

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

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

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

Gegensprechsystem GS2

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

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

Centralised Interoperable Center Information Service (CICIS)

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

Remote Tower Control (RTC)

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

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

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

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

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

Dieses besteht aus drei voneinander unabhängigen Systemen:

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Anlagen im Bau im Wert von 7,8 Mio. EUR (im Vorjahr: 21,2 Mio. EUR) fertiggestellt.

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

2.6.2 Bilanzstruktur

Bilanzentwicklung 2020

Im Jahr 2020 erhöhte sich die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr von 2.222,1 Mio. EUR um 16,6 Prozent auf 2.590,4 Mio. EUR.

Aktivseite

Die langfristigen Vermögenswerte stiegen um 60,7 Prozent von 823,2 Mio. EUR auf 1.322,7 Mio. EUR, die kurzfristigen Vermögenswerte sanken um 9,4 Prozent von 1.398,9 Mio. EUR auf 1.267,7 Mio. EUR.

Die Struktur der langfristigen Vermögenswerte entwickelte sich im Vergleich zum Vorjahr, bis auf die Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte, nahezu konstant. Der signifikante Anstieg der Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte um 680,1 Prozent von 76,5 Mio. EUR auf 596,8 Mio. EUR steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Carry-over aus der Verkehrsabweichung des Jahres 2020 als Folge der Covid-19-Pandemie.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte verminderten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 36,5 Mio. EUR (-24,0 Prozent). Während sich die liquiden Mittel um rund 114,6 Mio. EUR (-31,3 Prozent) verminderten, erhöhte sich die Kapitalanlage in nicht abgetretenes Fondsvermögen um rund 31,3 Mio. EUR (+4,1 Prozent). Die Ertragsteuerforderungen reduzierten sich um 15,8 Mio. EUR (-19,8 Prozent).

Passivseite

Das Eigenkapital veränderte sich um 59,4 Prozent von -1.419,2 Mio. EUR auf -2.262,3 Mio. EUR spürbar. Die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen (-748,8 Mio. EUR, OCI) sowie der Jahresfehlbetrag (-94,0 Mio. EUR) belasteten es deutlich.

Das langfristige Fremdkapital stieg um 40,5 Prozent von 3.178,6 Mio. EUR auf 4.464,6 Mio. EUR. Wesentliche Auswirkungen hatte hierbei die Erhöhung der Nettoschuld aus den Pensionsverpflichtungen um 735,2 Mio. EUR, vor allem infolge versicherungsmathematischer Verluste. Die Neudotierung zusätzlichen Planvermögens (180 Mio. EUR) stärkte das Planvermögen, die Bewertung zum Stichtag belastete es.

Auf Basis der Vorjahreswerte stieg die Nettoschuld (Differenz zwischen Verpflichtungsumfang und Planvermögen) vor allem in Folge des deutlich niedrigeren Rechnungszinses zum Stichtag (0,6 Prozent, im Vorjahr 1,1 Prozent), bei gleichbleibendem Gehaltstrend (2,5 Prozent) um 29,0 Prozent auf 3.550,0 Mio. EUR (Vorjahr 2.751,8 Mio. EUR).

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der Begebung neuer Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von bis zu zehn Jahren (500 Mio. EUR).

Das kurzfristige Fremdkapital verminderte sich um 16,1 Prozent von 462,8 Mio. EUR auf 388,2 Mio. EUR im Wesentlichen aufgrund der Tilgung fälliger Schuldscheindarlehen (87,5 Mio. EUR).

Laufende Effekte

	2020 (Mio. EUR)	2019 (Mio. EUR)	Veränderung (Mio. EUR)	Veränderung (in %)
Bilanzsumme	2.590,4	2.222,1	368,3	16,6
Immaterielle Vermögenswerte	216,0	206,4	9,6	4,7
Sachanlagen	469,1	499,3	-30,2	-6,0
Immobilien als Finanzinvestition	0,6	0,7	-0,1	-14,3
Finanzanlagen	22,0	24,4	-2,4	-9,8
Forderungen Lief. u. Leistungen	0,1	0,1	0,0	0,0
Sonstige Ford. u. Vermögenswerte	596,8	76,5	520,3	680,1
Latente Steuerforderungen	18,1	15,8	2,3	14,6
Langfristige Vermögenswerte	1.322,7	823,2	499,5	60,7
Forderungen Lief. u. Leistungen	115,7	152,2	-36,5	-24,0
Vertragsvermögenswerte	5,1	2,4	2,7	112,5
Sonstige Ford. u. Vermögenswerte	34,4	32,8	1,6	4,9
Vorräte	6,3	6,2	0,1	1,6
Finanzielle Vermögenswerte	790,2	758,9	31,3	4,1
Liquide Mittel	252,0	366,6	-114,6	-31,3
Ertragsteuerforderungen	64,0	79,8	-15,8	-19,8
Kurzfristige Vermögenswerte	1.267,7	1.398,9	-131,2	-9,4
Eigenkapital	-2.262,3	-1.419,2	-843,1	59,4
Pensionsrückstellungen	3.550,0	2.751,8	798,2	29,0
Sonstige Rückstellungen	232,0	217,2	14,8	6,8
Finanzverbindlichkeiten	648,5	152,8	495,7	324,4
Verbindlichkeiten Lief. u. Leistg.	0,3	0,3	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	14,8	25,6	-10,8	-42,2
Ertragsteuerverpflichtungen	19,0	30,9	-11,9	-38,5
Langfristiges Fremdkapital	4.464,6	3.178,6	1.286,0	40,5
Sonstige Rückstellungen	235,8	234,7	1,1	0,5
Finanzverbindlichkeiten	4,9	98,5	-93,6	-95,0
Verbindlichkeiten Lief. u. Leistg.	26,8	25,7	1,1	4,3
Vertragsverbindlichkeiten	3,1	2,3	0,8	34,8
Sonst. Verbindlichkeiten	116,9	101,5	15,4	15,2
Ertragsteuerverpflichtungen	0,7	0,1	0,6	600,0
Kurzfristiges Fremdkapital	388,2	462,8	-74,6	-16,1

Bilanzielle Kennzahlen			
	2020	2019	2018
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-388,8	-874,2	-895,6
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-15,0	-39,3	-41,5
Anlagenintensität (%) (langfristige Vermögenswerte / Bilanzsumme)	51,1	37,1	37,4

* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

Bilanzielle Kennzahlen bei voller Berücksichtigung der Nachholeffekte und Deckungslücke			
	2020	2019	2018
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-388,8	-874,2	-895,6
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-6,4	-17,6	-21,6
Anlagenintensität (%) (langfristige Vermögenswerte / Bilanzsumme)	21,9	16,6	19,4

* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

Eine detaillierte Überleitung des Eigenkapitals zum 31. Dezember 2020 zum gebührenrechtlichen Eigenkapital unter Berücksichtigung der Nachholeffekte und der vom BAF genehmigten zu vereinnahmenden Kosten aus der bAV (vgl. 2.2.2) enthält der Anhang in Kapitel 39.

2.6.3 Liquidität

2.6.3.1 Finanzmanagement

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

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

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

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

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

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

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

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

2.6.3.2 Konzernkapitalflussrechnung

Der Finanzmittelbestand setzt sich zum Jahresende wie folgt zusammen:

Finanzmittelbestand (Mio. EUR)			
Mittelzufluss (+) bzw. Mittelabfluss (-)	2020	2019	2018
Operative Geschäftstätigkeit	-416,1	77,2	-198,3
Investitionstätigkeit	-80,6	-118,0	-110,9
Finanzierungstätigkeit	413,3	34,1	201,1
Zahlungswirksame Veränderung	-83,4	-6,7	-108,1
Finanzmittelbestand zum Jahresanfang	1.125,6	1.132,2	1.240,4
Finanzmittelbestand zum Jahresende	1.042,2	1.125,5	1.132,3*

* Beinhaltet nicht insolvenzgesichertes Fondsvermögen

Weitere Angaben enthalten die detaillierte Kapitalflussrechnung sowie der Anhang in Kapitel 35. Die Gesellschafterin erhielt im Geschäftsjahr 2020 keine Dividende.

2.7 Gesamteinschätzung zur wirtschaftlichen Lage

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

Die DFS erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2020 trotz stark verminderter DLE aufgrund des erfassten Carry-over des Jahres 2020 (400,7 Mio. EUR) und der Vereinnahmung des Carry-over 2018 (103,8 Mio. EUR) Umsatzerlöse leicht über Vorjahresniveau und verzeichnet bei einem leicht gesunkenen, durch die Absenkung des Diskontierungszinssatzes für die Pensionsrückstellungen noch immer deutlich über den Umsatzerlösen liegenden Gesamtaufwand insgesamt einen Jahresfehlbetrag von -94,0 Mio. EUR. Dieser wird wesentlich durch das Finanzergebnis, Nachholeffekte und regulatorische Effekte (Carry-over sowie kalkulatorisches Modell zum Deckungslückenschluss der bAV) beeinflusst.

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

3 Segmententwicklung

3.1 Reguliertes Geschäft

3.1.1 Bereich Center

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2 Bereich Tower

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

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

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

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

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

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

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

3.1.3 Ertragslage

Ertragslage (Mio. EUR)		
	2020	2019
Gesamtleistung	1.093,3	1.089,9
Gesamtaufwand	-1.147,8	-1.122,8
EBIT	-54,5	-32,9
Finanzergebnis	-33,8	63,6
EBT	-88,3	30,7
Ertragsteuern	1,8	3,0
Jahresfehlbetrag/ -überschuss	-86,5	33,7
davon auf DFS entfallend	-86,5	33,7
davon auf Minderheiten entfallend	---	---

Zur Segmentberichterstattung vgl. auch Anhang in Kap. 34.

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

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

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

Chancen-/Risikotragung der Verkehrsmengenabweichung

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

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

3.2 Drittgeschäft

3.2.1 Geschäftstätigkeit

Der Schwerpunkt des (nicht regulierten) Drittgeschäfts liegt auf der Flugverkehrskontrolle an neun deutschen Regionalflughäfen und zwei britischen Flughäfen, dem Verkauf luftfahrtnaher Produkte und Publikationen, der Ausbildung militärischen Flugsicherungspersonals, internationalem Beratungs- und Projektgeschäft sowie der Erbringung von Unterstützungsdiensten zum Betrieb von Drohnen. Es wird seit 2019 in fünf Strategische Geschäftsfelder (SGF) unterteilt.



Aeronautical Data, Engineering & Systems

Das SGF „Aeronautical Data, Engineering & Systems“ umfasst die Lieferung von Radar- bzw. Positionsdaten sowie Flugplandaten der Flugsicherungsdienste für Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften in Deutschland. Außerdem werden technische Flugsicherungsdienste (ATS-Technikdienste, CNS-Dienste) an deutschen Regionalflughäfen sowie weltweites Systemengineering (Maintenance) für gelieferte Flugsicherungssysteme angeboten. Ferner werden auf Basis der Zertifizierung der DAS als benannte Stelle Prüfungen von Systemen für die bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen durchgeführt.

Deutlich zunehmend werden aber auch ATS-Systeme entwickelt und weltweit angeboten. Die DAS konzentriert sich auf die Entwicklung von cloud-, remote- und simulationsfähigen ATS-Systemen für Tower (Luft- und Bodenlage) und Approach sowie En-route-Systeme.

Die Leistungen im Bereich der Lieferung von Radar- bzw. Positionsdaten sowie Flugplandaten der Flugsicherungsdienste für Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften in Deutschland sind auf Grund der Pandemie stark eingebrochen.

Mit LVNL Niederlande, dans Dubai, Kazaeronavigatsia Kasachstan und ENAV Italien konnten Systemlieferverträge für die oben beschriebenen Anwendungsfälle abgeschlossen werden. Wartungsverträge für die Zeit nach der Gewährleistungsphase werden verhandelt bzw. wurden bereits abgeschlossen.

Zu Beginn der Covid-19-Pandemie hat sich die Projektarbeit vor allem bei Tätigkeiten vor Ort beim Kunden verzögert. Im Laufe des Jahres wurden zunehmend Remote-Lösungen gefunden, um die Arbeiten fortsetzen zu können.

Covid-19-bedingt finden Ausschreibungen in diesem Segment nur verzögert oder in geringerem Umfang statt.

Air Traffic Services & Apron

Die DAS erbringt „Air Traffic Services“ (ATS) an acht deutschen Regionalflughäfen (Flugverkehrskontrolldienst) und an einem deutschen Flugplatz (Aerodrome Flight Information Services, AFIS-Dienst) sowie über ihre Tochtergesellschaft Air Navigation Solutions Ltd. (ANSL) in London/Gatwick und Edinburgh Flugverkehrskontrolldienste. Zusätzlich werden Apron-Dienste (Vorfeldkontrolle) an deutschen Flughäfen erbracht.

In dieses Geschäftsfeld fallen auch Dienstleistungen wie „Remote Tower Control as a service“. Neben klassischer Flugsicherung vom Tower aus bietet die DAS ATS- und AFIS-Dienste auch als Remote-Service an. Dabei arbeiten die Lotsen nicht mehr auf Basis eines Blicks aus dem Tower, sondern setzen komplett auf einen kamera- und technikunterstützten Außensichtersatz. Diese Art der Dienstleistung ist genauso sicher wie die klassische Variante, bietet darüber hinaus aber den Vorteil, dass keine Tower-Gebäude am Flughafen mehr nötig sind und somit Kosten gespart werden können. Die Lotsen können standortunabhängig arbeiten und werden für einen solchen Remote-Einsatz entsprechend geschult und trainiert. Die für einen Remote-ATS- oder AFIS-Dienst notwendige Technik und die operationelle Implementierung bietet das Joint Venture Frequentis DFS Aerosense an.

Dieses Joint Venture zwischen dem Systemlieferanten Frequentis AG aus Wien, Österreich, und der DAS ist seit 2018 am Markt aktiv.

Die Nachfrage nach einer solchen ortsunabhängigen Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten (RTC) und der damit verbundenen neuen Technologie ist nach wie vor sehr hoch und wird in den kommenden Jahren weiterwachsen.

Flugverkehr an DAS-betreuten Regionalflughäfen

Der Flugverkehr an den von der DAS betreuten Regionalflughäfen entwickelte sich angesichts der Corona-Pandemie stark negativ. Insgesamt ist der Verkehr (Stand 25. November) an den von der DAS betreuten Regionalflughäfen um 24 Prozent zurückgegangen, wobei der IFR-Verkehr um 42 Prozent und der VFR-Verkehr um 13 Prozent geschrumpft ist.

Flugsicherung an DAS-betreuten Regionalflughäfen

Dies führte dazu, dass an fast allen von der DAS betreuten Regionalflughäfen Kurzarbeit eingeführt wurde. In ständigem Dialog mit den Flughäfen wurde der Service Level der aktuellen Situation angepasst. Infolge der Pandemie und des eingebrochenen Luftverkehrs musste der Flughafen Paderborn/Lippstadt im Dezember Insolvenz in Eigenverantwortung anmelden.

Trotz der o.g. Herausforderungen hat die DAS es geschafft, in Abstimmung und mit Zustimmung der Kunden, neun Trainees in die Ausbildung zu schicken, um planbare Mitarbeiterabgänge nachzuführen.

Am Flughafen Cochstedt wurde die Zusammenarbeit mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) intensiviert. Die DAS unterstützt den Aufbau eines „Nationalen Drohnen-Erprobungszentrums“, inkl. der Anpassung der Luftraumstruktur und Bereitstellung des Flugsicherungspersonals.

Flugsicherung in Gatwick

Gatwick ist nach wie vor der zweitgrößte Flughafen in Großbritannien (gemessen an der Passagierzahl) mit vormals mehr als 280.000 Flugbewegungen pro Jahr. Diese haben sich aufgrund der Covid-19-Restriktionen im Jahr 2020 deutlich verringert. Damit ist es dennoch der effizienteste Flughafen der Welt mit nur einer Landebahn. Gatwick bedient im Regelbetrieb Verbindungen zu rund 230 Zielflughäfen in über 70 Ländern. Zu den Kunden zählen über 50 Fluggesellschaften, die von dort aus zu Spitzenzeiten mehr als 46 Mio. Passagiere beförderten. ANSL bewältigt sicher das Verkehrsaufkommen von bis zu 950 Flugbewegungen pro Tag zu Spitzenzeiten. Diese Leistung markiert weiterhin einen Höhepunkt auf einer einzelnen Landebahn.

Flugbewegungen Gatwick			
	2020	2019	Veränderung
Flugbewegungen	76.964	280.681	-72,6%

Flugsicherung in Edinburgh

Edinburgh zählt mit über 130.000 Flugbewegungen und über 14 Mio. Passagieren zu Spitzenzeiten als größter Airport Schottlands. Diese haben sich aufgrund der Covid-19-Restriktionen im Jahr 2020 deutlich verringert. Im Regelbetrieb bieten 38 Airlines Verbindungen zu 157 Zielflughäfen. Die ANSL erbringt seit dem 1. April 2018 Flugsicherungsdienste am Flughafen Edinburgh.

Flugbewegungen Edinburgh			
	2020	2019	Veränderung
Flugbewegungen	43.264	127.017	-65,9%

Consultancy

Das SGF „Consultancy“ umfasst sämtliche Beratungsleistungen zu Flugsicherungsthemen für Flugsicherungsunternehmen, Flughafenbetreiber, Fluggesellschaften sowie Aufsichtsbehörden und Militärs. Auch die Beratungsleistungen für Remote-Tower-Kunden sowie etwaige Personalgestellungen zur Erbringung von Dienstleistungen mit inhaltlichem Bezug zum Leistungsportfolio der DAS werden hier abgebildet.

Es bedient weltweit einen großen Markt, allerdings in einem sehr starken Wettbewerbsumfeld. Im Jahr 2020 konnten neben einer Vielzahl an kleinen Projekten auch richtungsweisende Verträge abgeschlossen werden, unter anderen wurden zwei umfangreiche Beratungsprojekte in Asien gewonnen.

Vor allem Ausschreibungen für Beratungen im Bereich RTC und Beratungen mit Vor-Ort-Präsenz wurden aufgrund von Covid-19 verzögert bzw. ganz abgesagt.

Die DAS Bahrain mit Sitz in Manama, Bahrain, stellt der bahrainischen Flugsicherungsorganisation seit 1. Januar 2019 entsprechendes Fachpersonal zur Verfügung. Die Umsatz- und Ergebnisentwicklung konnte 2020 trotz Covid-19-bedingten Einschränkungen auf dem Vorjahresniveau stabilisiert werden. Eine vertragliche Verlängerung ohne erneute Ausschreibung für das Geschäftsjahr 2021 wurde frühzeitig mit dem Kunden vereinbart.

Aviation Training Services

Das SGF „Aviation Training Services“ umfasst alle Trainingsmaßnahmen, die für den externen Markt erbracht werden sollen. Fokus der angebotenen Leistungen liegt auf Maßnahmen zum Kompetenzerhalt von betrieblichem Personal. Neben traditionellen Onsite-Trainings werden zunehmend auch Online-Kurse inkl. Online-Simulationen entwickelt. Angesprochen werden Kunden weltweit, verstärkt in den Regionen, in denen die DAS bereits tätig ist. Aktuell wird an der Vermarktung des Trainings-Portfolios gearbeitet. Es wurden konkrete Trainingsprodukte definiert und beworben. Die notwendigen Strukturen inkl. der Infrastruktur werden sukzessive aufgebaut. Alle Investitionen werden in Einklang mit zu realisierenden Aufträgen gebracht, um ein bestmögliches Kosten-/Nutzenverhältnis zu erreichen.

Militärische Fluglotsenausbildung

Die Ausbildung für das militärische Flugsicherungspersonal findet anhand der vertraglich vereinbarten Simulator- und Lehrinfrastruktur statt. Ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem ist etabliert und in aktiver Nutzung.

Pandemiebedingt musste die Ausbildung für einen Zeitraum von zwei Wochen unterbrochen werden. Hierdurch konnte ein Teil der Leistung für den Auftraggeber nicht im vorgesehenen Zeitraum erbracht werden. Es wurde daher eine angepasste Lehrgangsplanung abgestimmt. Angepasst an Covid-19-Bedingungen verlief die Ausbildungsdurchführung planmäßig, 42 Lehrgänge konnten erfolgreich abgeschlossen werden. 98 Prozent von der Bundeswehr geforderten und beauftragten Kurse wurden im Geschäftsjahr 2020 gemäß Service Level Agreement in der vertraglich vereinbarten oder höherwertigen Qualität durchgeführt. Sieben Lehrgänge aus dem Bereich Fort- und Weiterbildung wurden durch die Bundeswehr Covid-19-bedingt abgesagt.

Es wurde ein Lehrgang für das Betriebspersonal der Flugeinsatzzentralen der Bundespolizei beim Kunden im Unterauftrag der DAS durchgeführt. Ein weiterer für das vierte Quartal geplanter Lehrgang wurde aufgrund der Pandemie abgesagt.

Die im Berichtsjahr 2020 geplanten Umsatzerlöse konnten nicht in vollem Umfang erzielt werden. Im Wesentlichen unterschreiten die Personalkosten den geplanten Wert, da Einstellungen seitens der KAT nicht oder nur verzögert vorgenommen wurden.

Luftfahrtnahe Produkte und Publikationen sowie Ausbildungsleistungen

Der Konzern stellt Luftfahrtskarten bzw. -publikationen und sonstige Luftfahrtinformationen in Papier und elektronischen Formaten her. Diese werden durch die seit 2013 zum Konzern zugehörige R. Eisenschmidt GmbH (Eisenschmidt) vertrieben. Zusätzlich zu diesen Produkten werden seit 2017 auch Produkte und Dienstleistungen zur Aus- und Weiterbildung von Luftfahrzeugführern entwickelt, hergestellt und vertrieben.

Im Jahr 2020 konnten die stabil hohen Umsatzerlöse der Vorjahre gehalten werden. Die Ergebnissituation wurde gegenüber Plan deutlich verbessert und spiegelt sich in einem positiven Jahresüberschuss wider.

Die initiierten Projekte bezüglich Digitalisierung und Automatisierung versetzten die R. Eisenschmidt GmbH in die Lage, sehr flexibel auf die Herausforderungen der Covid-19-Pandemie reagieren zu können. Unterstützt wurde dies durch den Wechsel aller Laufwerke in eine Cloud-Lösung und die Einführung des Konzeptes „shared und clean desk“. Beide Themen unterstützen das notwendige Home-Office maßgeblich.

Der steigenden Nachfrage nach digitalen Produkten und verbesserter Erreichbarkeit kommt die Eisenschmidt mit einem Verkaufsautomaten (24/7), Online-Handel, Versand auch zwischen den Jahren und der Erweiterung digitaler Produkte wie bspw. einer neuen App nach. Digitale Veranstaltungen, Videos, eLearnings/Lernprogramme und digitale Vorträge konnten die Kundenbindung halten und vergrößern. Hier sieht die Eisenschmidt weitere Wachstumspotenziale.

Zudem wurde ein Click&Collect-Service eingeführt, wodurch Kunden mit vorheriger Ankündigung ihre Bestellung vor Ort abholen können. Da Bestellungen, die über den Eisenschmidt Webshop eingingen, auch während der Lockdownphasen in gewohnter Geschwindigkeit bearbeitet und versandt wurden, konnte die temporäre Schließung des Ladengeschäfts gut aufgefangen werden.

UTM-Services & Systems inkl. UAS Training Services

Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie betrafen auch die Droniq. Zu Beginn der Pandemie wurden zahlreiche Vertriebsveranstaltungen abgesagt bzw. Projekte und Investitionsvorhaben verschoben. Die Entwicklung des Drohnenmarkt stagnierte ebenfalls. Potenzielle Kunden und Partner konnten ihre Geschäftsmodelle nicht in dem angestrebten Umfang ausbauen und die Regularien durch den Gesetzgeber wurden nicht im geplanten Zeitplan umgesetzt.

Trotz der Bedingungen stieß die Droniq im Rahmen des Produktmanagements Projekte zur Stabilisierung der bestehenden Produkte sowie zum weiteren Ausbau des Portfolios an. Wesentlicher Meilenstein war die Einführung des UTM-Systems zur Ortung und Steuerung von Drohnen über LTE sowie zur Live-Übertragung von Video-, Bild- oder Sensordaten. Als Backup-Lösung zum UTM-System wurde die Drohnentracking-Applikation „Trackviewer“ eingeführt. Zudem schaffte die Droniq die Voraussetzungen zur Migration einer weiteren Applikation „DFS Drohnen App“. Die erforderliche Hardware „Hook-on-Device“ wurde stabilisiert und um zusätzliche Funktionen weiterentwickelt. Ein weiterer Meilenstein im Produktmanagement war der Aufbau einer interoperablen digitalen Plattform zur Skalierung, deren Kern das implementierte CRM-Tool sowie die angebundenen Applikationen darstellen. Hierbei legte die Droniq den Grundstein für die Anbindung der vor- und nachgelagerten Systeme.

Im Bereich „Vertrieb“ konnte die Kundenbasis weiter ausgebaut werden. Die Droniq generierte Umsätze im Wesentlichen aus Beratungen, aus der Vermietung von Hardware sowie aus dem Verkauf von UTM-Softwarelizenzen. Darüber hinaus schloss die Droniq Forschungsk Kooperationen mit Universitäten und Vermarktungsk Kooperationen mit Drohnenherstellern ab. Zudem wirkte sie an europäischen Förderprojekten mit und konnte erste internationale Aufträge gewinnen. Über die im Geschäftsjahr eröffnete Droniq Academy wurden Online-Schulungen und -Prüfungen für den Kenntnissnachweis (Drohnenführerschein) durchgeführt. Zur weiteren Unterstützung des Vertriebs wurde das CRM-Tool „Sales Force“ und der Webshop eingeführt.

Im Marketing-Bereich wurden der Webauftritt und die Social-Media-Präsenz zur Positionierung der Droniq am Markt ausgebaut. Beim Personal konnte sich das Unternehmen gezielt an neuralgischen Positionen verstärken.

3.2.2 Ertragslage

Ertragslage (Mio. EUR)		
	2020	2019
Gesamtleistung	80,7	91,1
Gesamtaufwand	-88,6	-89,2
EBIT	-7,9	1,9
Finanzergebnis	-0,1	1,8
EBT	-8,0	3,7
Ertragsteuern	0,6	-2,6
Jahresfehlbetrag/ -überschuss	-7,4	1,1
davon auf DFS entfallend	-6,1	1,9
davon auf Minderheiten entfallend	-1,3	-0,8

Zur Segmentberichterstattung vgl. auch Anhang in Kap. 34.

4 Mitarbeiter

Ein nachhaltiger Erfolg des DFS-Konzerns 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 den Konzern reicht. Finanzielle Anreize werden durch eine lebensphasenorientierte, familienbewusste Personalpolitik unterstützt.

Mitarbeiterstruktur

Der DFS-Konzern beschäftigte zum 31. Dezember 2020 insgesamt 6.139 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie setzen sich zusammen aus tariflichen, außertariflichen und leitenden Mitarbeitern, zugewiesenen Mitarbeitern des Luftfahrt-Bundesamts (LBA) und beurlaubten Soldaten. Die Tarifmitarbeiter unterliegen den Bestimmungen der unternehmensbezogenen Tarifverträge.

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

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

Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter treten in der Regel ab einem Alter von 55 bzw. 59 Jahren in eine dem Ruhestand vorgelagerte Übergangsversorgung ein. Dieser Übergangsversorgungsanspruch bestimmt einen maßgeblichen Teil des Verpflichtungsbetrags (vgl. Kapitel 28 im Anhang).

Hinsichtlich der Vergütungsstruktur der Geschäftsführung vgl. Kapitel 46.1 im Anhang.

Mitarbeiter (jeweils zum 31.12.)

	2020	2019	2018	2017	2016
Stammpersonal gesamt (davon aus Tochterunternehmen)	6.139 (480)	6.052 (467)	5.750 (321)	5.608 (222)	5.695 (157)
Angestellte (davon aus Tochterunternehmen)	5.559 (426)	5.475 (421)	5.249 (321)	5.156 (222)	5.210 (157)
Beurlaubte Soldaten	130	147	157	165	202
Gewerbliche Arbeitnehmer	16	18	20	22	22
Techn./kaufm. Studierende & Auszubildende (davon aus Tochterunternehmen)	124 (14)	111 (11)	70 (4)	47 ---	41 ---
Auszubildende Flugverkehrskontrolle (davon aus Tochterunternehmen)	192 (40)	171 (35)	138 (20)	60 ---	48 ---
Mitarbeiter des LBA	118	130	140	158	172
davon Beamte	(99)	(106)	(112)	(126)	(134)
davon Tarifangestellte	(19)	(24)	(28)	(32)	(38)
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	2,9	5,3	2,5	-1,5	-0,8
Anteil weiblicher Mitarbeiter (%)	27,5	27,3	27,5	27,5	27,1
Anteil ausländischer Mitarbeiter (%)	4,9	4,0	4,5	5,2	4,7

Die Tabelle enthält für 2020 insgesamt 480 Mitarbeiter folgender Tochterunternehmen:

Die DAS beschäftigte Ende Dezember 149 Mitarbeiter.

Die DAS Bahrain beschäftigte Ende Dezember 70 Mitarbeiter.

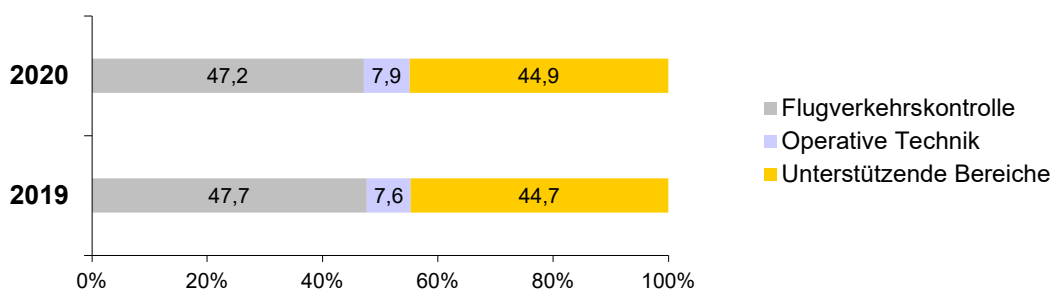
Die Eisenschmidt beschäftigte Ende Dezember 17 Mitarbeiter.

Die KAT beschäftigte Ende Dezember 59 Mitarbeiter.

Die ANSL beschäftigte Ende Dezember 170 Mitarbeiter.

Die Droniq beschäftigte Ende Dezember 15 Mitarbeiter.

Die DFS Energy und die DFS IBS beschäftigen kein eigenes Personal.

Mitarbeiter nach Tätigkeitsbereichen (%)

Von den 6.139 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Konzern waren 1.026 Personen in Teilzeit beschäftigt, davon 630 Frauen und 396 Männer. Damit erhöhte sich die Anzahl der Teilzeitkräfte gegenüber dem Vorjahr um 6,9 Prozent. Die Teilzeitquote beträgt 16,7 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 42,3 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug im Jahr 2020 1,08 Prozent.

Der Frauenanteil liegt bei derzeit 27,5 Prozent. Insgesamt nehmen 71 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 520 Führungskräften einer Quote von 13,7 Prozent entspricht.

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

Der Großteil der ausländischen Mitarbeiter kommt aus den USA und Großbritannien, gefolgt von Spanien und Österreich. Insgesamt sind 56 Nationen vertreten.

Beruf und Familie

Die DFS baut die Vereinbarkeit von Beruf und Familie kontinuierlich aus und etablierte hierfür eine an den Lebensphasen orientierte Personalpolitik. Sie trägt seit 2014 das Zertifikat des „audit berufundfamilie“ der gemeinnützigen Hertie-Stiftung und hat 2020 erfolgreich die zweite Re-Auditierung durchlaufen. Die DFS beteiligt sich seit 2011 am Standort der Unternehmenszentrale in Langen an der Unterhaltung einer Kindertagesstätte. Den Mitarbeitern stehen dort, wie auch an den DFS-Niederlassungen Bremen, München, Karlsruhe und Leipzig, Belegplätze zur Betreuung ihrer Kinder zur Verfügung. Das Betreuungsprogramm für schulpflichtige Kinder in den Sommerferien an den Standorten Langen, München, Karlsruhe und Bremen wurde 2020 coronabedingt ausgesetzt und soll 2021 wieder aufgenommen werden. Die Unterstützung für Beschäftigte, die Angehörige pflegen, wurde und wird weiterhin beispielsweise mit der Bereitstellung von umfangreichen Informations- sowie Beratungsangeboten des Personal- und Gesundheitsmanagements ausgebaut.

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

Persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter

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

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

Ausbildung

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

Ausbildungsbeginn		
	2020	2019
Gesamt	170	198
Fluglotse (davon aus Tochterunternehmen)	116 (22)	142 (16)
Duales Studium/Ausbildung (davon aus Tochterunternehmen)	54 ---	56 ---
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-14,1	+10,61

Zum 31. Dezember 2020 befanden sich insgesamt 408 Personen (inkl. Lotsen im Training „on the Job“ – OJT) im Konzern in der mehrjährigen Fluglotsenausbildung, davon 368 (inkl. OJT-Lotsen) bei der DFS. Insgesamt 192 Personen befanden sich in der theoretischen Grundausbildung.

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

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

Tarifverhandlungen

Die Tarifvertragsparteien DFS und Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) haben im Jahr 2020 zu folgenden Themen Verhandlungen bzw. Tarifgespräche geführt:

Die Vergütungsrunde wurde mit einer tariflichen Einigung für drei Jahre, beginnend ab dem 1. Januar 2020 beendet. Am 25. Januar 2020 wurden die Tarifverträge VTV Nr. 11, ZTV Nr. 11 und VTV-A Nr. 11 unterzeichnet.

Die Verhandlungen zum Anpassungsbedarf des Langzeitkontentarifvertrages (LZK-TV) wurden 2019 abgeschlossen. Die gemeinsame Unterzeichnung erfolgte am 18. Februar 2020.

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

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

Für die Umsetzung des Tarifvertrages über Altersteilzeit (ATZ-TV) wurde am 17. Juli 2020 mittels einer Erweiterung der Umsetzungsregelungen handhabbarer gestaltet.

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

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

Von Oktober bis Dezember fanden Tarifverhandlungen zur Verbesserung der Handlungsmöglichkeiten der DFS in Bezug auf Flexibilität, Kapazität und Finanzen statt, die am 14. Dezember 2020 mit der Unterzeichnung von sieben betroffenen Tarifverträgen erfolgreich abgeschlossen wurden.

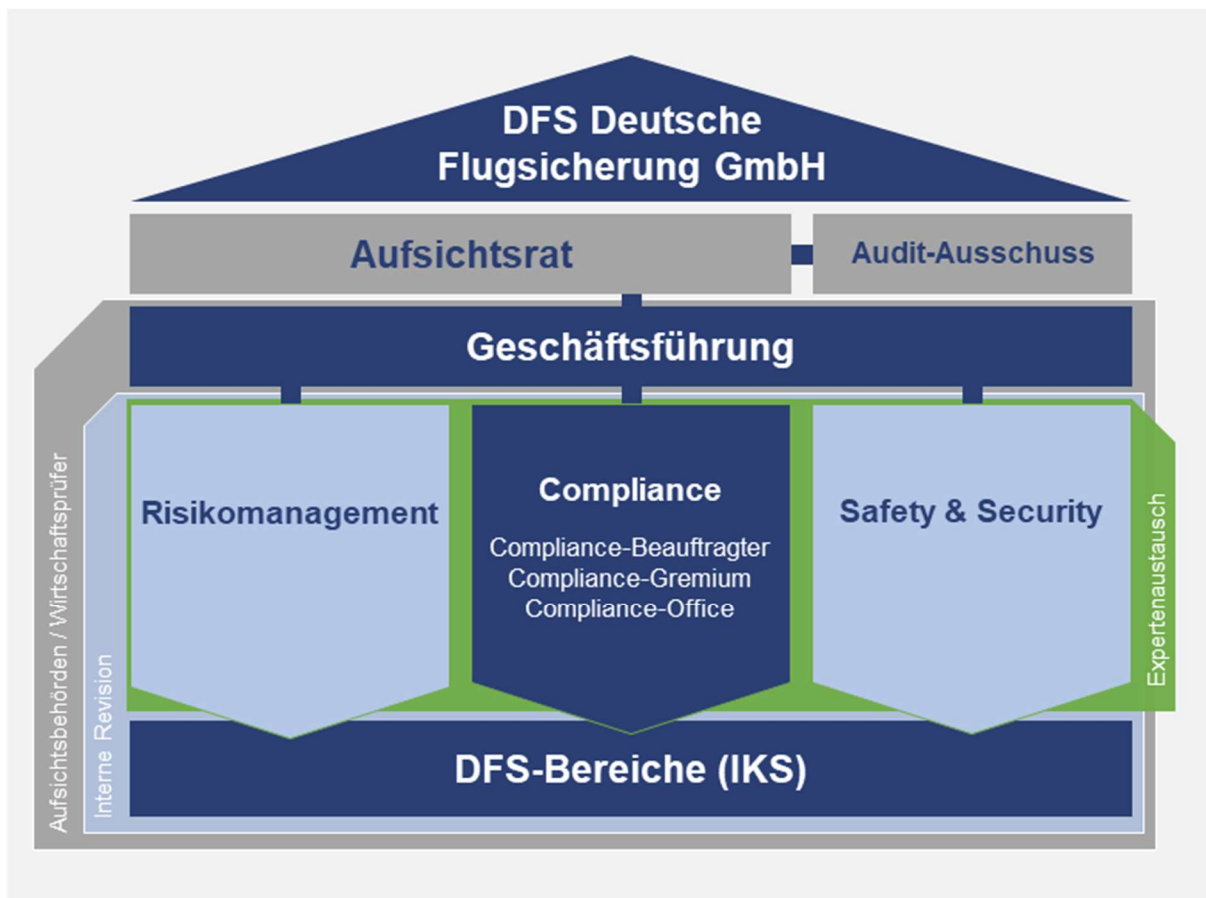
Die Verhandlungen zum Neuabschluss des Tarifvertrags über die Kranken- und Pflegeversicherung (KTV) wurden ebenfalls im Dezember 2020 mit der Unterzeichnung des Tarifvertrages abgeschlossen.

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

Covid-19-Pandemie

Das Unternehmensgeschehen wurde ab dem zweiten Kalenderquartal weitestgehend von der aufkommenden Corona-Pandemie bestimmt. Gemäß des Pandemieplans der DFS galt es sehr schnell eine Grundlage für ein wirksames Pandemiemanagement zu schaffen, zugeschnitten auf die besonderen Rahmenbedingungen und Strukturen der DFS. Der Pandemieplan beschreibt die Maßnahmen und Verantwortlichkeiten, welche im Pandemiefall anzuwenden sind. Er ist die verbindliche Vorgabe für die gesamte DFS. In Fällen, in denen eine Pandemie die Aktivierung der DFS-Krisenstabsorganisation erforderlich macht, arbeitet diese nach dem Krisenmanagement-Handbuch der DFS. (vgl. Kap. 6.2.4 im Risikobericht zu den getroffenen Maßnahmen).

5 Compliance



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

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

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

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

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

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

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

6 Risikobericht

6.1 Risikomanagementsystem

Der DFS-Konzern 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 wesentlichen DFS-Beteiligungen orientieren sich an den Konzernvorgaben; diese DFS-Beteiligungen informieren im Rahmen der Quartalsberichterstattung nach § 90 Abs.1 AktG über das Beteiligungsmanagement den Aufsichtsrat der DFS über die wirtschaftliche Lage sowie den Geschäftsverlauf (inklusive Risiken) der bestehenden Beteiligungen. Im Vorfeld erfolgt eine Abstimmung mit der Geschäftsführung der DFS. Somit wird die Kommunikation bis zur Konzernleitung sichergestellt.

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

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

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

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

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

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

6.2 Wesentliche Risiken

6.2.1 Unternehmensstrategische Risiken

Unternehmensstrategische Risiken entstehen im Wesentlichen aus der Fehleinschätzung von Umfeldbedingungen und künftigen Marktentwicklungen. Sie können zu einer inadäquaten Ausrichtung der unternehmerischen Aktivitäten mit negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage des DFS-Konzerns führen. Die DFS widmet deshalb – besonders auch aufgrund der aktuellen Corona-Krise – der Analyse und Prognose des Luftverkehrs, der politischen Umgebung sowie der europäischen Gebühren- und Leistungsregulierung (Charging and Performance Scheme) erhöhte Aufmerksamkeit. Die Geschäftsführung kontrolliert im engen Zusammenwirken mit allen Gremien regelmäßig ihre Einschätzungen, überprüft Abweichungen, erörtert Risiken und leitet notwendige Maßnahmen ab.

6.2.2 Finanzwirtschaftliche Risiken

6.2.2.1 Grundlagen des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements

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

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

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

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

Quantitative Angaben zu VaR-Werten aus Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken werden im Anhang in Kapitel 38.3 zusammenfassend dargestellt.

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.

6.2.2.2 Liquiditätsrisiko

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

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

6.2.2.3 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 Mitgliedstaaten.

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

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

6.2.2.4 Ratingrisiko

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

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

Diese Transaktion wurde im 2. Quartal 2012 im Wesentlichen beendet. Die verbleibende innerdeutsche Rumpfstuktur 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 20,6 Mio. EUR (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 20,7 Mio. EUR (Vorjahr 30,5 Mio. EUR) erwirbt.

6.2.2.5 Zinsänderungsrisiko

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

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

Wertabweichungen des Barwerts der Versorgungsverpflichtungen bei Parameterschwankungen von +/-0,5 Prozentpunkten sind in einer Sensitivitätsanalyse im Anhang dargestellt (vgl. 28.3 im Anhang).

6.2.2.6 Wechselkursrisiko

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

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

Die DFS IBS gewährte der ANSL eine flexible Kreditlinie auf Abruf in Höhe von 3,5 Mio. EUR zur Vorbeugung eventuell auftretender Liquiditätsengpässe in der aktuellen Covid-19-Pandemie. Diese kann bei der ANSL zu Kursbelastungen führen. Die Laufzeit beträgt zwei Jahre (2020-2022). Die Kreditlinie wurde mit Stand 31. Dezember 2020 nicht in Anspruch genommen.

6.2.3 Leistungswirtschaftliche und informationstechnische Risiken

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

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

6.2.4 Personelle Risiken

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

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

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

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

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

Die DFS hat im Februar 2020 das sog. Pandemieteam aktiviert. Oberstes Ziel ist der Schutz der DFS-Mitarbeitenden vor einer Corona-Infektion sowie die Aufrechterhaltung der Dienste der operativen Bereiche Betrieb und Technik. Mit umfangreichen Hygienemaßnahmen,

Dienstreisebeschränkungen, Absagen von Messeteilnahmen etc. soll dieses Ziel erreicht werden. Zudem wurde durch großzügige Gewährung von „Flexoffice“ die Anwesenheit vor Ort deutlich reduziert.

Ziel der Maßnahmen sind im Schwerpunkt

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

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

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

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

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

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

6.2.5 Versicherte Risiken

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

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

6.3 Gesamteinschätzung zur Risikolage

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

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

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

7 Prognosebericht

7.1 Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds und Auswirkungen auf den Luftverkehr

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

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

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

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

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

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

7.2 Zukünftige Entwicklung

7.2.1 Regulierte Geschäft

Regulierungsperiode 3 (2020 – 2024)

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

Wesentliche Kriterien der Ergänzungsverordnung sind:

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

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

EASA

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

Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnungen

Am 22. September 2020 hat die EU-Kommission ihren Vorschlag für eine Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnung veröffentlicht. Dieser wird nun in Parlament und Rat der EU beraten. Ein gemeinsames Verständnis wird aufgrund der umfangreichen und tiefgreifenden Änderungsvorschläge frühestens im Rahmen der seit Januar bis Ende Juni laufenden portugiesischen EU-Ratspräsidentschaft erwartet. Inhaltlich konzentriert sich der Vorschlag auf Kompetenzverschiebungen zwischen europäischen Institutionen und Mitgliedstaaten und

nicht auf die Themenfelder, die gemäß Zielsetzung der EU-Kommission Digitalisierung und Emissionsreduzierung in den nächsten Jahren tatsächlich vorantreiben können.

Programm iCAS

Zur Minimierung von Einführungsrisiken und als Reaktion auf die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Entwicklungsfortschritt wurde der bisher verfolgte Plan zur Entwicklung und Einführung von iCAS an den Kontrollzentralen des unteren Luftraums, die sog. „iCAS Phase II“, gestreckt. Die Zeitfenster zur Einführung der iCAS-Phase-II-Software an den Niederlassungen des unteren Luftraums wurden für die Niederlassung München um ein halbes Jahr auf Mitte 2022, für die Niederlassung Bremen um ein Jahr auf Anfang 2024 und für die Niederlassung Langen um zwei Jahre auf Ende 2025 / Anfang 2026 verlegt.

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

Der Mandatstermin zur Einführung von Flight Object IOP wurde aus der Durchführungsverordnung EU Nr. 716/2014 der Europäischen Kommission herausgenommen. Das Projekt iCAS Flight Object IOP wird bis Ende 2022 ausgesetzt. Die DFS prüft bis dahin Optionen, die Entwicklung von Flight Object IOP ggfs. im Rahmen der bestehenden iTEC-Kooperation weiterzuverfolgen.

Remote Tower Control

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

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

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

SESAR Deployment Manager

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

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

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

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

Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU

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

Reorganisation des DFS-Kerngeschäftes

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

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

7.2.2 Drittgeschäft

Die Konzernleitung verfolgt eine langfristige Strategie zum Ausbau des Drittgeschäfts in den Strategischen Geschäftsfeldern

- Aeronautical Data, Engineering & Systems
- Air Traffic Services & Apron
- Consultancy
- Aviation Training Services
- UTM-Services & Systems inkl. UAS Training Services,

sofern sich entsprechende Chancen im Markt ergeben. Das Drittgeschäft bietet Wachstumspotenziale für den DFS-Konzern und ist daher ein wesentlicher Bestandteil des Programms „Sprint2024“.

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

Die größten Umsatzerlöse im Jahr 2021 im Drittgeschäft plant die DFS mit der Ausbildung militärischer Lotsen in Kaufbeuren und mit der Vorfeldkontrolle am Flughafen BER. Weiterhin zählen Programmierleistungen und Verträge über die Bodenlagedarstellung an einzelnen Flughäfen zu diesem Drittgeschäft.

Die Konzernleitung plant für 2021 neben weiteren Aktivitäten in der Golfregion, die TATS in Spanien zu einem Dienstleister für Softwareentwicklung im ATM-Sektor unter der Firma DAS Spain umzubauen. Das Projektgeschäft der DAS ist im Wesentlichen in den Geschäftsfeldern Aeronautical Data, Engineering & Systems, sowie Consulting angesiedelt. Einen Schwerpunkt bildet dabei vor allem der Auftrag zur Lieferung des Phoenix-Systems für insgesamt 15 Tower und drei Kontrollzentralen in Kasachstan von 2020 bis 2023. Als führende digitale Plattform für die unbemannte Luftfahrt positioniert sich Droniq als zentrale Anlaufstelle für das unbemannte Fliegen und bietet seinen Kunden mit den Droniq-Produkt- und Leistungsportfolios die sichere Integration von UAS in den Luftraum. Sie wird für die Fortsetzung ihrer Aufbau- und Wachstumsstrategie und die Entwicklung ihrer Produkte planmäßig Verluste generieren.

Die Geschäftsführung erwartet daher für das Drittgeschäft des DFS-Konzerns im Jahr 2021 ein negatives Ergebnis im oberen einstelligen Millionen-Euro-Bereich.

Die Unterstützung des Drittgeschäfts durch die DFS entlastet das regulierte Geschäft (das Gebührenergebnis in Höhe von 21,7 Mio. EUR) und somit den Luftraumnutzer.

7.3 Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

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

Diese Ergänzungsverordnung (EU) Nr. 2020/1627 wurde am 3. November 2020 veröffentlicht. Die Verordnung sieht u.a. geänderte Regeln für die Berechnung der Carry-over aus der Verkehrsrisikoteilung, die Erstellung eines neuen Leitungsplanes für die dritte Regulierungsperiode (2020-2024) mit Vorgaben zur Kostenreduzierung sowie neue Gebührensätze für die Jahre 2022 bis 2024 vor. Die konkreten Zielvorgaben werden erst im

Jahr 2021 festgelegt und demzufolge ist eine verlässliche Umsatz- bzw. Ergebnisprognose ab 2022 zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich.

7.3.1 Erlöse und Kosten

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

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

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

Der Abschluss des neuen Vergütungstarifvertrages (vgl. Kap. 4) ermöglicht der DFS verlässlich planbare Kosten bis einschließlich 2024.

7.3.2 Investitionen

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

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

7.3.3 Liquidität

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

Die DFS geht von einem moderat steigenden Flugverkehr aus. Dies führt weiterhin zu einer angespannten Liquiditätslage. Dieser wird durch bereits eingeleitete Sparmaßnahmen und der Erhöhung des Stammkapitals (der entsprechende Gesellschafterbeschluss wurde am

22. Januar 2021 gefasst.) entgegengetreten. Etwaige Liquiditätsengpässe können durch Entnahmen aus dem nicht abgetretenen Fondsvermögen ausgeglichen werden.

7.3.4 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

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

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

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

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

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

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

Die DFS will den Einnahmerückgängen mit dem oben beschriebenen strategischen Effizienzsteigerung-Programm „STEP“ begegnen.

Mit dem Jahr 2020 hat die dritte Regulierungsperiode begonnen, für die derzeit noch keine finalen Zielvorgaben vorliegen. Grund hierfür ist die Corona-Pandemie, die nicht nur in Europa zu einem massiven Verkehrseinbruch geführt hat, sondern auch mit erheblichen finanziellen Einbußen bei allen beteiligten Partnern verbunden ist. Die Europäische Kommission hat darauf reagiert und entschieden, die derzeit gültige Verordnung den Gegebenheiten anzupassen und

auf Basis einer Ergänzungsverordnung zur Leistungs- und Gebührenverordnung (VO (EU) 2020/1627), neue europäische Zielwerte für die dritte Regulierungsperiode zu definieren und neue Leistungspläne erstellen zu lassen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Vorgaben ausschließlich auf den Kostenträger Strecke beschränken.

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

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

Langen, den 26. Februar 2021

Die Geschäftsführung

Dr. Kerstin Böcker
Geschäftsführerin
Personal

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Konzern-Gesamtergebnisrechnung
für die Zeit vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020

	Anhang	2020 TEUR	2019 TEUR
Fortzuführende Geschäftsbereiche			
Umsatzerlöse	5	1.111.266	1.109.717
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	6	23.274	18.588
Sonstige betriebliche Erlöse	7	39.451	52.752
Gesamtleistung		1.173.991	1.181.057
Materialaufwand	8	-12.669	-10.933
Personalaufwand	9	-973.053	-935.227
Sonstige betriebliche Aufwendungen	12	-147.754	-156.881
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		40.515	78.016
Abschreibungen	10	-102.028	-104.137
Wertminderungsaufwendungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte	11	-966	-4.811
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT)		-62.479	-30.932
Finanzerträge	13	154.813	215.471
Finanzaufwendungen	13	-188.629	-150.109
Finanzergebnis	13	-33.816	65.362
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		-96.295	34.430
Ertragsteuern	14	2.310	357
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen		-93.985	34.787
Zuordnung des Periodenergebnisses			
Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft		-92.666	35.635
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis		-1.319	-848

	Anhang	2020 TEUR	2019 TEUR
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen		-93.985	34.787
Sonstiges Ergebnis			
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden			
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen = Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) des laufenden Geschäftsjahres	27	-748.802	-793.522
Steuereffekte		0	0
Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden dürfen			
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	27	-225	95
Steuereffekte		0	0
Sonstiges Ergebnis für die Periode		-749.027	-793.427
Gesamtergebnis für die Periode		-843.012	-758.640
Zuordnung des Gesamtergebnisses			
Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft		-841.693	-757.792
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge		-1.319	-848

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2020

	Anhang	2020 TEUR	2019 TEUR
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	15	80	80
Immaterielle Vermögenswerte	16	215.922	206.299
Sachanlagen	17	469.088	499.314
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	19	632	662
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	20	12.883	14.438
Finanzanlagen	20	9.105	9.998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	34	51
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	23	596.815	76.570
Latente Steuerforderungen	14	18.138	15.814
Langfristige Vermögenswerte		1.322.697	823.226
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	115.698	152.194
Vertragsvermögenswerte	22	5.094	2.431
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	23	34.441	32.721
Vorräte	24	6.303	6.196
Finanzielle Vermögenswerte	25	790.177	758.948
Flüssige Mittel	26	252.011	366.598
Ertragsteuerforderungen	33	64.006	79.827
Kurzfristige Vermögenswerte		1.267.730	1.398.915
Gesamt		2.590.427	2.222.141

	Anhang	2020 TEUR	2019 TEUR
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	27	755.288	755.288
Kapitalrücklagen	27	74.296	74.296
Neubewertungsrücklagen	27	-3.094.991	-2.345.964
Gewinnrücklagen	27	415	93.081
Anteil der Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft am Eigenkapital	27	-2.264.992	-1.423.299
Minderheitenanteile	27	2.733	4.052
Eigenkapital	27	-2.262.259	-1.419.247
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	28	3.549.954	2.751.756
Sonstige Rückstellungen	29	231.960	217.182
Finanzverbindlichkeiten	30	648.457	152.776
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	310	332
Sonstige Verbindlichkeiten	32	14.810	25.689
Ertragsteuerverpflichtungen	33	19.023	30.869
Langfristiges Fremdkapital		4.464.514	3.178.604
Sonstige Rückstellungen	29	235.772	234.714
Finanzverbindlichkeiten	30	4.899	98.537
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	26.762	25.701
Vertragsverbindlichkeiten	22	3.147	2.321
Sonstige Verbindlichkeiten	32	116.875	101.411
Ertragsteuerverpflichtungen	33	717	100
Kurzfristiges Fremdkapital		388.172	462.784
Gesamt		2.590.427	2.222.141

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

für die Zeit vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020

Anhang 27	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklagen	Neube- wertungs- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Anteil der Gesell- schafterin der obersten Konzern- gesell- schaft am Eigen- kapital	Minder- heiten- anteile	Gesamt
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand zum 31.12.2018	755.288	74.296	-1.552.537	57.446	-665.507	0	-665.507
Kapitalerhöhungen	0	0	0	0	0	4.900	4.900
Operatives Ergebnis							
Jahresüberschuss (+) / -fehlbetrag (-)	0	0	0	35.635	35.635	-848	34.787
Sonstiges Ergebnis							
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	0	-793.522	0	-793.522	0	-793.522
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	0	0	95	0	95	0	95
Steuereffekte	0	0	0	0	0	0	0
Stand zum 31.12.2019	755.288	74.296	-2.345.964	93.081	-1.423.299	4.052	-1.419.247
Operatives Ergebnis							
Jahresfehlbetrag (-)	0	0	0	-92.666	-92.666	-1.319	-93.985
Sonstiges Ergebnis							
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	0	-748.802	0	-748.802	0	-748.802
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	0	0	-225	0	-225	0	-225
Steuereffekte	0	0	0	0	0	0	0
Stand zum 31.12.2020	755.288	74.296	-3.094.991	415	-2.264.992	2.733	-2.262.259

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Jahresfehlbetrag (-) / -überschuss (+)	-92.666	35.635
Davon erhaltene Dividenden	602	551
Davon laufende Ertragsteuern	0	0
Davon erhaltene (+) / gezahlte (-) Ertragsteuern	26.755	-54.913
Zinsen	-3.011	-8.539
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	102.028	104.137
Gewinne (-) aus Anlageabgängen	-87	-756
Verluste (+) aus Anlageabgängen	1.736	1.094
Sonstige nicht zahlungswirksame Verluste (-) aus Zeitwertänderungen	-748.802	-793.504
Sonstige nicht zahlungswirksame Verluste (-) / Gewinne (+) aus Währungsumrechnungen	-225	96
Verminderung (+) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	36.513	5.496
Erhöhung (-) / Verminderung (+) der Vertragsvermögenswerte	-2.663	4.715
Erhöhung (-) der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte	-531.347	-17.497
Erhöhung (-) der Vorräte	-107	-929
Verminderung (+) / Erhöhung (-) der laufenden Ertragssteuerforderungen	15.820	-53.692
Erhöhung (-) der latenten Steuerforderungen	-2.325	-2.175
Erhöhung (+) der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	798.198	735.156
Erhöhung (+) der sonstigen Rückstellungen	15.837	60.037
Erhöhung (+) / Verminderung (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.040	-4.775
Erhöhung (+) der Vertragsverbindlichkeiten	825	913
Erhöhung (+) der sonstigen Verbindlichkeiten	4.585	12.021
Verminderung (-) der QTE-Transaktion	-188	-194
Verminderung (-) der Ertragsteuerschulden	-11.229	0
Mittelabfluss / -zufluss aus der operativen Geschäftstätigkeit	-416.068	77.239
Auszahlungen (-) für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-82.238	-120.373
Auszahlungen (-) für Investitionen in Finanzanlagen	-24	-79
Einzahlungen (+) aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	782	1.836
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Finanzanlagen	894	587
Sonstige nicht zahlungswirksame Veränderungen aus der Währungsumrechnung	-9	0
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-80.595	-118.029
Eigenkapitaltransaktionen durch Minderheiten	-1.319	4.052
Aufnahme (+) von Finanzschulden	500.104	0
Tilgung (-) von Finanzschulden	-87.500	-1.563
Aufnahme (+) von Leasingverbindlichkeiten	1.816	25.530
Tilgung (-) von Leasingverbindlichkeiten	-2.829	-2.645
Abgang (-) und Währungsumrechnung (-) von Leasingverbindlichkeiten	-140	0
Zinsaufwendungen (+) für Leasingverbindlichkeiten	162	168
Erhaltene Zinsen (+)	8.874	14.464
Gezahlte Zinsen (-)	-5.863	-5.925
Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	413.305	34.081
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	-83.358	-6.709
Finanzmittelbestand zum 1.1.	1.125.546	1.132.255
Finanzmittelbestand zum 31.12.	1.042.188	1.125.546

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2020

1 Grundlagen

Der DFS-Konzern ist eine international tätige Flugsicherungsorganisation. Die oberste Konzerngesellschaft ist die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) mit Sitz in 63225 Langen, Am DFS-Campus 10, Deutschland. Die Eintragung erfolgte im Handelsregister des Amtsgerichts Offenbach am Main als Gesellschaft mit beschränkter Haftung unter HRB 34977. Die DFS steht im Alleineigentum der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Das Hauptgeschäft des DFS-Konzerns leitet sich aus den Aufgabenstellungen des Paragraphen 27c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ab. Danach ist er mit der Wahrnehmung der Flugverkehrsdienste beliehen (hoheitlicher Auftrag). Der Konzernlagebericht enthält Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit und zum Gegenstand des Konzerns (vgl. Erläuterungen 1.2 und 1.3 im Konzernlagebericht).

2 Anwendung rechnungslegungsbezogener Vorschriften

Die Verordnungen:

(EG) 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards

(EG) 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum (Flugsicherungsdienste-Verordnung)

(EG) 1794/2006 der Kommission vom 6. Dezember 2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste

(EU) 1191/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) 1794/2006 der Kommission zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste

(EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013

(EU) 2020/1627 der Kommission vom 3. November 2020 über Sondermaßnahmen für den dritten Bezugszeitraum (2020 bis 2024) des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum aufgrund der COVID-19-Pandemie

verpflichten den DFS-Konzern, seinen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) zu erstellen. Dabei wendet er die von der Europäischen Union (EU) anerkannten und verabschiedeten Standards des International Accounting Standards Board (IASB) und die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) an.

Dieser Abschluss berücksichtigt die in Paragraph 315e HGB enthaltene EU-Verordnung 1606/2002 durch das Bilanzrechtsreformgesetz vom 4. Dezember 2004 (BilReG – Gesetz zur Einführung internationaler Rechnungslegungsstandards und zur Sicherung der Qualität der Abschlussprüfung).

Der vorliegende Konzernabschluss steht in Einklang mit den in der EU verpflichtend anzuwendenden Standards.

Das Geschäftsjahr des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Geschäftsführung der DFS stellte den Konzernabschluss auf und gab ihn am 26. Februar 2021 zur Weitergabe an den Auditausschuss des Aufsichtsrats und an den Aufsichtsrat frei. Der Aufsichtsrat gibt nach Befassung mit dem Konzernabschluss sowie der Stellungnahme des Auditausschusses eine entsprechende Empfehlung an die Gesellschafterin zur Billigung. Die Gesellschafterin kann den durch die Geschäftsführung freigegebenen Konzernabschluss ändern. Der gebilligte Konzernabschluss wird über den elektronischen Bundesanzeiger gemäß Paragraph 325 Abs. 2a Nr. 1 HGB und auf unserer Website www.dfs.de zugänglich sein.

3 Konsolidierung

3.1 Konsolidierungsgrundsätze

Bei der Erstkonsolidierung von Konzernunternehmen bewertet der DFS-Konzern die bei einem Unternehmenszusammenschluss erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden, Eventualverbindlichkeiten sowie latenten Steuern mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt (Erwerbsmethode) und stellt sie den Kosten des Erwerbers gegenüber (Kaufpreisallokation). Die nicht erworbenen Anteile an den beizulegenden Zeitwerten von Vermögenswerten und Schulden weist der Konzern unter den Minderheitenanteilen aus. Anschaffungsnebenkosten werden zu dem Zeitpunkt ihres Entstehens aufwandswirksam erfasst.

Der Konzern bilanziert den nach Kaufpreisallokation verbleibenden Unterschiedsbetrag zwischen Kaufpreis und anteiligem Neubewerteten Eigenkapital als Geschäfts- oder Firmenwert. Übersteigt dagegen der Wert des erworbenen Eigenkapitals den Kaufpreis, wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam vereinnahmt. Differenzbeträge aus erworbenen Minderheitenanteilen verrechnet der DFS-Konzern nach Kontrollübernahme direkt mit dem Eigenkapital. Die Anschaffungskosten von erworbenen ausländischen Gesellschaften werden zum Erwerbszeitpunkt mit dem jeweiligen Kurs in Euro umgerechnet.

Der DFS-Konzern rechnet die Umsätze, Erträge und Aufwendungen sowie Forderungen und Verbindlichkeiten, die aus Transaktionen zwischen den konsolidierten Gesellschaften stammen, gegeneinander auf. Darüber hinaus eliminiert er die aus konzerninternen Lieferungen von langfristigen Vermögenswerten und Vorratsvermögen stammenden Zwischenergebnisse.

3.2 Konsolidierungskreis

Die DFS als oberste Konzerngesellschaft erstellt den Konzernabschluss unter Einbeziehung sämtlicher Mehrheitsbeteiligungen, gemeinsamer Vereinbarungen, assoziierter Unternehmen und Minderheitsbeteiligungen.

Der Konzern zählt Beteiligungen zu Mehrheitsbeteiligungen, wenn er über bestehende Rechte verfügt, die ihm die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten eines Beteiligungsunternehmens zu lenken. Dabei umfassen maßgebliche Tätigkeiten diejenigen, die die Profitabilität des Beteiligungsunternehmens wesentlich beeinflussen. Der DFS-Konzern beherrscht ein Tochterunternehmen im Sinne des IFRS 10, wenn er den variablen Rückflüssen aus seinem Engagement in das Beteiligungsunternehmen ausgesetzt ist bzw. ein Anrecht auf diese besitzt und mittels seiner Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit zur Beeinflussung dieser Rückflüsse hat. In Abwesenheit anderer

einschränkender vertraglicher Vereinbarungen beruht die Beherrschungsmöglichkeit bei Tochtergesellschaften in der Regel auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit durch den Konzern. Bei strukturierten Unternehmen basiert die Beherrschungsmöglichkeit auf vertraglichen Vereinbarungen und nicht auf der Stimmrechtsmehrheit. Tochterunternehmen sind ab dem Zeitpunkt voll zu konsolidieren, an dem die Beherrschung auf den Konzern übergeht. Sie werden ab dem Zeitpunkt endkonsolidiert, an dem die Beherrschung endet. Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis und am Eigenkapital von Mehrheitsbeteiligungen werden in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzern-Bilanz und Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung jeweils gesondert ausgewiesen.

IFRS 11 unterscheidet bei Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen zwischen gemeinschaftlicher Tätigkeit und Gemeinschaftsunternehmen. Die Klassifizierung hängt von den vertraglichen Rechten und Pflichten jedes Investors ab. Gemeinsame Vereinbarungen liegen vor, wenn der DFS-Konzern aufgrund eines Vertrags die zusammen mit einem Dritten geführten Aktivitäten gemeinschaftlich führt. Der Konzern erfasst bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten seine direkten Rechte an den Vermögenswerten, Verbindlichkeiten, Erlösen und Aufwendungen sowie seinen Anteil an den etwaigen gemeinschaftlich geführten oder entstandenen Vermögenswerten, Verbindlichkeiten, Erlösen und Aufwendungen. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen werden unter Anwendung der Equity-Methode (vgl. Erläuterung 4.6.4) bilanziert.

Der DFS-Konzern bewertet assoziierte Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss, jedoch keine Beherrschung bzw. gemeinschaftliche Führung ausübt wird, nach der Equity-Methode. Ein maßgeblicher Einfluss wird vermutet, wenn der DFS-Konzern direkt oder indirekt zwischen 20,00 und 50,00 Prozent der Stimmrechte an einem Beteiligungsunternehmen hält und diese Annahme nicht eindeutig widerlegt werden kann. Die jährliche Bewertung erfolgt durch Erhöhung oder Verminderung des Buchwerts der Beteiligung um die anteiligen Eigenkapitalveränderungen.

Die Minderheitsbeteiligungen beeinflussen die Bilanzsumme, den Umsatz und das Jahresergebnis aus Konzernsicht zusammengefasst nur unwesentlich und sind für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DFS-Konzerns von untergeordneter Bedeutung. Hierfür wurde eine Wesentlichkeitsgrenze von 5,00 Prozent festgelegt. Der Konzern verzichtet auf die Einbeziehung in den Konzernabschluss. Er erfasst diese Unternehmen zum beizulegenden Zeitwert oder, sofern sich dieser für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente nicht hinreichend verlässlich ermitteln lässt, zu fortgeführten Anschaffungskosten. Der Ausweis erfolgt als Beteiligungen unter den langfristigen Finanzanlagen.

An der FCS hält der DFS-Konzern mit 55,00 Prozent zwar mehr als die Hälfte der Anteile, jedoch verhindern einzelne Vereinbarungen im Gesellschaftsvertrag sowie in der Geschäftsordnung der Geschäftsführung die Möglichkeit zur Beherrschung durch den Konzern. Er ordnet daher die FCS den assoziierten Unternehmen zu und bewertet die Gesellschaft nach der Equity-Methode.

Im Konzernabschluss erfasste Unternehmen des DFS-Konzerns
Anteilsbesitzliste nach § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB

Abkürzung	Gesellschaft	Sitz	Beteiligungs- quote in %	Eigenkapital TEUR	Jahres- ergebnis TEUR
DFS	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH	Langen, Deutschland	Oberste Konzern- gesellschaft		
Mehrheitsbeteiligungen (vollkonsolidierte Unternehmen)					
DFS IBS	DFS International Business Services GmbH	Langen, Deutschland	100,00	48.869	-4.625
DFS Energy	DFS Energy GmbH	Langen, Deutschland	100,00	5.132	0 ¹⁾
DAS	DFS Aviation Services GmbH	Langen, Deutschland	100,00	11.794	0 ²⁾
Eisenschmidt	R. Eisenschmidt GmbH	Egelsbach, Deutschland	100,00	168	0 ²⁾
KAT	Kaufbeuren ATM Training GmbH	Kaufbeuren, Deutschland	100,00	100	0 ²⁾
ANSL	Air Navigation Solutions Ltd.	London, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland	100,00	383 TGBP ³⁾	95 TGBP ³⁾
DAS Bahrain	DFS AVIATION SERVICES BAHRAIN CO W. L. L.	Manama, Bahrain	100,00	720 TBHD	613 TBHD
Droniq	Droniq GmbH	Frankfurt, Deutschland	51,00	5.578	-2.692
Assoziierte Unternehmen (Bewertung nach der Equity-Methode)					
FCS	FCS Flight Calibration Services GmbH	Braunschweig, Deutschland	55,00	4.665 ³⁾	362 ³⁾
AEROSENSE	FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH	Wien, Österreich	30,00	272	-22
UNIFLY	UNIFLY NV	Antwerpen, Belgien	22,80	12.598 ³⁾	-3.936 ³⁾
Minderheitsbeteiligungen (Bewertung nach der Anschaffungskosten-Methode)					
Beteiligung über DFS Deutsche Flugsicherung GmbH:					
GroupEAD	GroupEAD Europe S. L.	Madrid, Spanien	36,00	2.068 ³⁾	516 ³⁾
BILSODA	BILSODA GmbH & Co. KG	Pullach, Deutschland	24,90	2.440 ³⁾	-67 ³⁾
Beteiligung über DFS International Business Services GmbH:					
ESSP SAS	European Satellite Services Provider Société par Actions Simplifiée	Toulouse, Frankreich	16,67	15.220 ³⁾	4.995 ³⁾
Beteiligung über DFS Aviation Services GmbH:					
TATS	Tower Air Traffic Services S. L.	Madrid, Spanien	50,00	1.003 ³⁾	--

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS

²⁾ Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS IBS

³⁾ Werte zum 31. Dezember 2019

Entwicklung des Konsolidierungskreises					
	Stand am 31.12.2019	Konsolidierung / Überleitung	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2020
Mehrheitsbeteiligungen (vollkonsolidierte Unternehmen)	9	0	0	0	9
Davon Inland	7	0	0	0	7
Davon Ausland	2	0	0	0	2
Assoziierte Unternehmen Bewertung nach der Equity-Methode	3	0	0	0	3
Davon Inland	1	0	0	0	1
Davon Ausland	2	0	0	0	2
Minderheitsbeteiligungen Bewertung nach der Anschaffungskosten-Methode	4	0	0	0	4
Davon Inland	1	0	0	0	1
Davon Ausland	3	0	0	0	3

3.3 Weitere Beteiligungen

Angaben zu den Minderheitsgesellschaftern			
Droniq GmbH	Gesamt	DFS-Konzern	Telekom Innovation Pool GmbH
	TEUR	TEUR	TEUR
Stammkapital	2.000	1.020	980
Beteiligungsquote in %	100,00	51,00	49,00
Geschäftsjahr	1.1. bis 31.12.		
Bilanzierung	HGB		
Beteiligungserträge (Vorjahr)	0 (-)	0 (-)	0 (-)
Kurzfristige Vermögenswerte	5.766	2.941	2.825
Langfristige Vermögenswerte	283	144	139
Kurzfristige Schulden	471	240	231
Langfristige Schulden	0	0	0
Eigenkapital	5.578	2.845	2.733
Jahresergebnis	-2.692	-1.373	-1.319
Umsatzerlöse	525	268	257

Angaben zu den assoziierten Unternehmen

	FCS	AEROSENSE	UNIFLY
	TEUR	TEUR	TEUR
Gesamtes Stammkapital	205 ⁴⁾	35	22.918 ⁴⁾
Beteiligungsquote in %	55,00	30,00	22,80
Weitere Gesellschafter	SKYNAV S.A., Belgien, 25,00 %; AUSTRO CONTROL, Österreich, 20,00 %	FREQUENTIS AG, Österreich, 70,00%	Fünf Einzelpersonen, VITO, Terra Drone, PMV, QBIC Arkiv, QBIC Feeder
Geschäftsjahr	1.1. bis 31.12.	1.1. bis 31.12.	1.1. bis 31.12.
Bilanzierung	HGB	Österreichisches Handelsrecht	Belgisches Handelsrecht
Beteiligungserträge (Vorjahr)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Kurzfristige Vermögenswerte	2.735 ⁴⁾	1.145	11.841 ⁴⁾
Langfristige Vermögenswerte	14.688 ⁴⁾	16	1.431 ⁴⁾
Kurzfristige Schulden	4.270 ⁴⁾	889	674 ⁴⁾
Langfristige Schulden	8.488 ⁴⁾	0	0 ⁴⁾
Eigenkapital	4.665 ⁴⁾	272	12.598 ⁴⁾
Jahresergebnis	362 ⁴⁾	-22	-3.936 ⁴⁾
Umsatzerlöse	9.789 ⁴⁾	1.532	575 ⁴⁾

Angaben zu den Minderheitsbeteiligungen

	GroupEAD	BILSODA	ESSP SAS	TATS
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Gesamtes Stammkapital	1.000 ⁴⁾	10 ⁴⁾	1.000 ⁴⁾	1.000 ⁴⁾
Beteiligungsquote in %	36,00	24,90	16,67	50,00
Weitere Gesellschafter	Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Spanien, 36,00 %; FREQUENTIS AG, Österreich, 28,00 %	AD Grundstücks- gesellschaft mbH & Co. KG, Deutschland, 75,10 %; BILSODA Beteiligungs GmbH, Komplementär, Deutschland, 0,00 %	Flugsicherungen der Länder Spanien, Italien, Großbritannien und Frankreich zu jeweils 16,67%; sowie Portugal und Schweiz zu jeweils 8,33%	INDRA Sistemas S.A., Spanien, 50,00%
Geschäftsjahr	1.1. bis 31.12.	1.1. bis 31.12.	1.1. bis 31.12.	1.1. bis 31.12.
Bilanzierung	Spanisches Handelsrecht	HGB	Französisches Handelsrecht	Spanisches Handelsrecht
Beteiligungserträge (Vorjahr)	114 (134)	0 (0)	417 (417)	0 (0)
Kurzfristige Vermögenswerte	3.043 ⁴⁾	403 ⁴⁾	33.607 ⁴⁾	1.003 ⁴⁾
Langfristige Vermögenswerte	285 ⁴⁾	6.309 ⁴⁾	2.380 ⁴⁾	--
Kurzfristige Schulden	1.260 ⁴⁾	604 ⁴⁾	19.234 ⁴⁾	--
Langfristige Schulden	0 ⁴⁾	3.668 ⁴⁾	1.533 ⁴⁾	--
Eigenkapital	2.068 ⁴⁾	2.440 ⁴⁾	15.220 ⁴⁾	1.003 ⁴⁾
Jahresergebnis	516 ⁴⁾	-67 ⁴⁾	4.995 ⁴⁾	--
Umsatzerlöse	7.546 ⁴⁾	596 ⁴⁾	58.684 ⁴⁾	--

⁴⁾ Werte zum 31. Dezember 2019

4 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Der DFS-Konzern bilanziert und bewertet nach einheitlichen Standards. Der Konzernabschluss wurde, sofern die IFRS keine abweichenden Bewertungskonzepte vorschreiben, auf Basis historischer Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

4.1 Annahme der Unternehmensfortführung als Grundlage der Rechnungslegung

Die Geschäftsführung bleibt auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung und aufgrund der eingeleiteten Finanzierungsmaßnahmen bei ihrer realistischen Erwartung, dass der DFS-Konzern über ausreichende Ressourcen verfügt, um seine Geschäftstätigkeiten für mindestens zwölf weitere Monate fortzuführen. Der Konzernabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

Die vom DFS-Konzern erbrachten Flugsicherungsdienste gehören zur sogenannten kritischen Infrastruktur. Der Konzern ist somit zur Aufrechterhaltung bestimmter, grundlegender Funktionen, die die Abwicklung eines sicheren Luftverkehrs (insbesondere bei luftgestützten Notfalleinsätzen und Luftfrachtlieferungen) gewährleisten, verpflichtet. Eine vollständige Schließung bzw. Einstellung des Geschäftsbetriebs sind dadurch ausgeschlossen.

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

Der DFS-Konzern weist für das am 31. Dezember 2020 endende Geschäftsjahr einen Verlust in Höhe von -93,99 Millionen Euro aus. Die flüssigen Mittel sanken um -114,59 Millionen Euro und belaufen sich zum Jahresende auf 252,01 Millionen Euro.

Der DFS-Konzern rechnet nicht mit einer schnellen Erholung des Luftverkehrs und erwartet eine Rückkehr auf das Vorkrisenniveau nicht vor 2025. Um die notwendige Liquidität des Konzerns sicherzustellen, nahm er im Geschäftsjahr 2020 ein Schuldscheindarlehen in Höhe von 500,00 Millionen Euro auf. Die Gesellschafterin der DFS beschloss im Rahmen einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung im Januar 2021, das Stammkapital um 300,00 Millionen Euro gegen Ausgabe von 3,00 Millionen Geschäftsanteilen zu erhöhen. Anfang 2021 erhielt der Konzern eine Ertragsteuererstattung in Höhe von 64,46 Millionen Euro, die ebenfalls die Liquidität gewährleistet. Darüber hinaus wirkt sich der Carry-over aus der Verkehrsrisikoteilung ab 2023 positiv auf die Liquidität aus.

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

- Investitionsvorhaben werden restriktiv getätigt. Nicht notwendige Investitionen werden reduziert und die Ausgaben verschoben bzw. gestrichen.
- Für den Personalbereich wird ein Effizienzsteigerungsprogramm aufgesetzt.
- Die natürliche Fluktuation soll genutzt sowie die Einstellung neuer Mitarbeiter vorerst ausgesetzt werden.

- Im Rahmen des neu eingeführten Programms „Sprint 2024“ werden neue Technologien, Innovation und Digitalisierung gefördert (z. B. Stärkung und Ausbau der Cloud-Technologie, Neuausrichtung der Systemstrategie, gezielte und kostenbewusste Investitionen in neue Technologien).
- Die Geschäftsführung und Gewerkschaft der Flugsicherung einigten sich auf ein umfangreiches Tarifpaket. So wurden für die Jahre 2021 bis 2024 ein neuer Vergütungstarifvertrag abgeschlossen, der ausgelaufene Corona-Tarifvertrag wurde mit leichten Modifikationen verlängert, ein zusätzliches Altersteilzeitmodell wurde eingeführt und die Ausbildungsverpflichtung aus dem Kapa-Tarifvertrag wurde für den Zeitraum 2021 bis 2023 den aktuellen Entwicklungen im Luftverkehr angepasst.

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

4.2 Neue bzw. geänderte International Financial Reporting Standards und Interpretationen

Die Änderung von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgrund von neuen und überarbeiteten Standards oder Interpretationen erfolgen rückwirkend, sofern für einen Standard keine abweichende Regelung vorgesehen ist. Die Gesamtergebnisrechnung des Vorjahres sowie die Eröffnungsbilanz der Vergleichsperiode werden so angepasst, als ob die neuen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden schon immer angewendet worden wären.

4.2.1 Verpflichtend anzuwendende Standards und Interpretationen

Der DFS-Konzern wandte folgende überarbeitete Standards im Geschäftsjahr 2020 erstmals verpflichtend an. Die Anerkennung durch die Europäische Union erfolgte mit Veröffentlichung der Standards im Amtsblatt der EU.

Standard	Titel	EU-Endorsement	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen an bestehenden Standards			
Rahmenkonzept	Änderungen der Verweise auf das Rahmenkonzept in IFRS-Standards	29.11.2019	1.1.2020
IAS 1 / IAS 8	Darstellung des Abschlusses / Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler (Definition von „wesentlich“)	29.11.2019	1.1.2020
IFRS 9 / IFRS 7 / IAS 39	Finanzinstrumente / Finanzinstrumente: Angaben / Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung (Reform der Referenzzinssätze)	15.1.2020	1.1.2020
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse	21.4.2020	1.1.2020
IFRS 16	Leasingverhältnisse (COVID-19-bezogene Mietkonzessionen)	9.10.2020	1.1.2020

Die erstmals ab dem 1. Januar 2020 verpflichtend anzuwendenden Standards hatten keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Somit ergab sich keine Notwendigkeit von rückwirkenden Anpassungen.

Die EU übernahm am 29. November 2019 Änderungen am Rahmenkonzept sowie an den Standards IAS 1 und IAS 8 in europäisches Recht. Mit den Änderungen am Rahmenkonzept wurden die derzeit in mehreren Standards und Interpretationen enthaltenen Verweise auf frühere Rahmenkonzepte durch Verweise auf das überarbeitete Rahmenkonzept ersetzt. Die Anpassungen an IAS 1 und IAS 8 schufen in den Standards einen einheitlichen und genau umrissenen Definitionsbegriff der Wesentlichkeit von Abschlussinformationen.

Die Änderungen an den Standards IFRS 7, IFRS 9 sowie IAS 39 sehen bestimmte Erleichterungen bei der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen im Zusammenhang mit der Reform des Referenzzinssatzes (IBOR-Reform) vor. Sie stellen die Auswirkungen der Reform auf die Rechnungslegung im Berichtszeitraum vor der Ablösung eines bestehenden Referenzzinssatzes durch einen alternativen Zinssatz klar. Zusätzlich sind weitere Anhangangaben erforderlich.

Die Änderungen an IFRS 3 definieren den Begriff „Geschäftsbetrieb“ neu und erleichtern somit die praktische Anwendung des Standards. Demnach umfasst ein Geschäftsbetrieb eine integrierte Gruppe von Tätigkeiten und Vermögenswerten, die mit dem Ziel geführt werden, Güter oder Dienstleistungen für Kunden zu erzeugen bzw. Kapitalerträge oder sonstige Erträge aus gewöhnlicher Tätigkeit zu erwirtschaften. Ein Geschäftsbetrieb besteht aus Ressourceneinsätzen (Input) und darauf anzuwendende Verfahren, die zur Leistungserzeugung (Output) beitragen. Die neuen Vorschriften enthalten einen optionalen Test zur Ermittlung der Konzentration des beizulegenden Zeitwerts, der eine vereinfachte Beurteilung über das Vorliegen eines Geschäftsbetriebs ermöglicht.

Die Änderungen an IFRS 16 ermöglichen dem Leasingnehmer zeitlich befristete Erleichterungen bei der Bilanzierung von gewährten Mietzahlungsunterbrechungen (z. B. Stundung der Mietraten, Mietpreinsnachlässe), die im direkten Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie stehen. Dadurch kann der Leasingnehmer auf eine Neubeurteilung, ob die Mietkonzession als Änderung des Leasingverhältnisses einzustufen ist, verzichten. Die Erleichterung betrifft allerdings nur verringerte Leasingzahlungen, die bis zum 30. Juni 2021 fällig sind.

4.2.2 Freiwillig anzuwendende Standards und Interpretationen

Das IASB veröffentlichte folgende, überarbeitete Standards. Im Rahmen des Endorsement-Verfahrens wurden die Standards bereits in europäisches Recht übernommen. Sie treten ab dem angegebenen Zeitpunkt verpflichtend in Kraft und können vorzeitig freiwillig ausgeübt werden.

Der Konzern prüft derzeit die Auswirkungen der geänderten Standards auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Er geht aber davon aus, dass sich keine wesentlichen Konsequenzen ergeben werden. Der DFS-Konzern verzichtet auf die vorzeitige, freiwillige Umsetzung der Standards und wendet sie erst zum verpflichtenden Inkrafttreten an.

Standard	Titel	EU-Endorsement	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen an bestehendem Standard			
IFRS 4	Versicherungsverträge	15.12.2020	1.1.2021
IFRS 9 / IAS 39 / IFRS 7 / IFRS 4 / IFRS 16	Finanzinstrumente / Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung / Finanzinstrumente: Angaben / Versicherungsverträge / Leasingverhältnisse (Reform des Referenzzinssatzes – Phase 2)	13.1.2021	1.1.2021

4.2.3 Veröffentlichte, aber noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards und Interpretationen

Das IASB hat folgende Standards herausgegeben, die bisher noch nicht verpflichtend anzuwenden sind. Die Umsetzung der Standards setzt die Anerkennung und Übernahme durch die EU voraus. Sie treten ab dem voraussichtlichen Zeitpunkt verbindlich in Kraft.

Der Konzern prüft derzeit mögliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss. Der DFS-Konzern wendet keinen der neuen bzw. geänderten Standards vorzeitig freiwillig an.

Standard	Titel	Voraussichtliche Auswirkungen	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Neue Standards und Interpretationen			
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	Keine	Keine Übernahme in EU-Recht
IFRS 17	Versicherungsverträge inklusive Änderungen	Keine	1.1.2023 1.1.2023
Änderungen an bestehenden Standards und Interpretationen			
IAS 1	Darstellung des Abschlusses (Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig)	Keine wesentlichen	1.1.2023
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse	Keine wesentlichen	1.1.2022
IAS 16	Sachanlagen	Keine wesentlichen	1.1.2022
IAS 37	Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen	Keine wesentlichen	1.1.2022
Katalog	Verbesserungen der International Financial Reporting Standards (Zyklus 2018 bis 2020)	Keine wesentlichen	1.1.2022

4.3 Verwendung von Annahmen und Ermessensentscheidungen

Der DFS-Konzern prognostiziert jährlich am Bilanzstichtag im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung zukünftige Entwicklungen. Diese umfangreichen Annahmen und Schätzungen sowie Beurteilungen und Ermessensentscheidungen können einen erheblichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DFS-Konzerns haben. Sie basieren auf historischen Erfahrungen oder Erwartungen über das Eintreten künftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen kaufmännisch vernünftig erscheinen. Der Konzern verifiziert die Einschätzungen und Prognosen fortlaufend. Sollten sich die Rahmenbedingungen anders als erwartet entwickeln, können die tatsächlichen Beträge von den Schätzwerten abweichen. Die eventuellen Abweichungen zu den tatsächlichen Verhältnissen werden im Zeitpunkt ihres Entstehens erfolgswirksam erfasst. Die Ermessensentscheidungen, zukunftsbezogenen Annahmen sowie sonstige am Bilanzstichtag bestehende wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten, aufgrund derer ein beträchtliches Risiko besteht, dass innerhalb des nächsten Geschäftsjahres eine wesentliche Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden erforderlich sein wird, sind in den jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen erläutert.

4.4 Verwendung von Annahmen und Ermessensentscheidungen

Neben den Werthaltigkeitsüberprüfungen für einzelne Vermögenswerte wurden aufgrund des Vorliegens eines sogenannten „Triggering event“ für eine Geschäftseinheit ein Werthaltigkeitstest auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit durchgeführt. Basis hierfür bildeten die aktualisierten Business Pläne. Diese sehen erkennbare Liquiditätsengpässe und ein sich nur langsam erholendes Geschäftsumfeld für die kommenden Jahre vor.

Als Ergebnis ergab sich für die Beteiligung an der UNIFLY eine Wertminderung in Höhe von 1,58 Millionen Euro.

4.5 Posten der Gesamtergebnisrechnung

4.5.1 Umsatzerlöse

Der DFS-Konzern erfasst Erlöse, wenn er durch Übertragung von zugesagten Gütern oder zugesagten Dienstleistungen auf einen Kunden seine Leistungsverpflichtungen erfüllt. Die Vermögenswerte gelten als übertragen, sobald der Kunde die Verfügungsgewalt über die Güter oder Dienstleistungen entweder über einen Zeitraum oder zu einem Zeitpunkt erlangt. Eine zeitraumbezogene Erlösrealisierung liegt vor, wenn der Kunde während eines Erstellungs- oder Erbringungsprozesses die Verfügungsgewalt erlangt bzw. ein Nutzen zufließt oder der erstellte Vermögenswert keine alternative Nutzungsmöglichkeit aufweist und ein rechtlicher Zahlungsanspruch besteht.

Die Höhe des zu realisierenden Erlöses richtet sich nach dem Transaktionspreis, der der erfüllten Leistungsverpflichtung zugeordnet werden kann. Der Transaktionspreis kann feste und/oder variable Bestandteile enthalten und stellt die Gegenleistung dar, die der DFS-Konzern im Austausch für die Übertragung zugesagter Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden voraussichtlich erhalten wird. Im Falle von mehreren Leistungsverpflichtungen teilt der Konzern den Transaktionspreis mit Hilfe der relativen Einzelveräußerungspreise auf die jeweiligen Leistungsverpflichtungen auf. Die Einzelveräußerungspreise werden zu Vertragsbeginn auf Basis beobachtbarer Preise von wahrscheinlich zu liefernden Produkten oder Dienstleistungen unter vergleichbaren Bedingungen und ähnlichen Kunden geschätzt.

Die Höhe des Erlöses bei zeitraumbezogener Realisierung und Festpreisverträgen ermittelt der DFS-Konzern nach dem Grad des Leistungsfortschritts. Diesen bestimmt der Konzern nach inputbasierten Methoden und verwendet dabei die Cost-to-Cost-Methode, bei der die entstandenen Kosten ins Verhältnis zu den insgesamt zur Erfüllung der Leistungsverpflichtung erwarteten Kosten gesetzt werden. Die Bestimmung des Leistungsfortschritts erfordern die Schätzung von maßgeblichen Einflussfaktoren wie anfallenden Gesamtkosten, Auftrags-erlösen oder Auftragsrisiken. Die verantwortlichen Fachabteilungen überprüfen kontinuierlich alle Einschätzungen und nehmen erforderliche Anpassungen vor. Daraus resultierende Erhöhungen bzw. Verminderungen der geschätzten Erlöse oder Kosten erfasst der Konzern in der Periode, in der der Korrekturbedarf bekannt wird.

4.5.2 Wertminderungen

Zu jedem Bilanzstichtag erfasst der DFS-Konzern nach dem allgemeinen Ansatz eine Risikovorsorge für erwartete Kreditausfälle entweder auf der Basis eines erwarteten 12-Monats-Kreditverlusts oder eines über die gesamte Laufzeit zu erwartenden Kreditverlusts. Der allgemeine Ansatz ist auf finanzielle Vermögenswerte anzuwenden, die entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (Schuldinstrumente) bewertet werden. Die erwarteten Kreditverluste ermitteln sich aus den wahrscheinlichkeitsgewichteten Schätzungen der als Barwerte bemessenen Zahlungsausfälle und sind mit dem Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswertes abzuzinsen.

Bewertungsebenen des allgemeinen Ansatzes

Stufe 1 Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust

Anzuwenden auf alle finanziellen Vermögenswerte, deren Kreditqualität sich seit dem erstmaligen Ansatz nicht signifikant verschlechterte. 12-Monats-Kreditverluste sind der aus Ausfallereignissen resultierende Anteil, der innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag möglich ist.

Stufen 2 / 3 Erwarteter Kreditverlust über die gesamte Laufzeit

Anzuwenden, wenn sich das Kreditrisiko für einzelne Finanzinstrumente oder eine Gruppe signifikant erhöhte. Die über die gesamte Laufzeit zu erwartenden Kreditverluste resultieren aus allen möglichen Ausfallereignissen während der erwarteten Laufzeit.

Der Konzern nimmt an, dass das Ausfallrisiko eines finanziellen Vermögenswertes signifikant angestiegen ist bzw. dass objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, wenn beim Schuldner erhebliche finanzielle Schwierigkeiten vorliegen, ein Zahlungsausfall oder -verzug droht bzw. über das Vermögen des Schuldners ein Insolvenzverfahren eröffnet wird. Liegen derartige Hinweise bereits beim erstmaligen Ansatz vor, erfolgt von Beginn an die Zuordnung in Stufe 3. Der DFS-Konzern behaftet die zu fortgeführten Anschaffungskosten bzw. erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerte mit einem niedrigen Ausfallrisiko, da er das Risiko der Nichterfüllung als gering einschätzt und der Schuldner jederzeit in der Lage ist, seine vertraglichen Zahlungsverpflichtungen kurzfristig zu erfüllen.

Nach dem vereinfachten Verfahren erfasst der DFS-Konzern sowohl beim erstmaligen Ansatz als auch zu jedem nachfolgenden Abschlussstichtag eine Wertminderung in Höhe des über die gesamte Laufzeit zu erwartenden Kreditverlusts. Diese Methode wendet der Konzern auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerte und Leasingforderungen an. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von Altersstruktur- und Fälligkeitsanalysen, Informationen über Insolvenzen oder unter Anwendung einer Wertminderungsmatrix auf Grundlage historisch beobachtbarer Ausfallraten. Zur weiteren Absicherung fordert der Konzern Sicherheitsleistungen von Kunden mit relevanten Umsatzvolumina ein, sofern definierte Warnschwellen überschritten werden. Die berechneten Wertberichtigungen bucht der Konzern ergebniswirksam auf einem separaten Wertberichtigungskonto. Entfallen in den

Folgeperioden die Gründe für die Wertberichtigung, wird das Wertberichtigungskonto erfolgswirksam aufgelöst. Der Konzern betrachtet eine Forderung als ausgefallen, wenn nach angemessener Einschätzung keine Realisierbarkeit mehr gegeben ist und der Schuldner seine Kreditverpflichtungen wahrscheinlich nicht vollständig begleichen kann.

Alle weiteren Vermögenswerte (Geschäfts- oder Firmenwerte, immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, Finanzanlagen), werden grundsätzlich zu jedem Bilanzstichtag daraufhin überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung nach IAS 36 vorliegen. Dabei wird der Buchwert mit dem erzielbaren Betrag des Vermögenswertes verglichen.

Ein Wertminderungsaufwand wird in Höhe des Werts erfasst, um den der Buchwert eines Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt. Der erzielbare Betrag resultiert aus einem Vergleich zwischen Nettoveräußerungswert und Nutzungswert, wobei der jeweils höhere Wert anzuwenden ist. Der Nettoveräußerungswert ermittelt sich aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten. Der Nutzungswert berechnet sich nach der Discounted-Cashflow-Methode aus dem Barwert der geschätzten zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse. Zur Abzinsung verwendet der Konzern einen den Marktbedingungen entsprechenden Zinssatz vor Steuern unter Verwendung von geschätzten Zerobondstrukturkurven der Deutschen Bundesbank (berechnet nach der Svensson-Methode). Auf einen Risikozuschlag nach IAS 36.55 (b) wird verzichtet, da die Vermögenswerte keinen speziellen Risiken ausgesetzt sind. Kann für einen einzelnen Vermögenswert kein erzielbarer Betrag ermittelt werden, fasst der Konzern die Vermögenswerte zu zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, der kleinsten identifizierbaren Gruppe von Vermögenswerten, zusammen.

Entfallen zu einem späteren Zeitpunkt die Gründe für eine in den Vorjahren vorgenommene Wertminderung ganz oder teilweise, ist eine Wertaufholung durchzuführen. Die Wertaufholung erfolgt grundsätzlich ergebniswirksam und begrenzt sich auf den fortgeführten Buchwert, der sich ohne die Wertminderung in früheren Jahren ergeben hätte. Eine Wertaufholung auf einen wertgeminderten Geschäfts- oder Firmenwert ist nicht zulässig.

4.5.3 Betriebliche Aufwendungen

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung bzw. zum Zeitpunkt ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst.

4.5.4 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode periodengerecht erfasst.

4.6 Posten der Bilanz

4.6.1 Geschäfts- oder Firmenwerte

Der DFS-Konzern setzt einen Geschäfts- oder Firmenwert im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses nach den Vorschriften des IFRS 3 als Vermögenswert mit seinen Anschaffungskosten zum Erwerbszeitpunkt an. Die Anschaffungskosten ermitteln sich als Überschuss des Kaufpreises für die Unternehmensanteile und dem erworbenen anteiligen Nettovermögen. Das Nettovermögen entspricht dabei dem Saldo aus den beizulegenden Zeitwerten der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und den übernommenen Schulden sowie Eventualverbindlichkeiten. Die Anschaffungsnebenkosten des Erwerbs werden im Aufwand erfasst.

Für Geschäfts- oder Firmenwerte erfolgt keine planmäßige Abschreibung. Sie werden grundsätzlich zu jedem Bilanzstichtag dahingehend überprüft, ob Anzeichen für eine Wertminderung vorliegen. Im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfungen wird der Buchwert mit dem erzielbaren Betrag des Vermögenswertes verglichen. Die Durchführung dieser Tests erfolgt auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Der erzielbare Betrag ermittelt sich anhand anerkannter Discounted-Cashflow-Methoden. Unterschreitet der erzielbare Betrag den Buchwert, erfolgt nach den Regelungen des IAS 36 eine Wertminderung auf den erzielbaren Betrag. Ein einmal abgeschriebener Geschäfts- oder Firmenwert darf in den Folgeperioden nicht wieder zugeschrieben werden.

4.6.2 Immaterielle Vermögenswerte

Entgeltlich erworbene Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass mit der Nutzung des Vermögenswerts ein zukünftiger wirtschaftlicher Vorteil verbunden ist und die Kosten zuverlässig bestimmt werden können.

Immaterielle Vermögenswerte, die durch eigene Entwicklungstätigkeiten entstehen, werden zu Herstellungskosten aktiviert. Dies setzt voraus, dass aus den Produkten ein künftiger wirtschaftlicher Nutzen erzielt werden kann. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt zurechenbaren Kosten sowie notwendige Teile der entwicklungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten werden unter den Voraussetzungen des IAS 23 als Teil der Herstellungskosten aktiviert. Im Rahmen von Werthaltigkeitstests bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögenswerten sind bei Vorliegen objektiver Hinweise für eine Wertminderung die Barwerte der erwarteten, künftigen Cashflows zu bestimmen. Dabei bewertet der Konzern aktuelle Anforderungen aufgrund sich ändernder Marktbedingungen sowie den Fortschritt neuer, bereits im Entwicklungsprozess befindlicher immaterieller Vermögenswerte.

Geleistete Anzahlungen werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet. Die Anzahlungen werden zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme auf die jeweiligen immateriellen Vermögenswerte verteilt und entsprechend ihrer Nutzungsdauer abgeschrieben.

Die immateriellen Vermögenswerte haben eine begrenzte wirtschaftliche Nutzungsdauer. Sie werden planmäßig mit Nutzungsbeginn grundsätzlich linear wie folgt abgeschrieben:

Immaterielle Vermögenswerte	Wirtschaftliche Nutzungsdauer
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3 bis 8 Jahre
Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte	8 Jahre
Geleistete Anzahlungen	Erst ab Inbetriebnahme

Forschungskosten sowie entsprechende Zuwendungen der öffentlichen Hand werden grundsätzlich ergebniswirksam berücksichtigt. Zuschüsse von Flughäfen, anderen Flugsicherungsdienstleistern oder dem Paul-Ehrlich-Institut werden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Fördermittel der Europäischen Union aus dem Programm der Connecting Europe Facility (CEF) erfasst der DFS-Konzern als Abgrenzungsposten und löst sie über die Nutzungsdauern der zugrundeliegenden immateriellen Vermögenswerte erfolgswirksam auf.

4.6.3 Sachanlagen

Materielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass mit der Nutzung des Vermögenswerts ein zukünftiger wirtschaftlicher Vorteil verbunden ist und die Kosten zuverlässig bestimmt werden können.

Anschaffungskosten umfassen dabei den Erwerbspreis und alle direkt zurechenbaren Kosten, die erforderlich sind, um den Vermögenswert am vorgesehenen Standort in den vom Management beabsichtigten, betriebsbereiten Zustand zu bringen.

Der DFS-Konzern teilt die Sachanlagen (insbesondere Gebäude) in die wesentlichen wirtschaftlichen Bestandteile bzw. Komponenten auf und weist sie getrennt aus. Kosten für den Ersatz von Komponenten oder für Generalüberholungen werden gesondert aktiviert.

Herstellungskosten für selbst erstellte Sachanlagen beinhalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten (Material- und Fertigungseinzelkosten), angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten sowie die bis zum Fertigstellungszeitpunkt direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten nach IAS 23.

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden grundsätzlich vom Buchwert des geförderten Vermögenswertes und Zuschüsse von Flughäfen, anderen Flugsicherungsdienstleistern oder dem Paul-Ehrlich-Institut werden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Zuschüsse aus dem EU-Förderprogramm der CEF erfasst der DFS-Konzern als Abgrenzungsposten und löst sie über die Nutzungsdauern der zugrundeliegenden Sachanlagen erfolgswirksam auf.

Alle Vermögenswerte (mit Ausnahme der Grundstücke) unterliegen einer begrenzten wirtschaftlichen Nutzungsdauer und werden planmäßig ab Beginn der Nutzung grundsätzlich linear abgeschrieben. Der DFS-Konzern schätzt die Nutzungsdauern von Sachanlagen anhand ihrer voraussichtlichen Nutzbarkeit. Er orientiert sich dabei grundsätzlich an der amtlichen AfA-Tabelle für die allgemein verwendbaren Anlagegüter (vgl. BMF-Schreiben vom 15. Dezember 2000 im Bundessteuerblatt I 2000, Seite 1.532) und nimmt, sofern erforderlich, Anpassungen aufgrund historischer Erfahrungswerte vor.

Sachanlagevermögen	Wirtschaftliche Nutzungsdauer
Gebäude – Tragwerk	40 Jahre
Gebäude – Fassade	25 bis 30 Jahre
Gebäude – Innenausbau	25 Jahre
Gebäude – Heizung, Lüftung, Wasser	15 Jahre
Gebäude – Elektronik	15 Jahre
Außenanlagen	5 bis 19 Jahre
Technische Anlagen	3 bis 20 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 15 Jahre

Kosten für die Reparatur und laufende Wartung von Sachanlagen, die nicht zu einer Erweiterung oder wesentlichen Verbesserung geführt haben, werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ergebniswirksam gebucht.

Werden Sachanlagen verkauft, stillgelegt oder verschrottet, wird der Gewinn bzw. Verlust als Differenz zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Restbuchwert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. Aufwendungen erfasst.

4.6.4 Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen

Assoziierte Unternehmen aktiviert der DFS-Konzern nach der Equity-Methode zum Erwerbszeitpunkt mit den Anschaffungskosten. In den Folgeperioden wird der Buchwert mit den auf sie entfallenden Eigenkapitalveränderungen am Gewinn oder Verlust bzw. am sonstigen Ergebnis fortgeschrieben. Die von assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden werden als Verminderung des Buchwerts der Beteiligung bilanziert. Liegen Hinweise für eine Wertminderung der Beteiligungen vor, erfolgt der Bilanzansatz nach den Regelungen des IAS 36 mit dem niedrigeren erzielbaren Betrag.

4.6.5 Leasingverhältnisse

Der DFS-Konzern bewertet als Leasingnehmer die ihm gewährten Nutzungsrechte an Leasinggegenständen beim erstmaligen Ansatz am Bereitstellungsdatum zu ihren Anschaffungskosten. Diese berechnen sich als Barwert der zukünftigen Leasingzahlungen. In der Folge werden die Nutzungsrechte nach dem Anschaffungskostenmodell bewertet und linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Nutzungsdauer sowie erwarteter Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Ergeben sich Neubewertungen bei den Leasingverbindlichkeiten, sind diese auf die Nutzungsrechte entsprechend anzupassen. Zudem sind die Nutzungsrechte grundsätzlich zu jedem Bilanzstichtag daraufhin zu überprüfen, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung gemäß IAS 36 vorliegen.

Der Konzern ermittelt als Leasingnehmer die Leasingverbindlichkeiten beim erstmaligen Ansatz am Bereitstellungsdatum aus dem Barwert der zu diesem Zeitpunkt noch nicht geleisteten Leasingzahlungen. Diese Zahlungen umfassen im Wesentlichen feste und variable Zahlungen, erwartete Restwertzahlungen sowie Ausübungszahlungen für Kaufoptionen. Die Leasingzahlungen werden mit einem Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinst. Dieser Zinssatz errechnet sich aus den von der Bundesbank herausgegebenen Umlaufrenditen inländischer Inhaberschuldverschreibungen und Anleihen der öffentlichen Hand bzw. börsennotierter Bundeswertpapiere entsprechend ihrer Restlaufzeiten, erhöht um einen unternehmensinternen Kreditrisikoaufschlag von 0,25 Prozent. In der Folgebewertung werden die Leasing-

verbindlichkeiten erfolgswirksam um den Zinsaufwand erhöht sowie um den geleisteten Tilgungsanteil erfolgsneutral reduziert. Jede Leasingzahlung wird in Tilgung und Finanzierungsaufwendungen aufgeteilt. Ergeben sich Änderungen bei den Leasingzahlungen (z. B. aufgrund indexabhängiger Entgelte, Laufzeitänderungen oder Neueinschätzungen hinsichtlich vertraglicher Optionen), nimmt der DFS-Konzern eine Neubewertung der Leasingverbindlichkeiten vor. Die Anpassungen an die neuen Buchwerte erfolgen grundsätzlich erfolgsneutral durch korrespondierende Korrekturen der aktivierten Nutzungsrechte.

Der Konzern weist als Leasingnehmer die Nutzungsrechte unter den „Sachanlagen“ sowie die Leasingverbindlichkeiten unter den „Finanzverbindlichkeiten“ aus. Im Anhang werden die Nutzungsrechte und dazugehörigen Abschreibungen sowie die Leasingverbindlichkeiten und entsprechenden Zinsaufwendungen in einem gesonderten Posten dargestellt.

Leasingtransaktionen, bei denen der DFS-Konzern als Leasinggeber im Wesentlichen alle mit dem wirtschaftlichen Eigentum verbundenen Risiken und Chancen am Leasinggegenstand auf den Leasingnehmer überträgt, werden als Finanzierungsleasing klassifiziert. Zu Beginn des Leasingverhältnisses bucht der Konzern den Leasinggegenstand aus. Gleichzeitig setzt er als Leasinggeber am Bereitstellungsdatum eine Leasingforderung in Höhe der Nettoinvestition in das Leasingverhältnis an. Die Nettoinvestition setzt sich aus dem Barwert der Leasingzahlungen, dem Barwert auf den erwarteten Restwert am Leasingende sowie den anfänglichen direkten Kosten zusammen. In der Folge werden über die Leasinglaufzeit Finanzerträge als konstante periodische Verzinsung der Nettoinvestition in das Leasingverhältnis erfasst. Die erhaltenen Leasingraten vermindern die Leasingforderung.

Alle übrigen Leasingvereinbarungen, bei denen der Konzern als Leasinggeber auftritt, werden als Operatingleasing behandelt. Die erhaltenen Leasingraten und die Abschreibungen auf den Leasinggegenstand werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses erfolgswirksam erfasst.

Der DFS-Konzern nimmt Erleichterungen in Anspruch und verzichtet auf die Anwendung des IFRS 16 bei kurzfristigen Leasingverhältnissen (insbesondere Fahrzeugleasing) sowie bei Leasingverhältnissen, deren zugrundeliegender Vermögenswert von geringem Wert ist. Dabei legte der Konzern eine Wertgrenze von fünftausend Euro fest. Die Leasingzahlungen für diese Vorgänge werden weiterhin erfolgswirksam auf linearer Basis über die Laufzeit des Leasingverhältnisses erfasst. Zudem trennt der Konzern grundsätzlich Leasing- sowie Nichtleasingkomponenten und erfasst letztere ergebniswirksam.

Der DFS-Konzern wandte IFRS 16 rückwirkend an, entschied sich allerdings, die Vergleichszahlen nicht rückwirkend anzupassen. Bis zum 1. Januar 2019 bewertete der Konzern die abgeschlossenen Miet-, Pacht- und Leasingverträge nach IAS 17 und untersuchte sie auf bilanzierungspflichtige Finanzierungs- und aufwandswirksame Operatingleasing-Verhältnisse.

4.6.6 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Grundstücke und Gebäude, die der DFS-Konzern nicht eigenbetrieblich nutzt, sondern ausschließlich zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zwecke der Wertsteigerung hält, klassifiziert er als Finanzinvestition gehaltene Immobilien. Die Bewertung erfolgt zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten. Die Gebäude werden planmäßig linear abgeschrieben.

4.6.7 Finanzinstrumente – Finanzielle Vermögenswerte

Der DFS-Konzern bestimmt die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten einerseits auf der Grundlage des Geschäftsmodells, nach dem Portfolios finanzieller Vermögenswerte gesteuert werden, sowie andererseits nach den Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsstrombedingungen.

- Kategorie „Fortgeführte Anschaffungskosten“

Der Konzern klassifiziert finanzielle Vermögenswerte unter dieser Kategorie, wenn er das Ziel verfolgt, die Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme bis zur Endfälligkeit zu halten. Dabei fließen die Zahlungsströme zu festgelegten Zeitpunkten und stellen ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag dar. Der erstmalige Ansatz erfolgt am Handelstag zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der direkt zurechenbaren Transaktionskosten. In Fremdwährung valutierte Forderungen werden erfolgswirksam zum Stichtagskurs umgerechnet. In der Folge werden die Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Wegen der überwiegend kurzfristigen Laufzeiten für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Vermögenswerte sowie flüssige Mittel weichen die Buchwerte am Bilanzstichtag nicht signifikant von ihren beizulegenden Zeitwerten ab. Der Konzern geht daher davon aus, dass diese Vermögenswerte zumindest zu ihren Buchwerten veräußert werden können und bestimmt ihre beizulegenden Zeitwerte in gleichlautender Höhe. Zinserträge sowie Währungskursgewinne und -verluste werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Gewinne und Verluste aus Wertminderungen, Ausbuchungen oder Modifikationen werden im operativen Ergebnis erfasst.

- Kategorie „Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Schuldinstrumente“

Bei Schuld- bzw. Fremdkapitalinstrumenten unter dieser Kategorie verfolgt der Konzern das Ziel, die finanziellen Vermögenswerte entweder zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme bis zur Endfälligkeit zu halten oder zu verkaufen. Dabei fließen die Zahlungsströme zu festgelegten Zeitpunkten und stellen ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag dar. Am Handelstag erfolgt der erstmalige Ansatz zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der direkt zurechenbaren Transaktionskosten. In der Folge bewertet der DFS-Konzern die finanziellen Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert, wobei die Veränderungen des Buchwerts im sonstigen Ergebnis gebucht werden. Beim Abgang wird das kumulierte sonstige Ergebnis in den Gewinn oder Verlust umgegliedert. Die nach der Effektivzinsmethode berechneten Zinserträge sowie die Währungskursgewinne und -verluste werden im Finanzergebnis, die Wertminderungen in einem gesonderten Posten im operativen Ergebnis direkt ergebniswirksam berücksichtigt.

- Kategorie „Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente“

Mit den Investitionen in Eigenkapitalinstrumente verfolgt der DFS-Konzern ebenfalls das Ziel, diese entweder zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme bis zur Endfälligkeit zu halten oder zu verkaufen. Die Zahlungsströme fließen zu festgelegten Zeitpunkten und stellen ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag dar. Beim erstmaligen Ansatz eines Eigenkapitalinvestments, das nicht zu Handelszwecken gehalten wird, kann der Konzern unwiderruflich wählen, sie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Diese Wahl wird einzelfallbezogen für jede Investition getroffen. Der erstmalige Ansatz erfolgt zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der direkt zurechenbaren Transaktionskosten. In der Folge wird das Investment zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sämtliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts erfasst der Konzern erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis. Bei Ausbuchung des Investments erfolgt keine Umgliederung des kumulierten sonstigen Ergebnisses in das operative Ergebnis. Dividenden werden ergebniswirksam im Finanzergebnis berücksichtigt.

- Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte“

Alle finanziellen Vermögenswerte, die nicht zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, erfasst der DFS-Konzern im erstmaligen Ansatz erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert ohne Transaktionskosten. In der Folge werden diese Vermögenswerte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sämtliche Nettogewinne und -verluste sind direkt im operativen Ergebnis zu erfassen. Zins- und Dividendenerträge werden erfolgswirksam im Finanzergebnis berücksichtigt.

Derivate gehören ebenfalls dieser Kategorie an, sofern sie nicht als Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung qualifiziert sind. Der DFS-Konzern setzt nach einer von der Geschäftsführung definierten und vom Treasury überwachten Sicherungspolitik zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Devisenkursänderungsrisiken ausschließlich wirksame Derivate ein. Während Zinsswaps das Zinsrisiko steuern, sichern Zins-/Währungsswaps sowohl das Zinsrisiko als auch das Devisenkursänderungsrisiko aus Finanzierungen in Fremdwährungen ab.

Eine Reklassifizierung erfolgt nur, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte ändert.

Der Konzern erfasst die erwarteten Kreditverluste nach IFRS 9. Die Wertminderungsmethode hängt davon ab, ob eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vorliegt (vgl. Erläuterung 4.5.2). Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerte und Leasingforderungen kommt der vereinfachte Ansatz zur Anwendung.

Der Konzern bucht finanzielle Vermögenswerte aus, sobald das vertragliche Recht auf die Zahlungsströme ausläuft oder die Vermögenswerte im Rahmen eines qualifizierten Transfers übertragen werden.

4.6.8 Beizulegender Zeitwert

Der beizulegende Zeitwert für Finanzinstrumente entspricht dem Preis, der in einer ordnungsgemäßen Transaktion zwischen Marktteilnehmern zum Bewertungszeitpunkt für den Verkauf eines Vermögenswerts erzielt bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt worden wäre (Abgangspreis). Der beizulegende Zeitwert bemisst sich aufgrund von Annahmen, die voneinander unabhängige, sachkundige, transaktionswillige und -fähige Marktteilnehmer bei der Preisbildung nach ihrem besten wirtschaftlichen Interesse zugrunde legen würden. Der beizulegende Zeitwert stellt eine marktspezifische und keine unternehmensspezifische Bewertungsgröße dar.

Die Bemessung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt grundsätzlich auf dem Hauptmarkt für den Vermögenswert bzw. die Schuld. Liegt ein solcher Markt nicht vor, ist auf den vorteilhaftesten Markt zuzugreifen. Dieser ist durch den höchsten erzielbaren Betrag für den Vermögenswert bzw. den niedrigsten zu zahlenden Betrag für die Schuld gekennzeichnet. Für die Bestimmung des Marktes werden Transport- und Transaktionskosten berücksichtigt. Bei der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die Transaktionskosten jedoch nicht in Abzug gebracht.

Der DFS-Konzern wendet zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts Bewertungstechniken an, die unter den jeweiligen Umständen sachgerecht sind und für die ausreichend Daten zur Verfügung stehen. Dabei werden maßgeblich beobachtbare Inputfaktoren möglichst hoch und nicht beobachtbare Inputfaktoren möglichst gering gehalten.

Inputfaktoren
Stufe 1 Direkt beobachtbare Inputfaktoren

Auf zugänglichen, aktiven Märkten notierte, beobachtbare (unbereinigte) Preise für identische Vermögenswerte oder Schulden.

Stufe 2 Indirekt beobachtbare Inputfaktoren

Inputfaktoren, die für Vermögenswerte oder Schulden entweder unmittelbar oder mittelbar zu beobachten sind.

- a) Preisnotierungen für ähnliche Vermögenswerte oder Schulden in aktiven Märkten.
- b) Preisnotierungen für identische oder ähnliche Vermögenswerte oder Schulden in nicht aktiven Märkten.
- c) Andere beobachtbare Inputfaktoren als Marktpreisnotierungen.
- d) Marktgestützte Inputfaktoren (durch statistische Methoden von Marktdaten abgeleitete Werte).

Stufe 3 Nicht beobachtbare Inputfaktoren

Unternehmenseigene Annahmen über die Haltung eines hypothetischen Marktteilnehmers.

Umgruppierungen zwischen den einzelnen Hierarchiestufen nimmt der DFS-Konzern zum Ende des Geschäftsjahres vor, in dem die Änderungen eingetreten sind.

Bewertungstechniken**Marktbasierter Ansatz**

Das Bewertungsmodell basiert auf Marktmultiplikatoren als Ableitung von identischen oder vergleichbaren Preisen (Matrix-Preisnotierung).

Kostenbasierter Ansatz

Der Ansatz spiegelt den gegenwärtig erforderlichen Preis wider, um den Vermögenswert zu ersetzen (Wiederbeschaffungskosten).

Einkommensbasierter Ansatz

Die Methode berücksichtigt künftige Zahlungsströme abgezinst auf einen gegenwärtigen Barwert (Barwerttechniken, Optionspreismodelle, Residualwertmethode).

Weitere Informationen über die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts enthalten die Erläuterungen 19 und 36.

4.6.9 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Der erstmalige Ansatz zum Erfüllungszeitpunkt erfolgt am Handelstag zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der direkt zurechenbaren Transaktionskosten. Der Transaktionspreis stellt die Gegenleistung dar, die der DFS-Konzern im Austausch für die Übertragung zugesagter Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden voraussichtlich erhalten wird. In der Folge werden die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode sowie unter Berücksichtigung von Wertminderungen (vgl. Erläuterung 4.5.2) bewertet. Wegen der überwiegend kurzfristigen Laufzeiten weichen die Buchwerte am Bilanzstichtag nicht signifikant von ihren beizulegenden Zeitwerten ab. Daher geht der DFS-Konzern davon aus, dass die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kurzfristig zumindest zu ihren Buchwerten veräußert werden können und bestimmt ihren beizulegenden Zeitwert in gleichlautender Höhe.

In Fremdwährung valutierte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden erfolgswirksam zum Stichtagskurs umgerechnet.

4.6.10 Vertragssalden

Die Vertragsvermögenswerte betreffen die Ansprüche des Konzerns auf Gegenleistung für abgeschlossene, aber zum Bilanzstichtag noch nicht abgerechnete Leistungen aus zeitraumbezogenen Auftragsfertigungen.

Zusätzlich anfallende Kosten aus der Anbahnung eines Vertrages mit einem Kunden aktiviert der Konzern als Vermögenswert, wenn er davon ausgeht, dass er die Kosten zurückerlangen wird. Vertragserfüllungskosten werden unter bestimmten Bedingungen ebenfalls als Vermögenswert erfasst.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten gehören bereits geleistete Kundenzahlungen (Sicherheitsleistungen der Luftraumnutzer), für die der DFS-Konzern die vereinbarte Leistung noch schuldet. Bereits erhaltene oder zu erhaltende Beträge, die dem Kunden voraussichtlich zurückzuerstatten sind (erwartete Mengenrabatte oder Produktretouren), weist der DFS-Konzern als Rückerstattungsverbindlichkeiten aus. Als Grundlage dienen Erfahrungswerte bezüglich der Rücklieferungsquoten und -zeiträume.

4.6.11 Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Der erstmalige Ansatz zum Erfüllungszeitpunkt erfolgt am Handelstag zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der direkt zurechenbaren Transaktionskosten. Der Transaktionspreis stellt die Gegenleistung dar, die der DFS-Konzern im Austausch für die Übertragung zugesagter Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden voraussichtlich erhalten wird. In der Folge werden die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode sowie unter Berücksichtigung von Wertminderungen (vgl. Erläuterung 4.5.2) bewertet. Wegen der überwiegend kurzfristigen Laufzeiten weichen die Buchwerte am Bilanzstichtag nicht signifikant von ihren beizulegenden Zeitwerten ab. Daher geht der DFS-Konzern davon aus, dass die Forderungen kurzfristig zumindest zu ihren Buchwerten veräußert werden können und bestimmt ihren beizulegenden Zeitwert in gleichlautender Höhe.

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte in Fremdwährung werden erfolgswirksam zum Stichtagskurs bewertet.

4.6.12 Latente Steuern

IAS 12 regelt den Ansatz latenter Steuern nach dem Konzept der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode. Der DFS-Konzern bildet aktive und passive latente Steuern grundsätzlich für sämtliche Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede zwischen den zeitlich abweichenden Wertansätzen in der Konzernbilanz nach IFRS und den steuerlichen Wertansätzen (Temporäre Differenzen) sowie auf ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge. Die Bewertungsunterschiede beschränken sich allerdings auf Bilanzpositionen, deren Veränderungen das steuerliche Ergebnis beeinflussen.

Sachverhalte, die der Gebührenabrechnung unterliegen, bleiben in der Regel unbeachtet (vgl. Paragraph 31b Abs. 3 Satz 3 LuftVG).

Darüber hinaus werden aktive latente Steuern für künftige Steuerminderungsansprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen bilanziert. Aktive Steuerlatenzen für alle abzugsfähigen temporären Differenzen sowie für steuerliche Verlustvorträge werden nur in dem Umfang berücksichtigt, in dem wahrscheinlich zukünftiges zu versteuerndes Einkommen zur Verfügung stehen wird, gegen das die temporären Differenzen bzw. die noch nicht genutzten steuerlichen Verluste verrechnet werden können.

Der Berechnung der latenten Steuern liegen die Ertragsteuersätze zugrunde, die in den einzelnen Ländern zum Bewertungsstichtag nach derzeitig geltender Rechtslage bestanden bzw. bereits beschlossen wurden. Der Ertragsteuersatz von 29,83 Prozent (Vorjahr: 29,83 Prozent) setzt sich aus einem Körperschaftsteuersatz von 15,00 Prozent, einem Solidaritätszuschlag von 5,50 Prozent sowie einem gewichteten Gewerbesteuer-Hebesatz von 400,00 Prozent auf einen Steuermessbetrag von 3,50 Prozent zusammen. Der Effekt von Steuersatzänderungen auf aktive und passive latente Steuerpositionen spiegelt sich im Ertragsteueraufwand 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 nicht abgezinst.

4.6.13 Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel schließen Barmittel, Geldkonten sowie kurzfristige Tages- und Termingeldanlagen bei Kreditinstituten ein. Der erstmalige Ansatz zum Erfüllungszeitpunkt erfolgt am Handelstag zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der direkt zurechenbaren Transaktionskosten. In der Folge werden die flüssigen Mittel zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen wegen der überwiegend kurzfristigen Laufzeiten nur unwesentlichen Wertschwankungen. Der Konzern bestimmt daher die beizulegenden Zeitwerte in gleichlautender Höhe wie die Buchwerte.

Flüssige Mittel in fremder Währung werden zum Stichtagskurs umgerechnet.

Der DFS-Konzern weist ausgenutzte Kontokorrentkredite in der Bilanz als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten aus.

4.6.14 Vorräte

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis der Durchschnittsmethode ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten.

Die Herstellungskosten beinhalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten (insbesondere Fertigungsmaterial und Fertigungslöhne) sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Material- und Fertigungsgemeinkosten. Aufwendungen der Verwaltung und des sozialen Bereichs werden berücksichtigt, soweit sie der Produktion zurechenbar sind. Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten angesetzt.

Bei der Folgebewertung werden die Vorräte zum niedrigeren Wert zwischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und ihrem Nettoveräußerungswert bewertet. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer sowie geminderter Verwendbarkeit ergeben, wurden bei der Ermittlung des Nettoveräußerungswerts durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt. Wenn die Gründe, die zu einer Abwertung geführt haben, nicht länger bestehen, wird eine Wertaufholung vorgenommen. Niedrigere Werte am Abschlussstichtag wurden aufgrund gesunkener Preise am Absatz- und Beschaffungsmarkt berücksichtigt.

4.6.15 Sonstiges Ergebnis

In dieser Position werden erfolgsneutrale Veränderungen des Eigenkapitals ausgewiesen, soweit sie nicht auf Kapitaltransaktionen mit der Gesellschafterin beruhen. Hierzu zählen die Neubewertungskomponente der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen, unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Zeitbewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten, Bewertungsunterschiede aus der Währungsumrechnung sowie die dazugehörigen Steuereffekte. Innerhalb des Eigenkapitals werden diese Positionen unter den Neubewertungsrücklagen ausgewiesen.

4.6.16 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen erfolgt gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) auf Basis versicherungsmathematischer Gutachten zum Bilanzstichtag. Dabei sind insbesondere Annahmen über langfristige Gehaltsentwicklungen und über die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen, die zu Beginn des Geschäftsjahres festgelegt werden. Die Prämissen zum Gehaltstrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Tendenzen und berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau. Basis für die Schätzung zur durchschnittlichen Lebenserwartung bilden anerkannte biometrische Rechnungsgrundlagen (Heubeck-Richttafeln 2018 G).

Der Abzinsungssatz ist eine versicherungsmathematische Annahme und wird zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres neu festgelegt. Der für die Abzinsung der Versorgungsverpflichtungen verwendete Zinssatz ist auf der Grundlage der Markttrendite zu bestimmen, die am Abschlussstichtag für erstrangige, festverzinsliche Unternehmens- bzw. Staatsanleihen mit guter Bonität bei einem Durchschnittsrating von AA im Standardverfahren am Markt erzielt werden. Die vom DFS-Konzern zugrunde gelegten Anleihen lauten auf die Währung Euro. Die Laufzeit der Unternehmensanleihen stimmt mit der Laufzeit der Verpflichtung überein. Mit Hilfe des Zinssatzes berechnet der Konzern das Nettozinsergebnis, indem die Nettopensionsverpflichtung bzw. Nettoschuld mit dem Zinssatz multipliziert wird. Die Nettopensionsverpflichtung ergibt sich durch Abzug des Planvermögens mit seinem beizulegenden Zeitwert von der Bruttopensionsverpflichtung und stellt insofern eine Saldogröße dar. Im Falle einer Vermögensüberdeckung (d. h. bei Vorliegen eines Nettovermögenswertes) wird entsprechend verfahren. Der Zinssatz für die erwarteten Erträge aus Planvermögen entspricht somit dem Rechnungszins. Der DFS-Konzern weist das Nettozinsergebnis im Finanzergebnis vor Saldierung unter den Finanzerträgen und den Finanzaufwendungen aus.

Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden erfolgsneutral im Eigenkapital unter dem sonstigen Ergebnis erfasst. Hierunter fallen insbesondere die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste, die sich aus der Erwartungsänderung hinsichtlich der zum Jahresbeginn getroffenen Einschätzungen gegenüber dem tatsächlichen Verlauf während des Geschäftsjahres ergeben haben. Zudem wird der Teil des tatsächlichen Ertrags aus dem Planvermögen zum Jahresende, der die unterstellte Verzinsung des Planvermögens zum Jahresbeginn übersteigt, erfolgsneutral berücksichtigt. Die im Eigenkapital berücksichtigten Neubewertungen können in nachfolgenden Perioden nicht mehr erfolgswirksam erfasst werden.

Der Dienstzeitaufwand setzt sich aus laufendem und nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand zusammen. Letzterer stellt die Veränderung der Versorgungsverpflichtung in Folge einer Plananpassung oder Plankürzung dar. Er wird sofort erfolgswirksam zum Zeitpunkt seines Entstehens in der Gesamtergebnisrechnung erfasst und unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

Die Entwicklung des Planvermögens setzt sich zusammen aus den Beiträgen, Auszahlungen und Erträgen aus einem kongruenten Rückdeckungsversicherungsvertrag. Dieser sieht

sowohl eine Kapitalanlage nach den Anlagegrundsätzen gemäß dem allgemeinen Deckungsstock des Versicherers als auch eine separierte fondsgebundene Kapitalanlage vor. Diese Fondsanlage ermöglicht für den Gruppenvertrag des DFS-Konzerns eine höhere Aktienquote des Versicherers und damit eine langfristige Renditesteigerung gegenüber der Verzinsung im Allgemeinen Deckungsstock des Versicherungskonsortiums. Die Fondsanlage ist begrenzt auf maximal die Hälfte des gesamten Deckungskapitals des Rückdeckungsvertrages. Die Erwartungen an die Fondsanlage werden von einer Strategiekommision formuliert. Sie berücksichtigt aktuelle Kapitalmarkterwartungen und Risikoaspekte. Pensionsverpflichtungen, für die Planvermögen vorhanden sind, werden mit dem beizulegenden Zeitwert dieses Planvermögens saldiert ausgewiesen.

Für beitragsorientierte Versorgungspläne werden keine Rückstellungen gebildet. Die Höhe der Beiträge bestimmt sich im DFS-Konzern in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Einkommens. Die Zahlungen für beitragsorientierte Versorgungspläne werden bei Fälligkeit als Aufwand erfasst und innerhalb des Personalaufwands ausgewiesen.

4.6.17 Sonstige Rückstellungen

Der DFS-Konzern bildet sonstige Rückstellungen für eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende gegenwärtige Verpflichtung gegenüber Dritten. Sie müssen künftig mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit von mindestens 50,00 Prozent zu einem Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führen und in ihrer voraussichtlichen Höhe verlässlich geschätzt werden können. Die Rückstellungen werden nach bestmöglicher Schätzung und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt, der voraussichtlich die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit aufweist. Zudem erfordert die Bewertung Ermessensentscheidungen über die geschätzten Kosten, die erwarteten Zahlungsmittelabflüsse sowie deren Fälligkeiten. Die Rückstellungen beruhen im Wesentlichen auf Verträgen, Tarifvereinbarungen, gesetzlichen Vorschriften oder sonstigen Verpflichtungen. Sie werden auf Grundlage von finanz- und versicherungsmathematischen Berechnungen oder historischen Erfahrungswerten nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung gebildet. Die Prämissen der sonstigen Rückstellungen werden jährlich überprüft und gegebenenfalls an die aktuelle Entwicklung angepasst.

Der DFS-Konzern erwartet für die Mehrheit der sonstigen Rückstellungen, dass sie in der Regel innerhalb der nächsten ein bis fünf Jahre fällig werden. Die Entwicklung einzelner Rückstellungen erstreckt sich teilweise über einen Zeitraum bis ins Jahr 2041. Es bestehen daher Unsicherheiten über den zeitlichen Anfall und die konkrete Höhe der Aufwendungen. Dennoch geht der Konzern davon aus, dass er für die gebildeten Rückstellungen zu 100,00 Prozent in Anspruch genommen wird und der Abfluss zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens in Höhe der zurückgestellten Beträge erfolgt.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensminderung führen, werden zu marktüblichen Konditionen abgezinst und in Höhe des Barwertes des erwarteten Vermögensabflusses angesetzt, sofern der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist. Als Grundlage für die Abzinsungssätze dienen die von der Bundesbank herausgegebenen Umlaufrenditen inländischer Inhaberschuldverschreibungen und Anleihen der öffentlichen Hand bzw. börsennotierter Bundeswertpapiere entsprechend ihrer Restlaufzeiten. Zusätzlich zur Umlaufrendite erfolgt ein unternehmensinterner Risikoaufschlag in Höhe von 0,25 Prozent. Die Zinssätze zur Abzinsung langfristiger Rückstellungen werden an die Entwicklung des Zinsniveaus im Geschäftsjahr angepasst.

Resultiert aus einer geänderten Schätzung eine Reduzierung des Verpflichtungsumfangs, wird die Rückstellung anteilig aufgelöst und der Ertrag in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

4.6.18 Finanzinstrumente – Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten begründen regelmäßig einen Rückgabeanspruch in Zahlungsmitteln oder einem anderen finanziellen Vermögenswert.

- Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verbindlichkeiten“

Der DFS-Konzern erfasst derivative Finanzinstrumente mit negativen Marktwerten und finanzielle Verbindlichkeiten beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert, wenn sie zu Handelszwecken mit einer kurzfristigen Verkaufsabsicht gehalten werden. In der Folge werden die Finanzschulden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Sämtliche Gewinne und Verluste werden direkt erfolgswirksam im operativen Ergebnis sowie Zinsaufwendungen im Finanzergebnis berücksichtigt.

- Kategorie „Fortgeführte Anschaffungskosten“

Die Kategorie umfasst alle finanziellen Verbindlichkeiten, die nicht der anderen Kategorie zuordenbar sind. Der erstmalige Ansatz erfolgt zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der direkt zurechenbaren Transaktionskosten. In der Folge bewertet der DFS-Konzern die finanziellen Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode. Zinserträge sowie Währungskursgewinne und -verluste werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Gewinne und Verluste aus Ausbuchungen werden im operativen Ergebnis erfasst.

Bei finanziellen Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr weichen die Buchwerte am Bilanzstichtag nicht signifikant von ihren beizulegenden Zeitwerten ab. Bei einer Laufzeit von über einem Jahr berechnet sich der beizulegende Zeitwert aus der Abzinsung der Erfüllungsbeträge nach der Effektivzinsmethode mit einem risikolosen Zinssatz.

Der Konzern bucht finanzielle Verbindlichkeiten aus, wenn sie getilgt bzw. die vertraglichen Verpflichtungen erfüllt, aufgehoben oder ausgelaufen sind.

In Fremdwährung valutierte Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

4.7 Währungsumrechnung

Der DFS-Konzern erstellt seinen Konzernabschluss in der Berichtswährung Euro. Soweit nicht anders vermerkt, werden grundsätzlich alle Beträge in Tausend Euro (TEUR) dargestellt und Rundungen in kaufmännischer Weise vorgenommen.

Die in Fremdwährung gebuchten Geschäftsvorfälle rechnet der Konzern in die entsprechende funktionale Währung der einzelnen Einheit zum Transaktionsstichtag um. Dabei erfasst er Fremdwährungsschwankungen nach der erstmaligen Erfassung im Fall von monetären Posten (flüssige Mittel, Forderungen, Verbindlichkeiten) erfolgswirksam und im Fall von nicht monetären Posten (immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Vorräte) mit den historischen Umrechnungskursen als fortlaufender Wertbasis.

Der DFS-Konzern rechnet die Abschlüsse sowie die im Rahmen einer Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten von ausländischen Tochtergesellschaften nach dem Konzept der funktionalen Währung des IAS 21 um. Dabei nimmt er die Umrechnung der Vermögenswerte, Schulden, Haftungsverhältnisse und sonstigen finanziellen Verpflichtungen nach der Stichtagskursmethode (Mittelkurs am Bilanzstichtag) vor. Die Umrechnung der Posten für die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt dagegen zu einem Näherungswert für den Umrechnungskurs am Tag des Geschäftsvorfalles (Durchschnittskurs). Den Währungsunterschied aus der Eigenkapitalumrechnung sowie die Differenzen aus der Umrechnung in die Berichtswährung berücksichtigt der DFS-Konzern fortlaufend erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis.

Währungen	ISO-Code	Standard- umrechnung Mittelkurs 31.12.2020	EWU- Umrechnung Briefkurs 31.12.2020	Standard- umrechnung Mittelkurs 31.12.2019	EWU- Umrechnung Briefkurs 31.12.2019
	1 Euro =				
US-Dollar	USD	1,22710	1,23010	1,12340	1,12640
Britisches Pfund	GBP	0,89903	0,90103	0,85080	0,85280
Bahrain Dinar	BHD	0,46280	0,47580	0,42330	0,43630
Schweizer Franken	CHF	1,08020	1,08220	1,08540	1,08740

Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung

5 Umsatzerlöse

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.016.333	1.007.404
Andere Umsatzerlöse	94.933	102.313
	1.111.266	1.109.717

Aufgliederung von Erlösen aus Verträgen mit Kunden			
	Reguliertes Geschäft	Drittgeschäft	Gesamt
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR
Erlöse aus Verträgen mit Kunden	1.031.685	79.581	1.111.266
Zeitpunkt der Erlösrealisierung			
Zu einem bestimmten Zeitpunkt realisiert	1.029.431	77.748	1.107.179
Über einen bestimmten Zeitraum realisiert	2.254	1.833	4.087
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR
Erlöse aus Verträgen mit Kunden	1.022.667	87.050	1.109.717
Zeitpunkt der Erlösrealisierung			
Zu einem bestimmten Zeitpunkt realisiert	1.018.551	75.608	1.094.159
Über einen bestimmten Zeitraum realisiert	4.116	11.442	15.558

Transaktionspreis, der den zum Jahresende nicht (oder teilweise nicht) erfüllten Leistungsverpflichtungen zugeordnet wird		
	2020	2019
	TEUR	TEUR
Ausstehender Transaktionspreis	17.236	9.439
Davon voraussichtlich 2021 (2020) als Erlöse erfasst	8.602	6.164
Davon voraussichtlich 2022 (2021) als Erlöse erfasst	5.003	2.738
Davon voraussichtlich 2023 (2022) als Erlöse erfasst	3.318	307
Davon voraussichtlich 2024 (2023) als Erlöse erfasst	236	77
Davon voraussichtlich 2025 (2024) als Erlöse erfasst	77	77
Davon voraussichtlich 2026 (2025) als Erlöse erfasst	0	76

Art der Dienstleistung	Art und Zeitpunkt der Erfüllung der Leistungsverpflichtung sowie wesentliche Zahlungsbedingungen	Erlösrealisierung nach IFRS 15
Flugsicherungsdienste	Die Flugsicherungsdienste und direkt damit zusammenhängende Unterstützungstätigkeiten leiten sich als hoheitlicher Auftrag aus § 27c LuftVG ab. Luftraumnutzer erlangen die Verfügungsgewalt über die Flugsicherungsdienste, sobald sie in den von der DFS kontrollierten Luftraum eintreten und die entsprechenden Dienste in Anspruch nehmen. Im Bereich „An- und Abflug“ erlässt der Konzern dreimal im Monat für jeweils kurze Zyklen Gebührenbescheide an die Luftraumnutzer. Die Bescheide sind ab dem Fälligkeitsdatum innerhalb von fünf Tagen sofort ohne Abzug zahlbar. Allerdings räumt der Konzern den Luftraumnutzern eine Widerspruchsfrist gegen den Gebührenbescheid von einem Monat ein. Im Bereich „Strecke“ erfolgt die Rechnungsstellung durch EUROCONTROL zeitlich versetzt Mitte des Folgemonats. Die Bescheide sind innerhalb von 30 Tagen fällig. Den Luftraumnutzern wird eine Widerspruchsfrist von einem Monat eingeräumt.	Die Erfassung der Erlöse erfolgt, wenn die Flugsicherungsdienste von den Luftraumnutzern in Anspruch genommen wurden.
Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge	Im Drittgeschäft vertreibt der Konzern weltweit angebotene Flugsicherungsleistungen und Flugsicherungssysteme, die häufig in Verbindung mit Hard- und Software, Beratungen, Schulungen sowie Analyse-, Simulations- und Projektmanagementtätigkeiten angeboten werden. Dementsprechend enthalten diese Verträge mehrere Leistungskomponenten. Der DFS-Konzern betrachtet die Verträge als jeweils eine Leistungsverpflichtung, da er für das gesamte Projektmanagement verantwortlich ist und dem Kunden die Güter bzw. Dienstleistungen vertraglich zusagt. Entwicklung, Installation und Wartung der kundenspezifischen Flugsicherungssoftware können nur durch den Konzern erfolgen. Die Projekte erstrecken sich teilweise über einen längeren Zeitraum. Die Kunden leisten teilweise Anzahlungen. Die endgültige Rechnungsstellung erfolgt mit der Abnahme und dem damit verbundenen Übergang der Verfügungsgewalt auf den Kunden. Die Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge enthalten keine signifikanten Finanzierungskomponenten, da für die Rechnungen und Anzahlungen ein marktübliches Zahlungsziel von 30 Tagen vereinbart ist.	Die Erlöse für Beratungsleistungen werden grundsätzlich in der Periode erfasst, in der die Dienstleistungen erbracht werden. Bei Festpreisverträgen und zeitraumbezogener Erlöserfassung berechnet sich die Höhe nach der Cost-to-Cost-Methode. Dabei wird der Grad des Leistungsfortschritts anhand der entstandenen Kosten im Verhältnis zu den insgesamt zur Erfüllung der Leistungsverpflichtung erwarteten Kosten ermittelt. Schätzungen in Bezug auf die Erlöse, Kosten oder den Auftragsfortschritt werden korrigiert, wenn sich die Umstände ändern. Daraus resultierende Erhöhungen bzw. Verminderungen der geschätzten Erlöse oder Kosten erfasst der Konzern in der Periode, in der der Korrekturbedarf bekannt wird. Festpreisverträgen liegt ein Zahlungsplan mit fixen Terminen und Beträgen zugrunde. Überschreiten dabei die erbrachten Dienstleistungen den Zahlungsbetrag, erfasst der Konzern einen Vertragsvermögenswert bzw. im umgekehrten Fall eine Vertragsverbindlichkeit. Erhaltene Anzahlungen werden ebenfalls als Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen. Die Kosten werden bei Anfall ergebniswirksam erfasst.

6 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	362	-1.737
Andere aktivierte Eigenleistungen (im Wesentlichen selbst entwickelte IT-Systeme)	22.912	20.325
	23.274	18.588

7 Sonstige betriebliche Erträge

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Erfolgswirksam vereinnahmte Zuschüsse der EU-Kommission und der deutschen Bundes- und Länderministerien zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	20.841	26.658
Erträge aus der QTE-Transaktion (Kursgewinne)	10.298	8.801
Erträge aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten	3.197	4.488
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	920	6.224
Übrige	4.195	6.581
	39.451	52.752

8 Materialaufwand

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	6.726	4.438
Aufwendungen für bezogene Leistungen (Flugvermessungs- und Consultingleistungen)	5.943	6.495
	12.669	10.933

9 Personalaufwand

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Löhne und Gehälter ⁵⁾	643.248	660.291
Aufwendungen für IFRS-Altersversorgung	247.588	195.916
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	74.274	70.489
Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts	7.943	8.531
	973.053	935.227

⁵⁾ Zur Vergütung der Geschäftsführung vgl. Erläuterung 46.1

Der Personalaufwand zeigt neben Löhnen, Gehältern und Sozialaufwendungen auch Kosten, die vom Luftfahrt-Bundesamt für eigenes Personal in Rechnung gestellt wurden.

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
	2020	2019
Angestellte	5.521	5.396
Beurlaubte Soldaten	142	155
Gewerbliche Arbeitnehmer	16	20
Technische und kaufmännische Studierende und Auszubildende	312	244
Mitarbeiter des DFS-Konzerns	5.991	5.815
Beschäftigte nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst	20	25
Beamte	101	109
Mitarbeiter des Luftfahrt-Bundesamtes „Abteilung Flugsicherung“	121	134
	6.112	5.949

10 Abschreibungen

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Immaterielle Vermögenswerte	28.208	29.568
Sachanlagen	72.211	74.539
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	30	30
Finanzanlagen	1.579	0
	102.028	104.137

Das Ergebnis aus der Durchführung eines Werthaltigkeitstests führte beim Beteiligungsbuchwert an der UNIFLY zu einer außerplanmäßigen Abschreibung in Höhe von 1,58 Millionen Euro.

Darüber hinaus zeigten die im Geschäftsjahr durchgeführten Werthaltigkeitstests, dass keine weiteren außerplanmäßigen Wertminderungen bei den immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen, den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und den Finanzanlagen vorgenommen werden mussten.

11 Wertminderungsaufwendungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Finanzielle Vermögenswerte	966	4.811
Vertragsvermögenswerte	0	0
	966	4.811

12 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Ersatzteile und Instandhaltung	55.241	54.020
Raumkosten	14.380	14.924
Miete und Leasing	2.609	2.453
Selbstkostenerstattungen	3.943	4.182
Fremdpersonal	12.808	13.417
Sonstiger Personalaufwand	7.456	12.948
Rechts- und Beratungskosten	6.139	7.308
Reisekosten	3.346	8.120
Telekommunikation	10.205	9.419
Kosten für Vorjahre	1.749	1.162
Kraftfahrzeug-Kosten	2.961	3.307
Anlageabgänge	1.739	1.974
Versicherungen	4.157	3.774
Zeitschriften, Fachliteratur, Büromaterial	1.674	1.358
Werbekosten	2.852	2.705
Bewirtungskosten	470	1.266
Kosten des Geldverkehrs	4.233	3.691
Aufwendungen aus der QTE-Transaktion (Kursverluste)	10.288	8.805
Übrige	1.504	2.048
	147.754	156.881

13 Finanzergebnis

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Erträge aus den Finanzanlagen der Investmentgesellschaft	117.537	161.601
Erträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Altersvorsorgeverpflichtungen	35.683	51.892
Zinserträge aus der QTE-Transaktion	633	836
Erträge aus Beteiligungen	602	551
Zinserträge der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	209	229
Sonstige Zinserträge	139	357
Zinserträge aus betrieblichen Steuern	10	2
Erträge aus Währungsumrechnung	0	3
Finanzerträge	154.813	215.471
Aufwendungen aus den Finanzanlagen der Investmentgesellschaft	-119.351	-57.222
Aufwendungen aus der Abzinsung von Rückstellungen	-64.886	-88.566
Sonstige Zinsaufwendungen	-3.884	-3.649
Zinsaufwendungen aus der QTE-Transaktion	-508	-672
Finanzaufwendungen	-188.629	-150.109
Finanzergebnis	-33.816	65.362

Weitere Angaben zum Finanzergebnis

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Nach der Effektivzinsmethode ermitteltes Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten, die ausschließlich nicht in der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert sind	5.062	4.033
Zinserträge wertgeminderter finanzieller Vermögenswerte	139	356
Erfolgsneutral im Eigenkapital erfasste Verluste (-) / Gewinne (+) aus der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten	0	0

14 Ertragsteuern

	2020	2019
		TEUR
Laufende Ertragsteuern	0	1.819
Latente Ertragsteuern	-2.310	-2.176
	-2.310	-357

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

Zusammensetzung der tatsächlichen Ertragsteuern		
	2020	2019
	TEUR	TEUR
Körperschaftsteuer	0	912
Solidaritätszuschlag	0	50
Gewerbeertragsteuer	0	857
Ausländische Steuern	0	0
	0	1.819

Neben den tatsächlichen Steuerschulden des laufenden Geschäftsjahres sind auch gegebenenfalls zu leistende Steuernachforderungen insoweit enthalten, wie sich diese aus der laufenden steuerlichen Außenprüfung ergeben könnten.

Die DFS schuldet als Organträger Steuern für die Organgesellschaft DFS Energy. Dementsprechend werden die sich ergebenden latenten Steuern der Organgesellschaft bei dem Organträger abgebildet. Die Ausgliederung der dem Gebührenbereich zuzuordnenden Energiezentrale auf die DFS Energy führte zu einer Fortführung der steuerlichen Bewertung bei diesem Rechtsträger. Daher werden bei der Steuerermittlung die gebührenrechtlichen Besonderheiten der DFS auch bei der DFS Energy berücksichtigt und führen zu keinen steuerbaren temporären Wertdifferenzen zwischen der nach internationaler Rechnungslegung erstellten Bilanz und der Steuerbilanz.

Im Konzern werden neben dem Organkreis der DFS auch der Organkreis der DFS IBS und die ANS abgebildet. Die DFS IBS schuldet als Organträger die Steuern der Organgesellschaften DAS, Eisenschmidt und KAT. Dementsprechend werden die sich ergebenden latenten Steuern der Organgesellschaften bei dem Organträger DFS IBS abgebildet. Die Summe der Ergebnisse der beiden Organkreise und der ANS weichen vom konsolidierten Konzernergebnis ab, da dort die Aufwendungen und Erträge zwischen den einzelnen Konzerngesellschaften anders eliminiert wurden als bei der Ermittlung in den Organkreisen.

Überleitung vom erwarteten zum tatsächlichen Ertragsteueraufwand		
	2020	2019
	TEUR	TEUR
Jahresüberschuss vor Ertragsteuern	-96.295	35.278
Erwarteter Steuersatz in %	29,83	29,83
Erwarteter Ertragsteueraufwand	0	10.520
Periodenfremder Steueraufwand	0	0
Verminderung der Bemessungsgrundlage nach § 31b LuftVG	0	-6.902
Latenter Steueraufwand	-2.310	-2.176
Abweichungen durch Konsolidierung	0	1.819
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand	-2.310	-357
Effektiver Steuersatz in %	2,40	-1,07

Latente Steuern nach Bilanzpositionen

	Latente Steuerforderungen		Latente Steuerschulden	
	2020 TEUR	2019 TEUR	2020 TEUR	2019 TEUR
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	27.001	21.928
Sachanlagen	263	846	3.028	2.921
Finanzielle Vermögenswerte	1.054	0	18.447	19.810
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	151	175	156.078	1.672
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.314.447	1.085.573	0	0
Sonstige Rückstellungen	20.572	20.959	718	513
Verbindlichkeiten	7.729	9.443	446	494
	1.344.216	1.116.996	205.718	47.338
Auswirkungen aufgrund §31b LuftVG				
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	-27.001	-21.928
Sachanlagen	0	0	-2.666	-2.646
Finanzielle Vermögenswerte	0	0	-18.447	-19.810
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0	-155.452	0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-1.277.193	-1.053.652	0	0
Sonstige Rückstellungen	-20.388	-20.803	-718	-513
Verbindlichkeiten	-3.805	-4.340	-226	-179
	-1.301.386	-1.078.795	-204.510	-45.076
Sonstige Wertberichtigungen	-24.831	-21.276	0	0
Saldierung	-1.208	-2.262	-1.208	-2.262
ANS	0	-14	0	0
KAT	39	35	0	0
DAS	1.309	1.130	0	0
	18.139	15.814	0	0

Für steuerliche Verlustvorträge bildete der DFS-Konzern keine aktiven latenten Steuern, da in absehbarer Zeit kein Ausgleichspotenzial vorliegt. Darüber hinaus bestehen keine weiteren Sachverhalte, für die keine latenten Steueransprüche gebildet wurden.

Erläuterungen zur Bilanz

15 Geschäfts- oder Firmenwerte

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	80	0	0	0	80
	80	0	0	0	80
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	80	0	0	0	80
	80	0	0	0	80

Abschreibungen						Buchwert
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.	Stand 31.12.
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	0	0	0	0	0	80
	0	0	0	0	0	80
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	0	0	0	0	0	80
	0	0	0	0	0	80

Der Firmenwert aus dem Erwerb der R. Eisenschmidt GmbH ermittelte sich als Überschuss des Kaufpreises über das zum Erwerbszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen.

Die regelmäßigen Werthaltigkeitstests für die Geschäfts- oder Firmenwerte ergaben keine Anhaltspunkte für die Vornahme außerplanmäßiger Wertminderungen nach IAS 36.

Zugrundeliegende Annahmen für die Durchführung von Werthaltigkeitstests bei Firmenwerten

	31.12.2020	31.12.2019
R. Eisenschmidt GmbH		
Planungszeitraum	2021 bis 2024 ⁶⁾	2020 bis 2024 ⁷⁾
Geplante Umsatzerlöse in TEUR	4.315 bis 4.615	4.426 bis 4.526
Umsatzwachstum in %	+2,20 bis +2,50	0,00 bis +1,13
EBT-Entwicklung in %	+16,40 bis +18,20	-4,12 bis +7,35

⁶⁾ Aus Jahresplanung 2021 der Gesellschafterversammlung vom 19. August 2020

⁷⁾ Aus Jahresplanung 2020 der Gesellschafterversammlung vom 13. August 2019

16 Immaterielle Vermögenswerte

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	693.115	5.431	-268	1.427	699.705
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	119.272	23.914	-566	0	142.620
Anlagen im Bau	33.129	8.923	0	-1.238	40.814
	845.516	38.268	-834	189	883.139
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	683.574	8.581	-760	1.720	693.115
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	98.512	20.760	0	0	119.272
Anlagen im Bau	19.772	14.968	0	-1.611	33.129
	801.858	44.309	-760	109	845.516

Abschreibungen						Buchwert
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.	Stand 31.12.
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	586.809	21.959	-208	0	608.560	91.145
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	52.408	6.249	0	0	58.657	83.963
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	40.814
	639.217	28.208	-208	0	667.217	215.922
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	563.957	23.379	-530	3	586.809	106.306
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	46.219	6.189	0	0	52.408	66.864
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	33.129
	610.176	29.568	-530	3	639.217	206.299

Die regelmäßigen Werthaltigkeitstests für die immateriellen Vermögenswerte ergaben keine Anhaltspunkte für die Vornahme außerplanmäßiger Wertminderungen nach IAS 36.

Immaterielle Vermögenswerte, für die zwar vertragliche Abnahmeverpflichtungen bestehen, die aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des DFS-Konzerns gelangt sind, werden in Erläuterung 40.2 dargestellt.

Der DFS-Konzern hat immaterielle Vermögenswerte weder verpfändet noch als Sicherheit für Verbindlichkeiten hinterlegt. Er kann frei über diese Vermögenswerte verfügen.

Einzelne immaterielle Vermögenswerte von wesentlicher Bedeutung

	Buchwert	Verbleibende Nutzungsdauer	Anteil am Gesamtbuchwert
31.12.2020	TEUR	in Jahren	in Prozent
iCAS-Software	66.492	4 - 6	30,79
P1/ATCAS-Software inklusive Release	21.298	4	9,86
Realisierung iCWP	2.214	4	1,03
PSS-Software	1.882	4	0,87
Remote Tower Control	1.605	5	0,74
Gesamtbuchwert der immateriellen Vermögenswerte	215.922		100,00

Aktivierung der Fremdkapitalkosten bei immateriellen Vermögenswerten

	31.12.2020	31.12.2019
Fremdkapitalkosten in TEUR	2.021	1.291
Finanzierungskostensatz in %	2,62	2,67

17 Sachanlagen

Anschaffungs- und Herstellungskosten						
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Währungs- differenzen	Stand 31.12.
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Grundstücke und Bauten	698.947	2.317	-987	200	0	700.477
Technische Anlagen und Maschinen	1.073.353	25.372	-22.751	4.702	-9	1.080.667
Betriebs- und Geschäftsausstattung	87.878	4.201	-2.177	5	0	89.907
Anlagen im Bau	12.339	12.080	0	-5.096	0	19.323
	1.872.517	43.970	-25.915	-189	-9	1.890.374
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Grundstücke und Bauten	673.968	20.590	-7.895	12.284	0	698.947
Technische Anlagen und Maschinen	1.060.397	41.391	-35.319	6.884	0	1.073.353
Betriebs- und Geschäftsausstattung	85.942	5.686	-3.759	9	0	87.878
Anlagen im Bau	23.228	8.397	0	-19.286	0	12.339
	1.843.535	76.064	-46.973	-109	0	1.872.517

	Abschreibungen						Buchwert
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Währungs- differenzen	Stand	Stand
	1.1.					31.12.	31.12.
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Grundstücke und Bauten	438.489	18.041	-651	3	-5	455.877	244.600
Technische Anlagen und Maschinen	866.034	48.930	-21.311	0	-8	893.645	187.022
Betriebs- und Geschäftsausstattung	68.680	5.240	-2.147	-3	-6	71.764	18.143
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	19.323
	1.373.203	72.211	-24.109	0	-19	1.421.286	469.088
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Grundstücke und Bauten	427.906	18.190	-7.607	0	0	438.489	260.458
Technische Anlagen und Maschinen	849.365	50.541	-33.875	-2	5	866.034	207.319
Betriebs- und Geschäftsausstattung	66.406	5.808	-3.547	-1	14	68.680	19.198
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	12.339
	1.343.677	74.539	-45.029	-3	19	1.373.203	499.314

Aktivierung der Fremdkapitalkosten bei Sachanlagen

	31.12.2020	31.12.2019
Fremdkapitalkosten in TEUR	254	397
Finanzierungskostensatz in %	2,62	2,67

Forschungs- und Entwicklungskosten

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	50.803	51.739
- Davon erfolgswirksam erfasste Forschungskosten	27.985	31.546
- Davon aktivierte Zugänge unter den Anlagen im Bau	22.818	20.193
Summe der aktivierten Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten zum 31.12.	1.096	568
Stand der Entwicklungskosten unter den Anlagen im Bau zum 31.12.	53.528	31.257
Planmäßige Abschreibung von Entwicklungskosten aufgrund erfolgter Fertigstellungsmeldung	6.249	6.189
Von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzte Zuschüsse der EU-Kommission und der deutschen Bundes- und Länderministerien zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	0	0

Sachanlagen, für die zwar vertragliche Abnahmeverpflichtungen bestehen, die aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns gelangt sind, werden in Erläuterung 40.2 dargestellt.

Der DFS-Konzern hat Sachanlagen weder verpfändet noch als Sicherheit für Verbindlichkeiten hinterlegt. Er kann frei über diese Vermögenswerte verfügen.

Die regelmäßigen Werthaltigkeitstests für die Sachanlagen ergaben keine Anhaltspunkte für die Vornahme außerplanmäßiger Wertminderungen nach IAS 36.

Entschädigungen von Dritten für wertgeminderte, untergegangene oder außer Betrieb genommene Sachanlagen wurden erfolgswirksam in Höhe von 44 TEUR (Vorjahr: 36 TEUR) erfasst.

18 Leasingverhältnisse

Die abgeschlossenen Leasingverhältnisse, die der DFS-Konzern als Leasingnehmer eingeht, besitzen lediglich eine unterstützende Funktion für den Geschäftsbetrieb. Sie beziehen sich im Wesentlichen auf die Anmietung von Grundstücken, Büroräumen sowie Fahrzeuge für ausgewählte Mitarbeiter.

Angabe zu den Nutzungsrechten							
	Anschaffungs- und Herstellungskosten						
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbu-	Stand		
	1.1.			chungen	31.12.		
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR		
Gebäude	13.336	540	-150	0	13.726		
Fahrzeuge	236	1.268	0	0	1.504		
	13.572	1.808	-150	0	15.230		
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR		
Gebäude	0	13.336	0	0	13.336		
Fahrzeuge	0	236	0	0	236		
	0	13.572	0	0	13.572		
Abschreibungen							Buchwert
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbu-	Währ-	Stand	
	1.1.			chungen	ungs-	31.12.	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	differ-	TEUR	Stand
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	enzen	TEUR	31.12.
Gebäude	1.914	1.936	-15	0	-5	3.830	9.896
Fahrzeuge	155	307	0	0	0	462	1.042
	2.069	2.243	-15	0	-5	4.292	10.938
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Gebäude	0	1.914	0	0	0	1.914	11.422
Fahrzeuge	0	155	0	0	0	155	81
	0	2.069	0	0	0	2.069	11.503

Angaben zu den Leasingverbindlichkeiten		
	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	23.053	25.305
Erhöhung durch Indexanpassungen	512	225
Zuführungen	1.304	0
Abgänge	-137	0
Tilgungen	-2.829	-2.645
Zinsaufwendungen	162	168
Währungsumrechnung	-3	0
Stand am 31.12.	22.062	23.053

Fälligkeitsanalyse zu den Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Leasingverbindlichkeiten undiskontiert	3.034	6.304	14.478	23.816
Leasingverbindlichkeiten diskontiert	2.826	5.787	13.449	22.062
Zinsanteil	208	517	1.029	1.754
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Leasingverbindlichkeiten undiskontiert	2.682	6.694	15.517	24.893
Leasingverbindlichkeiten diskontiert	2.522	6.142	14.389	23.053
Zinsanteil	160	552	1.128	1.840

Fälligkeitsanalyse der voraussichtlichen Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Nicht diskontierte Leasingzahlungen	1.822	1.285	143	3.250
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Nicht diskontierte Leasingzahlungen	1.584	1.476	1.310	4.370

In der Gesamtergebnisrechnung erfasste Beträge für Leasingverhältnisse		
	2020	2019
	TEUR	TEUR
Abschreibungen	2.244	2.069
Zinsaufwendungen	162	168
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	449	445
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	2.160	2.008

In der Kapitalflussrechnung erfasste gesamte Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Auszahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	2.609	2.453
Aufnahme von Leasingverbindlichkeiten	1.816	25.530
Abgänge und Währungsumrechnung von Leasingverbindlichkeiten	140	0
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	2.829	2.645
Zinsaufwendungen	162	168

Der DFS-Konzern tritt auch als Leasinggeber auf. Im Rahmen dessen vermietet er Flugsicherungssysteme, Flächen sowie Grundstücke und stellt Anschlüsse bzw. Flugsicherungsdaten bereit. Das Erbbaurechtsgrundstück in Braunschweig klassifizierte der Konzern als „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilie“. Weitere Angaben hierzu enthält das Kapitel 19.

Bei allen weiteren Vermietungen, Bereitstellungen bzw. Nutzungsüberlassungen verbleiben im Wesentlichen alle mit dem wirtschaftlichen Eigentum verbundenen Chancen und Risiken beim DFS-Konzern. Optionen wurden nicht an die jeweiligen Leasingnehmer übertragen. Der Konzern stufte diese Leasingverhältnisse als Operatingleasing ein und erfasste die entsprechenden Erträge ergebniswirksam.

In der Gesamtergebnisrechnung erfasste Beträge für Operatingleasing-Verhältnisse

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Leasingerträge aus Operatingleasing-Verhältnissen	3.748	5.517

Aufteilung zwischen im Eigentum befindlichen und geleasten Sachanlagen bei Operatingleasing-Verhältnissen

	2020	2019
Gebäude	TEUR	TEUR
Im Eigentum befindliche Sachanlagen	244.600	260.458
Geleaste Sachanlagen (Erbbaurechtsgrundstück in Berlin)	0	0
	244.600	260.458

19 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Immobilie Braunschweig	1.210	0	0	0	1.210
	1.210	0	0	0	1.210
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Immobilie Braunschweig	1.210	0	0	0	1.210
	1.210	0	0	0	1.210

Abschreibungen						Buchwert
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.	Stand 31.12.
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Immobilie Braunschweig	548	30	0	0	578	632
	548	30	0	0	578	632
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Immobilie Braunschweig	518	30	0	0	548	662
	518	30	0	0	548	662

Der DFS-Konzern vermietet in Braunschweig ein Gebäude inklusive Grundstück an die FCS, die dieses Grundstück für eigenbetriebliche Zwecke nutzt.

Der DFS-Konzern ist vertraglich nicht zur Vornahme von Reparaturen, Instandhaltungen oder Verbesserungen verpflichtet. Allerdings ist er berechtigt, auch ohne Zustimmung der FCS, wesentliche Änderungen an dem Anwesen und dem Mietobjekt sowie notwendige Reparaturen und Instandhaltungen vorzunehmen. Weitere vertragliche Verpflichtungen sowie Verfügungsbeschränkungen liegen nicht vor.

In der Gesamtergebnisrechnung enthaltene Aufwendungen und Erträge

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Mieteinnahmen	122	123
Abschreibungen	30	30
Reparaturen	0	0

Die Immobilie wird linear über die Nutzungsdauer von 40 Jahren abgeschrieben. Der Bodenrichtwert für das betreffende Gebiet erhöhte sich nach aktuellen Untersuchungen um etwa 8,33 Prozent seit 2017. Es lagen keine Anhaltspunkte für eine Wertminderung nach IAS 36 vor. Nach Ansicht des DFS-Konzerns ist die Verwertbarkeit der Ergebnisse aus dem Gutachten vom 10. Oktober 2017 und somit die Werthaltigkeit der fortgeführten Buchwerte weiterhin gegeben.

Gutachten zur Wertermittlung der Immobilie

Datum des Gutachtens	10. Oktober 2017	3. Dezember 2012
Wertermittlungstichtag	1. Oktober 2017	1. Dezember 2012
Verfahren	DCF-Methode	DCF-Methode
Verkehrswert bzw. beizulegender Zeitwert	815 TEUR	980 TEUR
Liegenschaftszinssatz der Stadt Braunschweig	5,60 %	7,60 %
Anfänglicher Diskontierungszinssatz	7,50 %	8,25 %

Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie wurde von einem externen, unabhängigen Immobiliengutachter bestimmt, der über eine einschlägige berufliche Qualifikation sowie aktuelle Erfahrungen über die Lage und die Art der zu bewertenden Immobilie verfügt.

Bewertungstechnik

Discounted-Cashflow-Methode: Die Berechnung des Ertragswerts erfolgt auf Basis der aktuellen Mietansätze unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren wie Bodenrichtwert, Liegenschaftszinssatz, Bewirtschaftungskosten, Mietausfallrisiko, Restnutzungsdauer des Gebäudes, Instandhaltungsrisiko sowie die aktuelle Immobilienentwicklung.

Nicht beobachtbare Inputfaktoren

Diskontierungszinssatz, Mietausfallrisiko, Bewirtschaftungskosten

Stufe

3

Zusammenhang zwischen Inputfaktoren und beizulegendem Zeitwert

Der geschätzte, beizulegende Zeitwert würde steigen, wenn

- der risikobereinigte Diskontierungszinssatz niedriger wäre;
 - das Mietausfallrisiko niedriger wäre;
 - die Bewirtschaftungskosten niedriger wären.
-

20 Finanzanlagen

	Anschaffungskosten				Stand 31.12.
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Neube- wertung	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
2020					
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	14.438	24	0	0	14.462
Beteiligungen	2.660	0	-56	0	2.604
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	7.338	0	-837	0	6.501
	24.436	24	-893	0	23.567
2019					
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	14.359	79	0	0	14.438
Beteiligungen	2.717	0	-57	0	2.660
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	7.869	0	-531	0	7.338
	24.945	79	-588	0	24.436

	Wertminderungen					Buchwert
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.	Stand 31.12.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
2020						
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	0	1.579	0	0	1.579	12.883
Beteiligungen	0	0	0	0	0	2.604
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0	0	0	0	0	6.501
	0	1.579	0	0	1.579	21.988
2019						
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	0	0	0	0	0	14.438
Beteiligungen	0	0	0	0	0	2.660
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0	0	0	0	0	7.338
	0	0	0	0	0	24.436

Der DFS-Konzern leistete einen Zuschuss an die AEROSENSE in Form einer nicht gebundenen Kapitalrücklage.

Das Ergebnis aus der Durchführung eines Werthaltigkeitstests führte beim Beteiligungsbuchwert an der UNIFLY zu einer Wertminderung in Höhe von 1,58 Millionen Euro. Darüber hinaus lagen keine Anhaltspunkte für die Vornahme von weiteren Wertminderungen nach IAS 36 vor.

Nach der Equity-Methode bilanzierte assoziierte Unternehmen

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	14.438	14.359
Zugänge	24	79
Wertminderungen	-1.579	0
Anteiliger Jahresüberschuss	0	0
Vereinnahmte Gewinnausschüttungen	0	0
Stand am 31.12.	12.883	14.438

Der Konzern hält 30,00 Prozent der Anteile an der AEROSENSE sowie 22,80 Prozent der Anteile an der UNIFLY. In beiden Fällen vermutet der Konzern einen maßgeblichen Einfluss und bilanziert die Anteile nach der Equity-Methode.

Beteiligungen

	GroupEAD	BILSODA	ESSP SAS	TATS	Gesamt
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Beteiligungsquote in %	36,00	24,90	16,67	50,00	
Stammkapital	360	0	167	500	1.027
Haft einlagen	0	2	0	0	2
Sonstige Einlagen	0	1.575	0	0	1.575
Stand am 31.12.2020	360	1.577	167	500	2.604

Ausleihungen an assoziierte Unternehmen

	Laufzeiten	Nominalwert	Nominalzins	31.12.2020	31.12.2019
		TEUR	in %	TEUR	TEUR
FCS					
Darlehen Flugzeug Hawker Beechcraft Super King Air FL-626 D-CFME	2009 - 2025	4.300	5,25	1.686	1.976
Darlehen Flugzeug Hawker Beechcraft Super King Air FL-1156	2018 - 2033	5.560	2,10	4.815	5.362
		10.760		6.501	7.338

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Fälligkeiten der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
2020	115.698	34	0	115.732
2019	152.194	51	0	152.245

Strukturanalyse

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Buchwert	115.732	152.245
Davon nicht wertgemindert und		
- Noch nicht überfällig	56.827	142.319
- Bis zu 30 Tage überfällig	5.017	4.753
- 31 bis 60 Tage überfällig	478	2.554
- 61 bis 180 Tage überfällig	10.154	1.911
- Über 180 Tage überfällig	43.256 ⁸⁾	708
Davon wertgemindert	0	0

⁸⁾ Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Forderungen aus dem Bereich „Strecke“ für die Flugmonate Februar bis Mai 2020, die durch EUROCONTROL gestundet wurden und im Geschäftsjahr 2021 beglichen werden.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden auf ihren noch einbringlichen Teil wertgemindert, sobald Informationen über die Insolvenz von Kunden vorlagen. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass die Schuldner fälliger Forderungen ihren Verpflichtungen nicht nachkommen werden.

Entwicklung der Wertberichtigungen

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	13.921	10.393
Zuführung	1.704	5.007
Inanspruchnahme	0	0
Auflösung	-1.541	-1.479
Stand am 31.12.	14.084	13.921

In der Gesamtergebnisrechnung enthaltene Aufwendungen (-) und Erträge (+)

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Ausbuchungen und Forderungsverluste	-825	-1.424
Erträge aus dem Eingang ausgebuchter Forderungen	1	62
Erträge aus sonstigen Ausbuchungen	21	79
Zuführung zu Einzelwertberichtigungen	-1.704	-5.007
Erträge aus der Auflösung von Einzelwertberichtigungen	1.541	1.479

In Fremdwährung valutierte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestanden zum Bilanzstichtag keine (Vorjahr: keine).

Der DFS-Konzern hinterlegte keine der Forderungen als Kreditsicherheiten.

22 Vertragssalden**Vertragsvermögenswerte**

	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2019
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Beratungsleistungen und Dienstleistungsaufträge	2.487	0	1.784	0
Softwareentwicklungen	860	0	78	0
Sonstiges	1.747	0	569	0
	5.094	0	2.431	0

Erlöse und Kosten aus Verträgen mit Kunden

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Erfasste Auftragserlöse	9.124	9.034
Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen	1	57
Angefallene Kosten	6.703	6.967
Aktivierte Kosten	0	0
Erzielte Gewinne für laufende Projekte	2.420	2.010

Entwicklung der Vertragsverbindlichkeiten		
	2020	2019
	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	2.321	1.408
Zuführungen	4.111	21.679
Realisierte Umsatzerlöse im Geschäftsjahr, die zu Beginn der Periode im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren	-441	-1.037
Realisierte Umsatzerlöse im Geschäftsjahr, die zu Beginn der Periode nicht im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren	-2.844	-19.729
Stand am 31.12.	3.147	2.321

Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich aus Sicherheitsleistungen der Luftraumnutzer für Flugsicherungsdienste sowie aus Kundenanzahlungen für Flugsicherungssysteme und weitere Dienstleistungen.

23 Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2019
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Unterdeckung	521.127	521.127		
Forderungen aus EU-Fördergeldern	50.532	50.532	49.011	49.011
QTE-Transaktion	19.989	19.010	29.371	21.834
Forderungen gegen Mitarbeiter	19.011	0	15	0
Treuhandverein	7.214	50	14.531	50
Aktivwert	6.096	6.096	5.675	5.675
Zinsforderungen	915	0	1.274	0
Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	45	0	55	0
Debitorische Kreditoren	0	0	0	0
Übrige	2.230	0	1.907	0
Finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte	627.159	596.815	101.839	76.570
Übrige nicht finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3.755	0	7.173	0
Geleistete Anzahlungen	342	0	279	0
	631.256	596.815	109.291	76.570

Die Forderungen gegen die Mitarbeiter resultieren aus dem Corona-Tarifvertrag und umfassen die im Geschäftsjahr aufgebauten Minderarbeitsstunden auf dem Corona-Zeitkonto.

Strukturanalyse		
	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Buchwert	631.256	109.291
Davon nicht wertgemindert und		
- Noch nicht überfällig	631.256	109.291
- Bis zu 30 Tage überfällig	0	0
- 31 bis 60 Tage überfällig	0	0
- 61 bis 180 Tage überfällig	0	0
- Über 180 Tage überfällig	0	0
Davon wertgemindert	0	0

Keine der Forderungen diente als Kreditsicherheiten bzw. zur Besicherung von sonstigen Verbindlichkeiten.

Die bisherige Qualified-Technological-Equipment-Transaktion (QTE) wurde 2012 mit den ausländischen Investoren im Wesentlichen abgeschlossen. Mit den verbleibenden Vertragsparteien einigte sich der DFS-Konzern auf Aufrechterhaltung der inländischen Zahlungsströme. Durch die Neustrukturierung der Vertragsbeziehungen konnte sie finanzielle Nachteile vermeiden. Die verbleibende, rein innerdeutsche Rumpfstruktur umfasst eine Forderung gegenüber der NordLB und eine Verbindlichkeit gegen die KfW Kreditanstalt für Wiederaufbau (vgl. Erläuterung 30). Die neuen Darlehensverträge wurden mit festen Zins- und Tilgungszahlungen sowie einer Laufzeit bis zum 2. Januar 2022 abgeschlossen. Der Konzern erhält die Ansprüche aus laufenden Mieten von der NordLB, ohne dafür eine Gegenleistung erbringen zu müssen. Der Konzern trägt während der Laufzeit das Ausfallrisiko der NordLB. Für die Verbindlichkeit wurde gegenüber der KfW eine zeitlich begrenzte Besicherung in Form der Abtretung der Forderungsansprüche gegenüber der NordLB bestellt. Diese Besicherung wurde 2013 gegen eine Einmalzahlung abgelöst. Die Beendigung der QTE-Transaktion führte zu einer deutlichen Verbesserung der Risikoposition für die Gläubiger des DFS-Konzerns.

24 Vorräte

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Lagerwaren	5.679	5.492
Schadstoffemissionsrechte	624	704
	6.303	6.196

In der Gesamtergebnisrechnung enthaltene Aufwendungen und Erträge		
	2020	2019
	TEUR	TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.780	2.887
Aufwendungen für bezogene Waren	3.946	1.551
Wertberichtigungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	49	4
Wertberichtigungen für fertige Erzeugnisse und Waren	0	0

25 Finanzielle Vermögenswerte

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Wertpapiere – erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	783.686	755.607
Derivate – erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	6.491	3.341
	790.177	758.948

Der DFS-Konzern investierte über eine Investmentgesellschaft in den ATPC-UI-FONDS. Das Management beschloss, die finanziellen Vermögenswerte zu Handelszwecken zu halten, um aktiv Cashflows aus dem Kauf und Verkauf der Vermögenswerte zu realisieren. Bei den Kapitalanlagen handelt es sich im Wesentlichen um Wertpapiere, die der Konzern erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete. Es existieren aktive Märkte mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen. Die getätigten Kapitalinvestitionen wurden im Konzernabschluss auf die entsprechenden finanziellen Vermögenswerte und Finanzschulden verteilt konsolidiert.

Im Jahr 2018 wurde der Teil des Fondsvermögens, der als Planvermögen qualifiziert und an den DFS-Treuhandverein abgetreten worden war, in den PEGASUS-UI-FONDS (vgl. Erläuterung 28.1) übertragen. Seitdem ist die DFS alleiniger Anteilseigner am ATPC-UI-FONDS.

Als allgemeines Anlageziel strebt der Konzern eine Verringerung der Verlustrisiken auf Jahresbasis verglichen mit der strategischen Asset-Allokation bei gleichzeitiger Erwirtschaftung einer zur Allokation vergleichbaren Rendite über einen Marktzyklus an. Der DFS-Konzern erwartet eine jährliche Rendite des Gesamtportfolios in Höhe von 0,80 Prozent im Durchschnitt über einen Anlagehorizont von drei bis fünf Jahren.

Der DFS-Konzern definierte Allokationsbandbreiten für das minimal und maximal akzeptable Exposure in die jeweiligen Anlageklassen: Kasse, Staatsanleihen, Unternehmensanleihen und Aktien.

Zudem klassifizierte der Konzern verschiedene Risikokategorien:

- Marktrisiko (Betarisiko) ist definiert als der durch eine Wertänderung der Anlageklasse verursachte Wertverlust;
- Basisrisiko (Hedge Error) ist definiert als der Verlust, der dadurch entsteht, dass die einer Anlageklasse zugeordnete Benchmark nicht exakt repliziert werden kann;
- Tracking-Error ist das Risiko, dass die Entwicklung des zugrundeliegenden Portfolios von der Entwicklung der Benchmark abweicht.

Diese Risiken werden vom Risikomanager laufend überprüft. Die Exposures werden bei Bedarf mindestens einmal im Monat angepasst und gegebenenfalls über Derivate, Futures oder Optionen gesteuert.

26 Flüssige Mittel

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Kassenbestand und Schecks	46	31
Guthaben bei Kreditinstituten	251.965	366.567
	252.011	366.598

27 Eigenkapital

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Gezeichnetes Kapital	755.288	755.288
Kapitalrücklage	74.296	74.296
Neubewertungsrücklagen	-3.094.991	-2.345.964
Gewinnrücklagen	415	93.081
Anteil der Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft am Eigenkapital	-2.264.992	-1.423.299
Minderheitenanteile	2.733	4.052
	-2.262.259	-1.419.247

Das Stammkapital des DFS-Konzerns beträgt 755.287.500,00 Euro (Siebenhundertfünfundfünfzig Millionen zweihundertsiebenundachtzig Tausend und fünfhundert Euro). Es wird von der Alleingeschafterin Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, in 7.552.875 Geschäftsanteilen mit einem Nennwert von je 100,00 Euro gehalten. Die Anteile dürfen weder veräußert noch belastet werden. Die Aufnahme weiterer Gesellschafter ist ausgeschlossen.

Die Kapitalrücklagen bestehen aus sonstigen Zuzahlungen der Gesellschafterin (Paragraf 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB) und dienen der Stärkung des Eigenkapitals.

Die sonstigen Rücklagen weisen erfolgsneutrale Veränderungen des Eigenkapitals aus, die nicht auf Kapitaltransaktionen mit der Gesellschafterin beruhen.

Die Gesellschafterversammlung stellte mit Beschluss Nr. 173 vom 4. Mai 2020 den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2019 fest und beschloss, keine Dividende an die Gesellschafterin auszuschütten.

In den Rücklagen enthaltenes sonstiges Ergebnis nach Steuern			
	Neubewertungs- rücklagen	Sonstige Rücklagen	Sonstiges Ergebnis
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-748.802	0	-748.802
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Schuldinstrumenten	0	0	0
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	-225	0	-225
	-749.027	0	-749.027
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-793.522	0	-793.522
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Schuldinstrumenten	0	0	0
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	95	0	95
	-793.427	0	-793.427

28 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionen werden ausschließlich für leistungsorientierte Versorgungszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gebildet.

Der Detaillierungsgrad der in nachfolgenden Kapiteln ausgewiesenen Zahlen bemisst sich nach den für den DFS-Konzern relevanten Tarif- und einzelvertraglichen Vereinbarungen:

Abkürzung	Inhalt
VersTV ⁹⁾	Versorgungstarifvertrag für die beim DFS-Konzern beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
ÜVersTV	Übergangsversorgungstarifvertrag für die beim DFS-Konzern beschäftigten Lotsen und Flugdatenbearbeiter
KTV	Tarifvertrag über die Kranken- und Pflegeversicherung für die beim DFS-Konzern beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
Sonstiges	Die Nebenverpflichtungen für Sterbegeld sowie Versorgungslohn statt Barlohn (alt) werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.
⁹⁾ Die leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen des VersTV werden in Erläuterung 28.6 weiter unterteilt in endgehaltsabhängige Zusagen und Zusagen nach dem Karrieredurchschnittsplan.	

28.1 Versorgungspläne

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DFS-Konzerns bestehen verschiedene Formen der betrieblichen Altersversorgung, die größtenteils tarifvertraglich geregelt sind.

Nach dem Versorgungstarifvertrag (VersTV) erhalten Mitarbeiter, die bis 31. Dezember 2004 in das Unternehmen eingetreten sind, leistungsorientierte Zusagen zur betrieblichen Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, die sich am jeweiligen Endgehalt des Mitarbeiters bemessen (Plan A). Für Mitarbeiter mit Diensteintritt ab 1. Januar 2005 wurde die Zusage nach dem Versorgungstarifvertrag auf einen Karrieredurchschnittsplan umgestellt (Plan B). Danach wird jährlich in Abhängigkeit des jeweiligen Einkommens ein Rentenbaustein errechnet. Somit ermittelt sich das Altersruhegeld aus der Summe der jährlichen Bausteine.

Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter erhalten eine am Endgehalt ausgerichtete, leistungsorientierte Zusage auf Übergangsversorgung (ÜVersTV). Sie soll den Zeitraum zwischen Beendigung der aktiven Tätigkeit bei der DFS und der Inanspruchnahme der Altersrente aus der gesetzlichen Rentenversicherung überbrücken.

Die DFS zahlt für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zuvor in einem beamtenrechtlichen Beschäftigungsverhältnis zur Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) oder dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) standen, einen erhöhten Arbeitgeberzuschuss zu den Krankenversicherungsbeiträgen (geregelt im KTV). Sie gleicht damit während der gesamten aktiven Dienstzeit und im Ruhestand den Wegfall von beamtenrechtlichen Beihilfen aus.

An nahe Angehörige aktiver Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zahlt der DFS-Konzern noch bis zum Ablauf der auf den Sterbemonat folgenden zweieinhalb Monate ein Sterbegeld in Höhe der bisherigen Vergütung.

Darüber hinaus existieren einzelvertragliche Zusagen auf Grundlage eines im Jahr 2005 geschlossenen Entgeltumwandlungsmodells für außertarifliche Mitarbeiter. Die Höhe des zugesagten Versorgungskapitals errechnet sich nach dem umgewandelten Entgelt unter einer zugrunde gelegten Verzinsung von 6,00 Prozent.

Im Geschäftsjahr 2018 beschloss der DFS-Konzern, die Finanzierung der Versorgungsverpflichtungen anzupassen. Er lässt die bisherige, versicherungsförmige Rückdeckung sukzessiv auslaufen und wird sich künftig nur noch über eine Fondslösung refinanzieren. Hierzu übertrug der Konzern den PEGASUS-UI-FONDS vom Versicherungskonsortium auf den Treuhandverein und kündigte die Risikoversicherungen. Darüber hinaus übertrug der Konzern den für diese Zwecke abgetretenen Teil des ATCP-UI-FONDS in den PEGASUS-UI-FONDS. Versorgungsfälle bedient der DFS-Konzern künftig aus den noch bestehenden Rückdeckungsversicherungen und den Fonds. Das Planvermögen kann den Verpflichtungen aus dem Versorgungstarifvertrag und der Übergangsversorgung zugeordnet werden. Der PEGASUS-UI-FONDS dient nach seiner Abtretung zur Finanzierung der Versorgungsverpflichtungen, während der ATCP-UI-FONDS zur langfristigen Finanzierung des Konzerns separiert wurde.

Neben den leistungsorientierten Zusagen gewährt der DFS-Konzern auch beitragsorientierte Leistungszusagen.

Änderungen, Kürzungen oder Abgeltungen der Versorgungspläne lagen im Geschäftsjahr nicht vor.

28.2 Versicherungsmathematische Annahmen

In %	31.12.2020	31.12.2019
Rechnungszins	0,60	1,10
Erwartete Erträge aus Planvermögen	0,60	1,10
Gehaltstrend (inklusive Karrieretrend)	2,50	2,50
Leistungstrend ¹⁰⁾	1,25 - 2,00	1,25 - 2,00

¹⁰⁾ 1,25 Prozent Garantieanpassung für Mitarbeiter mit Zusage nach VersTV 2009

2,00 Prozent für Mitarbeiter mit Zusage nach VersTV 1993 (Statische Bezugnahme)

28.3 Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer einzigen Annahme gegenüber dem Bezugswert, der sich aus der Summe der einzelnen Barwerte der Versorgungsverpflichtungen von VersTV, ÜVersTV und KTV zusammensetzt. Die übrigen Parameter der ursprünglichen Berechnungen bleiben unverändert. Mögliche Korrelationseffekte werden damit ausgeschlossen.

Veränderungen der versicherungsmathematischen Annahmen		Auswirkungen auf die leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	
		TEUR	In %
Barwert der Versorgungsverpflichtungen 31.12.2020		6.760.669	
Rechnungszins	Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	-730.659	-10,81
	Minderung um 0,5 Prozentpunkte	870.877	12,88
Gehaltstrend	Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	292.497	4,33
	Minderung um 0,5 Prozentpunkte	-270.530	-4,00
Barwert der Versorgungsverpflichtungen 31.12.2019		5.891.321	
Rechnungszins	Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	-606.327	-10,29
	Minderung um 0,5 Prozentpunkte	717.772	12,18
Gehaltstrend	Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	257.953	4,38
	Minderung um 0,5 Prozentpunkte	-238.306	-4,05

Der VersTV vom 21. August 2009 regelt eine fest zugesagte, jährliche Anpassung von 1,25 Prozent. Daher erfolgt keine Sensitivitätsberechnung für den Rententrend.

Für einen bestimmten Personenkreis wird die Anpassungssystematik nach dem VersTV 2005 vorgenommen. Dieser sieht eine Regelanpassung um 2,00 Prozent jährlich sowie gegebenenfalls eine nachlaufende inflationsbedingte Korrektur im Drei-Jahres-Rhythmus vor. Da es sich hierbei um einen unwesentlichen Anteil am Gesamtverpflichtungsumfang handelt, führt der DFS-Konzern keine Sensitivitätsberechnung für den Rententrend durch.

28.4 Risiken

Die Versorgungsverpflichtungen und das Planvermögen unterliegen im Zeitablauf Schwankungen. Die Gründe für derartige Schwankungen und die damit verbundenen Risiken umfassen neben den üblichen versicherungsmathematischen Risiken auch finanzielle Risiken im Zusammenhang mit dem Planvermögen.

28.4.1 Demografische Risiken

Da ein großer Teil der leistungsorientierten Versorgungszusagen lebenslange Versorgungsleistungen sowie Hinterbliebenenrenten umfassen, können frühere Inanspruchnahmen oder längere Versorgungszeiträume zu höheren Versorgungsverpflichtungen, Aufwendungen und Rentenzahlungen als bisher erwartet führen.

28.4.2 Marktpreisrisiken

Die Höhe der Nettoverpflichtung aus der betrieblichen Altersversorgung unterliegt einem Zinsänderungsrisiko und wird insbesondere vom Rechnungszins beeinflusst. Dieser basiert auf der am Abschlussstichtag bestehenden Rendite für erstrangige festverzinsliche Industrie- bzw. Staatsanleihen am Markt. Das derzeitige niedrige Zinsniveau führt zu einem vergleichsweise hohen Verpflichtungsumfang. Im Zuge der Vermögensverwaltung des Planvermögens werden auch mögliche Schwankungen der Versorgungsverpflichtungen berücksichtigt. Allerdings kann der Anstieg der Versorgungsverpflichtungen nur teilweise durch eine positive Entwicklung der Marktwerte des Planvermögens kompensiert werden. Das niedrige Zinsniveau erschwert daher substanzielle Erträge und verlangsamt den Vermögensaufbau der betrieblichen Altersversorgung.

Die von der DAS gewählte Anlagenform für die Verpflichtungen aus der Übergangsversorgung bietet ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Risiko und Ertrag. Die Versicherungsverträge umfassen einen Garantiezins von 2,25 Prozent für Altverträge und 0,90 Prozent für Neuverträge zuzüglich der Gewährung eines Schlussüberschusses. Die DAS erwartet allerdings ein Absenken der Gesamtverzinsung bei weiter anhaltendem niedrigen Zinsniveau.

28.4.3 Liquiditätsrisiken

Grundsätzlich wird die tägliche Liquidität des DFS-Konzerns vom Bereich Treasury überwacht und mithilfe einer unterjährigen bzw. mittelfristigen Liquiditätsplanung gesteuert.

28.4.4 Inflationsrisiken

Der Konzern unterscheidet bei den Versorgungsplänen zwischen Zusagen, die sich am jeweiligen Endgehalt des Mitarbeiters orientieren, und Zusagen nach dem Karrieredurchschnittsplan. Dabei ist der jährliche Rentenbaustein unmittelbar an das jeweilige Einkommen gebunden. Eine an die Inflation angepasste Gehaltsentwicklung würde sich demzufolge erhöhend auf die Versorgungsverpflichtungen auswirken.

28.5 Duration und erwartete Pensions- und Beitragszahlungen

Erwartete Fälligkeit der undiskontierten Zahlungen			
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	6 bis 15 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR
Geschätzte Pensionszahlungen ¹¹⁾	142.575	631.370	1.883.746
- Davon beim Versicherungskonsortium rückgedeckt	133.129	594.003	1.804.215
Erwartete Arbeitgeberbeiträge in das Planvermögen	506.561	928.520	2.133.044

¹¹⁾ Aus H²B-Feinprognose 2020 bis 2035 vom 5. Juni 2020

Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen beträgt zum 31. Dezember 2020 23,7 Jahre (Vorjahr: 22,6 Jahre).

28.6 Leistungsorientierte Versorgungsverpflichtungen

	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand zum 1.1.2020	4.318.998	1.391.958	180.808	5.167	5.896.931
Laufender Dienstzeitaufwand	157.360	66.384	1.025	117	224.886
Zinsaufwand	47.165	14.984	1.946	54	64.149
Leistungszahlungen	-62.089	-53.478	-7.769	-604	-123.940
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	605.618	78.155	20.195	199	704.167
- Davon geänderte Parameter	623.102	94.688	14.249	170	732.209
- Davon erfahrungsbedingte Anpassungen	-17.484	-16.533	5.946	29	-28.042
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	5.067.052	1.498.003	196.205	4.933	6.766.193
- Davon auf dem Endgehalt basierende Zusagen					
Rentenzahlungen	3.999.495				
Einmalzahlungen	75.101				
- Davon auf dem Karrieredurchschnittsplan basierende Zusagen					
Rentenzahlungen	992.456				
Einmalzahlungen	0				
	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand zum 1.1.2019	3.449.221	1.167.502	208.291	4.882	4.829.896
Laufender Dienstzeitaufwand	116.302	54.512	1.560	102	172.476
Zinsaufwand	61.573	20.601	3.678	85	85.937
Leistungszahlungen	-55.062	-46.030	-7.725	-290	-109.107
Unternehmenskäufe / -verkäufe	0	1.527	0	0	1.527
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	746.964	193.846	-24.996	388	916.202
- Davon geänderte Parameter	688.619	118.294	-17.517	237	789.633
- Davon erfahrungsbedingte Anpassungen	58.345	75.552	-7.479	151	126.569
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	4.318.998	1.391.958	180.808	5.167	5.896.931
- Davon auf dem Endgehalt basierende Zusagen					
Rentenzahlungen	3.550.613				
Einmalzahlungen	59.940				
- Davon auf dem Karrieredurchschnittsplan basierende Zusagen					
Rentenzahlungen	708.445				
Einmalzahlungen	0				

28.7 Planvermögen

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Stand zum 1.1.	3.145.175	2.813.296
Erwartete Erträge aus Planvermögen	35.528	51.776
Arbeitgeberbeiträge und Zahlungen	180.000	239.170
Gezahlte Versorgungsleistungen	-99.829	-81.747
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	-44.635	122.680
Marktwerte des Planvermögens	3.216.239	3.145.175
Tatsächliche Erträge aus Planvermögen	-9.108	174.456

Zusammensetzung des Planvermögens

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Kapitalanlagen im Allgemeinen Deckungsstock des Versicherers	1.399.589	1.451.771
Kapitalanlagen in den PEGASUS-UI-FONDS	1.816.650	1.693.404
Marktwert des Planvermögens	3.216.239	3.145.175

28.8 Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	123.098	-1.939.899	-469.678	-65.655	-1.577	-2.353.711
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital = Versicherungs-mathematische Gewinne (+) und Verluste (-) des laufenden Geschäftsjahres	-44.408	-605.618	-78.155	-20.422	-199	-748.802
Stand am 31.12.	78.690	-2.545.517	-547.833	-86.077	-1.776	-3.102.513

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	0	-1.192.935	-275.832	-90.233	-1.189	-1.560.189
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital = Versicherungs-mathematische Gewinne (+) und Verluste (-) des laufenden Geschäftsjahres	123.098	-746.964	-193.846	24.578	-388	-793.522
Stand am 31.12.	123.098	-1.939.899	-469.678	-65.655	-1.577	-2.353.711

28.9 Nettoschuld der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	-3.126.989	4.318.998	1.391.958	162.622	5.167	2.751.756
GuV-Aufwendungen	-35.332	204.526	81.368	2.775	170	253.507
Leistungszahlungen	98.962	-62.089	-53.479	-6.902	-603	-24.111
Arbeitgeberbeiträge	-180.000	0	0	0	0	-180.000
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital = Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) des laufenden Geschäftsjahres	44.408	605.618	78.155	20.422	199	748.802
Stand am 31.12.	-3.198.951	5.067.053	1.498.002	178.917	4.933	3.549.954
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	-2.794.173	3.449.221	1.167.502	189.168	4.882	2.016.600
GuV-Aufwendungen	-51.439	177.875	75.113	4.901	187	206.637
Leistungszahlungen	80.891	-55.062	-46.030	-6.869	-290	-27.360
Arbeitgeberbeiträge	-239.170	0	0	0	0	-239.170
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital = Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) des laufenden Geschäftsjahres	-123.098	746.964	193.846	-24.578	388	793.522
Übertragungen / Überleitungen	0	0	1.527	0	0	1.527
Stand am 31.12.	-3.126.989	4.318.998	1.391.958	162.622	5.167	2.751.756

28.10 Bilanzwerte

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	0	5.067.053	1.498.002	196.205	4.933	6.766.193
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	3.198.951	0	0	-17.288	0	-3.216.239
Finanzierungsstatus Verpflichtung (+) bzw. Vermögenswert (-)	-3.198.951	5.067.053	1.498.002	178.917	4.933	3.549.954
Nicht als Vermögen erfasster Betrag	0	0	0	0	0	0
Nettobetrag des Schuldpostens (+) bzw. Aktivpostens (-) in der Bilanz	-3.198.951	5.067.053	1.498.002	178.917	4.933	3.549.954
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	0	4.318.998	1.391.958	180.808	5.167	5.896.931
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	3.126.989	0	0	18.186	0	3.145.175
Finanzierungsstatus Verpflichtung (+) bzw. Vermögenswert (-)	-3.126.989	4.318.998	1.391.958	162.622	5.167	2.751.756
Nicht als Vermögen erfasster Betrag	0	0	0	0	0	0
Nettobetrag des Schuldpostens (+) bzw. Aktivpostens (-) in der Bilanz	-3.126.989	4.318.998	1.391.958	162.622	5.167	2.751.756

28.11 In der Gesamtergebnisrechnung enthaltene Aufwendungen und Erträge

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Zinsaufwendungen	0	47.165	14.984	1.946	54	64.149
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-35.332	0	0	-195	0	-35.527
Nettozinsaufwendungen	-35.332	47.165	14.984	1.751	54	28.622
Laufender Dienstzeitaufwand	0	157.360	66.384	1.025	117	224.886
GuV-Aufwendungen	-35.332	204.525	81.368	2.776	170	253.508
Auflösung der Rückstellung für nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand						-6.065
Zinserträge aus dem Aktivwert						-155
Beiträge an Pensionssicherungsverein						6.298
Leistungen an beitragsorientierte Versorgungssysteme						40.399
- Davon Beiträge zur Rentenversicherung						37.517
						293.985
31.12.2019		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Zinsaufwendungen	0	61.573	20.601	3.678	85	85.937
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-51.439	0	0	-337	0	-51.776
Nettozinsaufwendungen	-51.439	61.573	20.601	3.341	85	34.161
Laufender Dienstzeitaufwand	0	116.302	54.512	1.560	102	172.476
GuV-Aufwendungen	-51.439	177.875	75.113	4.901	187	206.637
Auflösung der Rückstellung für nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand						-6.065
Zinserträge aus dem Aktivwert						-116
Beiträge an Pensionssicherungsverein						4.299
Leistungen an beitragsorientierte Versorgungssysteme						38.625
- Davon Beiträge zur Rentenversicherung						35.612
						243.380

29 Sonstige Rückstellungen

	Stand 1.1.2020	Verbrauch	Auflösung	Aufzinsung	Zuführung	Stand 31.12.2020	Restlauf- zeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Gebühren- überdeckung	358.544	-145.042	0	0	155.675	369.177	153.100
Personal	60.228	-8.902	0	696	14.908	66.930	55.346
Gebäude- rückbau	18.734	-215	-101	31	80	18.529	15.139
Aufbewahrung	10.820	-943	-723	11	0	9.165	8.375
Sonstiges	3.570	-1.031	-96	0	1.488	3.931	0
	451.896	-156.133	-920	738	172.151	467.732	231.960

Die Rückstellung Gebührenüberdeckung betrifft die Überdeckung für die über noch vier Jahre periodisierte Nachholung des nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwands.

Für den Kostenträger „Strecke“ gilt seit 2012 ein reguliertes Gebührenerhebungsverfahren. Dabei legen europaweit die jeweiligen nationalen Aufsichtsbehörden die Gebührensätze nach EU-Vorgaben bindend fest. Grundsätzlich wirken sich deshalb Verkehrsmengen- und Kostenänderungen im Ergebnis aus. Werden die relevanten Größenordnungen in der Verkehrsmenge über- oder unterschritten, ist der DFS-Konzern berechtigt und verpflichtet, entstehende Minder- bzw. Mehrerlöse nachzufordern bzw. zurückzugeben (Carry-over). Seit 2015 wurde auch der Kostenträger „An- und Abflug“ in die leistungsorientierte Regulierung überführt. Die Gebühren werden durch Rechtsverordnung des Bundes festgesetzt. Die sich aus Abweichungen zwischen geplanter und tatsächlicher Verkehrsmenge ergebenden Chancen und Risiken teilen sich, wie beim Kostenträger „Strecke“, zwischen den Luftraumnutzern und dem Konzern auf.

Der DFS-Konzern beteiligte sich über mehrere Ausschreibungsrunden an einer von der EU initiierten Förderung gezielter Investitionen in den Air-Traffic-Management-Bereich. Aus diesen Förderprogrammen der Connecting Europe Facility akquirierte der Konzern Zuschüsse zur Förderung von SESAR-Implementierungsvorhaben mit unterschiedlichen Laufzeiten bis 2023. Der DFS-Konzern sieht vor, die Fördermittel zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren zu verwenden und berücksichtigt sie in der Gebührenüberdeckung. Zuschüsse für Sachanlagen erfasst der Konzern als Abgrenzungsposten und löst sie über die Nutzungsdauern der zugrundeliegenden Sachanlagen erfolgswirksam auf.

Die Rückstellungen im Personalbereich umfassen den Vorruhestand, die Altersteilzeit, die Jubiläen sowie die Regenerationskuren für Fluglotsen. Für die Vorruhestands-, Altersteilzeit- und Jubiläumsverpflichtungen liegen versicherungsmathematische Gutachten vor.

Bisher wurden die Altersteilzeitverpflichtungen auf Basis einzelvertraglicher Vereinbarungen gebildet. Die Beiträge hierfür wurden auf einem Treuhandkonto zurückgelegt. Mit Wirkung zum 1. April 2017 schloss die DFS mit der GdF einen neuen Tarifvertrag über Altersteilzeit nach dem Blockmodell ab. Die während der Gesamtdauer des Altersteilzeit-Arbeitsverhältnisses zu leistende Arbeit wird so verteilt, dass sie in der ersten Hälfte geleistet wird (Beschäftigungsphase). In der zweiten Hälfte erfolgt die Freistellung von der Arbeit unter Fortzahlung der anteiligen Vergütung. Für die Freistellungsphase bildet der DFS-Konzern Rückstellungen. Den Altersteilzeitverpflichtungen liegen ein Rechnungszinssatz zum 1. Januar 2021 von 0,60 Prozent (Vorjahr: 1,10 Prozent) sowie ein Gehaltstrend von 2,50 Prozent (Vorjahr: 2,50 Prozent) zugrunde.

Fälligkeiten der zukünftigen, nicht abgezinsten Erfüllungsbeträge

	2021	2022	2023	2024	2025	Ab 2026
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Gebühren- überdeckung	216.077	17.172	17.150	50.178	17.150	51.450
Personal	11.584	7.208	5.867	3.139	1.014	38.118
Gebäuderückbau	3.390	0	0	0	0	15.139
Aufbewahrung	790	808	815	820	827	5.105
Sonstiges	3.931	0	0	0	0	0
	235.772	25.188	23.832	54.137	18.991	109.812

Abzinssätze in % verteilt auf die jeweiligen Restlaufzeiten in Jahren

	1 bis 2	2 bis 3	3 bis 4	4 bis 5	5 bis 6	6 bis 7
2020	-0,44	-0,46	-0,46	-0,42	-0,40	-0,41
2019	-0,35	-0,35	-0,25	-0,25	-0,15	-0,15
	7 bis 8	8 bis 9	9 bis 10	10 bis 15	15 bis 30	
2020	-0,37	-0,34	-0,27	-0,31	-0,04	
2019	-0,03	0,01	0,10	-0,05	0,42	

Auswirkungen aufgrund der Änderungen des Abzinsungssatzes

	Berechnung mit dem Zinssatz zum 31.12.2020	Berechnung mit dem Zinssatz zum 31.12.2019	Auswirkungen
	TEUR	TEUR	TEUR
Abgezinstе Rückstellungen	54.059	54.021	+38
Zinsaufwendungen	42	1	+41

30 Finanzverbindlichkeiten

	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2019
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Schuldscheindarlehen	610.000	610.000	197.500	110.000
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	22.062	19.336	23.053	20.695
QTE-Transaktion	20.215	19.121	29.785	22.081
Derivative Finanzinstrumente	586	0	705	0
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	493	0	270	0
	653.356	648.457	251.313	152.776

Schuldscheindarlehen					
Laufzeiten	Währung	Nominalwert	Nominalzins	31.12.2020	31.12.2019
		TEUR		TEUR	TEUR
2010 bis 2020	EUR	87.500	3,007 %	0	87.500
2013 bis 2023	EUR	110.000	2,308 %	110.000	110.000
2020 bis 2025	EUR	85.500	0,500 %	85.500	0
2020 bis 2027	EUR	78.500	0,650 %	78.500	0
2020 bis 2030	EUR	248.500	0,850 %	248.500	0
2020 bis 2025	EUR	14.000	0,500 %	14.000	0
2020 bis 2027	EUR	53.500	0,650 %	53.500	0
2020 bis 2030	EUR	20.000	0,850 %	20.000	0
		697.500		610.000	197.500

Der DFS-Konzern emittierte im August und Oktober 2020 neue Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 500,00 Millionen Euro. Die Darlehen besitzen eine Laufzeit von fünf, sieben bzw. zehn Jahren.

Im Oktober 2020 zahlte der DFS-Konzern ein endfälliges Schuldscheindarlehen in Höhe von 87,50 Millionen Euro zurück.

Die bisherige QTE-Transaktion mit den ausländischen Investoren wurde im Wesentlichen abgeschlossen. Mit den verbleibenden Parteien einigte sich die DFS auf die Aufrechterhaltung der inländischen Zahlungsströme (weitere Angaben zur QTE-Transaktion vgl. Erläuterung 23).

31 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2019
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Inland	20.329	0	21.028	0
Ausland	5.795	0	4.064	0
Debitorische Kreditoren	343	0	184	0
Einbehalte	605	310	757	332
	27.072	310	26.033	332

In Fremdwährung valutierte Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 267 TEUR (Vorjahr: 139 TEUR). Wegen des geringfügigen Umfangs der Ergebnisauswirkung (etwa 3 TEUR) erfolgte keine Fremdwährungsbewertung. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind regelmäßig bis zu ihrer vollständigen Bezahlung durch einfache Eigentumsvorbehalte besichert.

32 Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2019
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Personalkosten	21.732	0	24.258	0
Ausstehende Rechnungen	8.451	0	8.057	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafterin	7.075	0	9.451	0
Zinsverbindlichkeiten	3.914	0	3.446	0
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	1.260	0	1.483	0
Deutscher Wetterdienst Gebührenanteil Streckenbereich	678	0	967	0
Verbindlichkeiten aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	464	0	1.790	0
Übrige	1.305	0	638	0
Finanzielle sonstige Verbindlichkeiten	44.879	0	50.090	0
Personalkosten	37.758	0	33.234	0
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzamt	15.938	0	16.648	0
Übrige	33.110	14.810	27.128	25.689
Nicht finanzielle sonstige Verbindlichkeiten	86.806	14.810	77.010	25.689
	131.685	14.810	127.100	25.689

Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden			
	Finanzielle Vermögens- werte (+)	Finanzielle Schulden (-)	Bilanzausweis Vermögens- werte (+) Schulden (-)
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR
Gesellschafterin	924	-7.999	-7.075
Assoziierte Unternehmen			
FCS	6	-1.251	-1.245
UNIFLY	45	0	45
Beteiligungen			
GroupEAD	0	-15	-15
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR
Gesellschafterin	622	-10.073	-9.451
Assoziierte Unternehmen			
FCS	106	-1.589	-1.483
AEROSENSE	7	0	7
Beteiligungen			
GroupEAD	77	-29	48

Die beizulegenden Zeitwerte der saldierten finanziellen Vermögenswerte und Schulden entsprechen ihren Buchwerten. Der DFS-Konzern hat weder für die finanziellen Vermögenswerte Sicherheiten erhalten noch Sicherheiten für die finanziellen Schulden gestellt.

33 Ertragsteuerforderungen und Ertragsteuerverpflichtungen

	Ertragsteuerforderungen		Ertragsteuerverpflichtungen	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Langfristig				
Körperschaftsteuer	0	0	11.629	18.092
Gewerbesteuer	0	0	7.394	12.777
Ausländische Steuern	0	0	0	0
Kurzfristig				
Körperschaftsteuer	63.880	73.624	0	0
Gewerbesteuer	0	6.076	717	0
Ausländische Steuern	0	46	0	100
Sonstige Steuern	126	81	0	0
	64.006	79.827	19.740	30.969

Sonstige Erläuterungen

34 Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung leitet sich aus den internen Steuerungs- und Berichtssystemen ab. Die betriebswirtschaftliche Ausrichtung und das Berichtswesen orientieren sich seit Beginn der Regulierung an einer Kostenträger- bzw. Deckungsbeitragsrechnung. Sie verbessert die Transparenz und die Steuerung der einzelnen Bereiche.

Im Rahmen der Segmentberichterstattung werden die Zuordnung der betrieblichen Mittel und die Bewertung der Ertragskraft der Geschäftssegmente durch die Geschäftsführung als Hauptentscheidungsträger wahrgenommen. Die Abgrenzung des betrieblichen Ergebnisses (betrieblicher EBIT) stellt für den DFS-Konzern eine wichtige Steuerungsgröße dar. Sowohl die Ressourcenallokation als auch die Ertragskraft der jeweiligen Segmente erfolgen nur auf EBIT-Basis. Weitere Daten werden weder erhoben noch den Hauptentscheidungsträgern übermittelt.

Reguliertes Geschäft

Zum Hauptgeschäft des DFS-Konzerns (vgl. Erläuterung 1.2 im Konzernlagebericht) gehören die Flugsicherungsdienste und die direkt damit zusammenhängenden Unterstützungstätigkeiten. Der DFS-Konzern definiert diese Tätigkeiten als reguliertes Geschäft. Dieses unterteilt sich in die Bereiche Center sowie Tower.

Drittgeschäft

Das Drittgeschäft umfasst alle Aktivitäten des Konzerns, die nicht dem regulierten Geschäft zugeordnet werden können. Der Schwerpunkt liegt auf den wettbewerbs- und weltweit angebotenen Flugsicherungsleistungen, Beratungen, dem Vertrieb von Flugsicherungssystemen sowie Analyse-, Simulations- und Projektmanagementtätigkeiten, dem Verkauf von Publikationen und Energie. Dabei bündelt und erweitert die DFS IBS sukzessive das Drittgeschäft durch ihre un- und mittelbaren Mehrheitsbeteiligungen DAS, ANS, Eisenschmidt und KAT.

Der Ermittlung der Segmentdaten liegen folgende Prämissen zugrunde:

- Vermögen und Schulden der DFS Energy werden im Rahmen der Ermittlung des betriebsnotwendigen Vermögens als Bestandteil der Gebührenbemessungsgrundlage berücksichtigt. Demzufolge werden bei der Überleitung auf Konzern-Ergebnisse die Aufwendungen und Erträge der DFS Energy getrennt ermittelt.
- Die Steuerung des Drittgeschäfts erfolgt nach finanzwirtschaftlichen Zahlen (IFRS und HGB).

Informationen über Geschäftssegmente nach Kostenarten			
	Reguliertes Geschäft	Drittgeschäft	Konzern- ergebnis
2020	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	1.031.451	79.815	1.111.266
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	22.829	445	23.274
Sonstige betriebliche Erträge	38.983	468	39.451
Gesamtleistung	1.093.263	80.728	1.173.991
Materialaufwand	-6.795	-5.874	-12.669
Personalaufwand	-909.693	-63.360	-973.053
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-134.768	-12.986	-147.754
Abschreibungen und Wertminderungen	-96.571	-6.423	-102.994
Gesamtkosten	-1.147.827	-88.643	-1.236.470
Ergebnis vor Zinsen und Steuern	-54.564	-7.915	-62.479
Finanzerträge	154.656	157	154.813
Davon Zinserträge der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	0	209	209
Finanzaufwendungen	-188.410	-219	-188.629
Finanzergebnis	-33.754	-62	-33.816
Ergebnis vor Ertragsteuern	-88.318	-7.977	-96.295
Ertragsteuern	1.768	542	2.310
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-86.550	-7.435	-93.985
Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft	-86.550	-6.116	-92.666
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	0	-1.319	-1.319

Informationen über Geschäftssegmente nach Kostenarten			
	Reguliertes Geschäft	Drittgeschäft	Konzern- ergebnis
2019	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	1.022.667	87.050	1.109.717
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	20.325	-1.737	18.588
Sonstige betriebliche Erträge	46.954	5.798	52.752
Gesamtleistung	1.089.946	91.111	1.181.057
Materialaufwand	-6.565	-4.368	-10.933
Personalaufwand	-872.535	-62.692	-935.227
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-139.171	-17.710	-156.881
Abschreibungen und Wertminderungen	-104.530	-4.418	-108.948
Gesamtkosten	-1.122.801	-89.188	-1.211.989
Ergebnis vor Zinsen und Steuern	-32.855	1.923	-30.932
Finanzerträge	212.252	3.219	215.471
Davon Zinserträge der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	0	229	229
Finanzaufwendungen	-148.645	-1.464	-150.109
Finanzergebnis	63.607	1.755	65.362
Ergebnis vor Ertragsteuern	30.752	3.678	34.430
Ertragsteuern	3.003	-2.646	357
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	33.755	1.032	34.787
Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft	33.755	1.880	35.635
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	0	-848	-848

Überleitung vom gebührenrechtlichen Ergebnis vor Zinsen und Steuern zum IFRS-Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
An- und Abflug	-101.233	-76.418
Strecke	68.679	46.128
Preisfinanziertes Geschäft	-3.027	-3.131
Übriges reguliertes und preisfinanziertes Geschäft	4.020	4.550
Gebührenrechtliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern	-31.561	-28.871
Betriebliche Altersversorgung nach gebührenrechtlicher Betrachtungsweise	576.248	211.998
Betriebliche Altersversorgung nach IFRS	-229.062	-178.548
Veränderung des gebührenrechtlichen Eigenkapitals (Deckungslückenschluss)	-374.064	-40.564
Minderheitenanteile	-2.167	4.052
Konsolidierung / Überleitung	-1.873	1.001
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern nach IFRS	-62.479	-30.932

Informationen über wichtige externe Kunden

	2020	2020	2019	2019
	TEUR	In %	TEUR	In %
DFS-Gesamtumsatzerlöse ¹²⁾	519.377	100,00	1.082.941	100,00
Deutsche Lufthansa AG	57.103	10,99	166.638	15,39
Bundesministerium der Verteidigung	52.000	10,01	52.902	4,89
Ryanair	27.473	5,29	65.649	6,06
Eurowings GmbH	23.836	4,59	70.012	6,46
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	22.436	4,32	23.117	2,13
EAT Leipzig	16.472	3,17	15.350	1,42
KLM Royal Dutch Airlines	15.809	3,04	29.744	2,75
Wizz Air Hungary Ltd.	14.924	2,87	25.905	2,39
Qatar Airways	13.914	2,68	16.347	1,51
Turkish Airlines	12.656	2,44	23.595	2,18

¹²⁾ Bestehend aus An-/Abflug-, Streckenumsätzen sowie Umsätzen aus militärischem Einsatzverkehr

35 Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderung der Finanzmittel zwischen zwei Bilanzstichtagen, um die Informationen über die Zahlungsströme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des DFS-Konzerns darzustellen. Die Mittelzu- und Mittelabflüsse unterscheiden sich nach der operativen Geschäftstätigkeit sowie nach der Investitions- und Finanzierungstätigkeit, wobei ausschließlich Zahlungsflüsse aus fortzuführenden Geschäftstätigkeiten enthalten sind. Aufgegebene Bereiche liegen nicht vor.

Kurzdarstellung der Konzern-Kapitalflussrechnung

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Mittelabfluss / -zufluss aus der operativen Geschäftstätigkeit	-416.068	77.239
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-80.595	-118.029
Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	413.305	34.081
Zahlungswirksame Veränderungen des Geschäftsjahres	-83.358	-6.709
Finanzmittelbestand zum Jahresanfang	1.125.546	1.132.255
Finanzmittelbestand zum Jahresende	1.042.188	1.125.546

Der Mittelzufluss aus der operativen Geschäftstätigkeit wurde nach der indirekten Methode durch Korrektur des Jahresergebnisses nach Steuern um Bestandsveränderungen der Vorräte, Forderungen, sonstigen Vermögenswerte und des Fremdkapitals sowie der Abschreibungen und der sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen bzw. Erträge ermittelt. Die Zahlungsströme aus Ertragsteuern entstehen grundsätzlich in allen drei oben genannten Tätigkeitsbereichen. Wegen des unverhältnismäßig hohen Zeitaufwands für die Zuordnung der Zahlungsströme aus Ertragsteuern werden sie für Zwecke der Kapitalflussrechnung der operativen Geschäftstätigkeit zugeordnet.

Der DFS-Konzern verzichtet bei den Zahlungsströmen aus der operativen Geschäftstätigkeit auf die Darstellung nach der direkten Methode gemäß IAS 7.19.

Die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit wurden zahlungsbezogen ermittelt.

Der Finanzmittelbestand zum Jahresende setzt sich wie folgt zusammen:

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Finanzielle Vermögenswerte	790.177	758.948
Kassenbestand und Schecks	46	31
Guthaben bei Kreditinstituten	251.965	366.567
Finanzmittelbestand zum Jahresende	1.042.188	1.125.546

36 Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungskategorien						
	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	Beizulegender Zeitwert	Stufe
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Finanzielle Vermögenswerte	790.177		790.177		790.177	2
Beteiligungen	15.487			15.487	15.487	3
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Ausleihungen	6.501	6.501			6.501	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	115.732	115.732			115.732	3
Unterdeckung	521.127	521.127			521.127	3
Forderungen aus EU-Fördergeldern	50.532	50.532			50.532	3
QTE-Transaktion	19.989	19.989			19.989	2
Forderungen gegen Mitarbeiter	19.011	19.011			19.011	3
Treuhandverein	7.214	7.214			7.214	2
Aktivwert	6.096	6.096			6.096	2
Zinsforderungen	915	915			915	2
Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	45	45			45	3
Übrige finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3	2.230	2.230			2.230	3
Flüssige Mittel	252.011	252.011			252.011	2
	1.807.067	1.001.403	790.177	15.487	1.807.067	

Finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungskategorien						
	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	Beizulegender Zeitwert	Stufe
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Finanzielle Vermögenswerte	758.948		758.948		758.948	2
Beteiligungen	17.098			17.098	17.098	3
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Ausleihungen	7.338	7.338			7.338	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152.245	152.245			152.245	3
QTE-Transaktion	29.371	29.371			29.371	2
Forderungen aus EU-Fördergeldern	49.011	49.011			49.011	3
Aktivwert	5.675	5.675			5.675	2
Treuhandverein	14.531	14.531			14.531	2
Zinsforderungen	1.274	1.274			1.274	2
Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	55	55			55	3
Übrige finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3	1.922	1.922			1.922	3
Flüssige Mittel	366.598	366.598			366.598	2
	1.404.066	628.020	758.948	17.098	1.404.066	

Bewertungstechnik

Kostenbasierter Ansatz: Für Ausleihungen an Beteiligungen geht der DFS-Konzern davon aus, dass sie kurzfristig zumindest zu ihren Buchwerten veräußert werden können und bestimmt ihren beizulegenden Zeitwert in gleichlautender Höhe. Die beizulegenden Zeitwerte der Beteiligungen können grundsätzlich verlässlich ermittelt und durch finanzmathematische Berechnungen nachgewiesen werden. Den Anteil an der FCS bewertet der Konzern nach der Equity-Methode unter Fortschreibung des Gesamtbuchwertes mit den anteiligen Veränderungen des Eigenkapitals.

Wegen der überwiegend kurzfristigen Laufzeiten für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, für sonstige Forderungen und Vermögenswerte sowie flüssige Mittel weichen die Buchwerte am Bilanzstichtag nicht signifikant von ihren beizulegenden Zeitwerten ab. Der Konzern geht daher davon aus, dass diese Vermögenswerte zumindest zu ihren Buchwerten veräußert werden können und bestimmt ihre beizulegenden Zeitwerte in gleichlautender Höhe.

Marktbasierter Ansatz: Die beizulegenden Zeitwerte der Wertpapiere und Finanzanlagen werden ganz oder teilweise aus anerkannten finanzmathematischen Modellen oder Bewertungen Dritter auf Basis der am Bilanzstichtag bestehenden Konditionen (Zinssätze, Devisenkurse) von externen Quellen oder Marktpreisen abgeleitet. Bei der Bestimmung des Marktwerts von Derivaten bleiben Kompensationseffekte aus dem Grundgeschäft (schwebende Geschäfte, antizipierte Transaktionen) unberücksichtigt.

Barwertmethode: Der beizulegende Zeitwert der QTE-Transaktion bestimmt sich durch Abzinsung zukünftig erwarteter Cashflows.

Nicht beobachtbare Inputfaktoren

Diskontierungszinssatz, Nennwerte Beteiligungen sowie der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte

Beobachtbare Inputfaktoren

Wertpapierkurse, Marktzinssätze

Zusammenhang zwischen Inputfaktoren und beizulegendem Zeitwert

Der geschätzte, beizulegende Zeitwert würde steigen, wenn

- der risikobereinigte Diskontierungszinssatz niedriger wäre;
- die Nennwerte höher wären;
- die Wertpapierkurse höher wären;
- die Marktzinssätze höher wären.

Überleitung der beizulegenden Zeitwerte der Stufen 2 und 3

	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 2	Stufe 3
	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2019
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	1.176.397	227.669	1.179.624	233.919
Laufende Gewinne (+) und Verluste (-)	8.874	-2.541	88.966	-6.432
Im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne (+) und Verluste (-)	0	0	0	0
Zugänge (+) und Abgänge (-)	-108.869	505.537	-92.193	182
Umgruppierungen in oder aus anderen Stufen	0	0	0	0
Stand am 31.12.	1.076.402	730.665	1.176.397	227.669

Finanzielle Schulden nach Bewertungskategorien					
	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Schulden	Beizulegender Zeitwert	Stufe
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Derivative Finanzinstrumente	586		586	586	2
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Schuldscheindarlehen	610.000	610.000		661.646	2
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen	22.062	22.062		22.062	3
QTE-Transaktion	20.215	20.215		20.215	2
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	493	493		493	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.072	27.072		27.072	3
Personalkosten	21.732	21.732		21.732	3
Ausstehende Rechnungen	8.451	8.451		8.451	3
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafterin	7.075	7.075		7.075	3
Zinsverbindlichkeiten	3.914	3.914		3.914	2
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	1.260	1.260		1.260	3
Deutscher Wetterdienst Gebührenanteil Streckenbereich	678	678		678	3
Verbindlichkeiten aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	464	464		464	3
Übrige finanzielle Schulden der Stufe 3	1.305	1.305		1.305	3
	725.307	724.721	586	776.953	

Finanzielle Schulden nach Bewertungskategorien					
	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Schulden	Beizulegender Zeitwert	Stufe
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Derivative Finanzinstrumente	705		705	705	2
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Schuldscheindarlehen	197.500	197.500		208.836	2
QTE-Transaktion	29.785	29.785		29.785	2
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	270	270		270	2
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen	23.053	23.053		23.053	3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.033	26.033		26.033	3
Personalkosten	24.258	24.258		24.258	3
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafterin	9.451	9.451		9.451	3
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	1.483	1.483		1.483	3
Ausstehende Rechnungen	8.057	8.057		8.057	3
Zinsverbindlichkeiten	3.446	3.446		3.446	2
Verbindlichkeiten aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	1.790	1.790		1.790	3
Deutscher Wetterdienst Gebührenanteil Streckenbereich	967	967		967	3
Übrige finanzielle Schulden der Stufe 3	638	638		638	3
	327.436	326.731	705	338.772	

Bewertungstechnik

Kostenbasierter Ansatz: Wegen der überwiegend kurzfristigen Laufzeiten für Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten weichen die Buchwerte am Bilanzstichtag nicht signifikant von ihren beizulegenden Zeitwerten ab. Daher geht der DFS-Konzern davon aus, dass die beizulegenden Zeitwerte für diese Schulden zumindest dem Erfüllungsbetrag aus einer gegenwärtigen Verpflichtung entsprechen.

Marktbasierter Ansatz: Die beizulegenden Zeitwerte der Schuldscheindarlehen und Finanzschulden werden ganz oder teilweise aus anerkannten finanzmathematischen Modellen oder Bewertungen Dritter auf Basis der am Bilanzstichtag bestehenden Konditionen (Zinssätze, Devisenkurse) von externen Quellen oder Marktpreisen abgeleitet. Bei der Bestimmung des Marktwerts von Derivaten bleiben Kompensationseffekte aus dem Grundgeschäft (schwebende Geschäfte, antizipierte Transaktionen) unberücksichtigt. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen bestimmt sich anhand der Börsennotierungen auf öffentlichen Märkten.

Barwertmethode: Der beizulegende Zeitwert des Finanzierungsleasings und der QTE-Transaktion bestimmt sich durch Abzinsung zukünftig erwarteter Cashflows, wobei zur Diskontierung ein marktüblicher Zinssatz angewandt wird.

Nicht beobachtbare Inputfaktoren

Diskontierungszinssatz, Erfüllungsbeträge der sonstigen Schulden und Verbindlichkeiten

Beobachtbare Inputfaktoren

Börsenkurse, Devisenkurse, Marktzinssätze

Zusammenhang zwischen Inputfaktoren und beizulegendem Zeitwert

Der geschätzte, beizulegende Zeitwert würde steigen, wenn

- der risikobereinigte Diskontierungszinssatz niedriger wäre;
- die Erfüllungsbeträge höher wären;
- die Börsenkurse höher wären;
- die Devisenkurse höher wären;
- die Marktzinssätze höher wären.

Überleitung der beizulegenden Zeitwerte der Stufen 2 und 3

	Stufe 2 31.12.2020 TEUR	Stufe 3 31.12.2020 TEUR	Stufe 2 31.12.2019 TEUR	Stufe 3 31.12.2019 TEUR
Stand am 1.1.	243.042	95.730	255.599	78.003
Laufende Gewinne (+) und Verluste (-)	0	0	0	0
Im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne (+) und Verluste (-)	0	0	0	0
Zugänge (+) und Abgänge (-)	443.812	-5.631	-12.557	17.727
Umgruppierungen in oder aus anderen Stufen	0	0	0	0
Stand am 31.12.	686.854	90.099	243.042	95.730

Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien				
	Finanzielle Vermögenswerte			Finanzielle Schulden
	Fortgeführte Anschaf- fungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Fortgeführte Anschaf- fungskosten
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Erträge (+) aus Beteiligungen			602	
Verluste (-) aus Währungsumrechnung	-699	-16.492		
Gewinne (+) aus der Neubewertung	332	6.735		
Aufwendungen (-) aus Wertminderungen	-2.529			
Zinserträge (+)	1.345	8.510		
Zinsaufwendungen (-)	-23	-543		-6.655
Sonstige finanzielle Aufwendungen (-)	-3.104	-1.040		-87
Gewinne (+) und Verluste (-)	-4.678	-2.830	602	-6.742
Direkt im sonstigen Ergebnis erfasst	0	0	0	0
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Erträge (+) aus Beteiligungen			551	
Gewinne (+) aus Währungsumrechnung	838	8.440		
Gewinne (+) aus der Neubewertung	7.172	73.830		
Aufwendungen (-) aus Wertminderungen	-6.432			
Zinserträge (+)	2.761	13.520		
Zinsaufwendungen (-)	-68	-687		-6.009
Sonstige finanzielle Aufwendungen (-)	-1.703	-1.905		-80
Gewinne (+) und Verluste (-)	2.568	93.198	551	-6.089
Direkt im sonstigen Ergebnis erfasst	0	0	0	0

37 Derivative Finanzinstrumente

Der DFS-Konzern unterliegt Marktrisiken in Form von Zins- und Währungsschwankungen. Zur Steuerung dieser Risiken setzt der Konzern derivative Finanzinstrumente ein.

Zudem ist der DFS-Konzern einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Zur Minimierung dieses Risikos schließt er derivative Geschäfte ausschließlich mit seinen Kernbanken ab, die über gute Bonitäten verfügen.

Transaktionen mit derivativen Instrumenten ohne Designation (Grundgeschäft) zu Spekulationszwecken sind verboten.

Derivative Finanzinstrumente						
		Restlaufzeit	Nominal- volumen	Marktwert	Nominal- volumen	Marktwert
			31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2019
			TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Positiver Marktwert						
Termingeschäfte	Bis 1 Jahr		6.491	6.491	3.341	3.341
			6.491	6.491	3.341	3.341
Negativer Marktwert						
Termingeschäfte	Bis 1 Jahr		-586	-586	-705	-705
			-586	-586	-705	-705

Die Termingeschäfte wurden im Rahmen der Kapitalanlagen über die Investmentgesellschaft getätigt und sind innerhalb von sechs Monaten fällig.

38 Finanzwirtschaftliche Risiken

Finanzwirtschaftliche Risiken treten in Form von Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken und Marktrisiken auf. Der DFS-Konzern stellt im Konzernlagebericht in Erläuterung 6.2.2 die nach IFRS 7 erforderlichen qualitativen Angaben, wie die Art und Weise der Entstehung von Risiken aus Finanzinstrumenten sowie Verfahren zur Steuerung der Risiken, dar. Er zielt auf die Vermeidung neuer sowie die Minimierung vorhandener Risiken ab. Der Konzern verfolgt und analysiert kontinuierlich im kritischen Dialog mit den Kernbanken und der Ratingagentur die Ereignisse an den Finanzmärkten, um bestehende Strategien neu zu bewerten bzw. neue Strategien zu entwickeln.

Die Beurteilung der konsolidierten finanzwirtschaftlichen Risiken des DFS-Konzerns ergibt sich aus den Einstufungen der Ratingagenturen.

Rating			
	Langfristig	Kurzfristig	Ausblick
Standard & Poor's	AAA	A-1+	Stabil

38.1 Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass der DFS-Konzern möglicherweise nicht in der Lage ist, seine finanziellen Verbindlichkeiten vertragsgemäß durch Lieferung von Zahlungsmitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten zu erfüllen. Das Ziel des Konzerns in der Steuerung der Liquidität ist es sicherzustellen, dass sowohl unter normalen als auch unter angespannten Bedingungen ausreichend liquide Mittel verfügbar sind, um den Zahlungsverpflichtungen bei Fälligkeit nachkommen zu können, ohne untragbare Verluste zu erleiden oder die Reputation des Konzerns zu schädigen.

Der DFS-Konzern strebt an, die Höhe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf einem Stand zu halten, der über den erwarteten Zahlungsmittelabflüssen aus finanziellen Verbindlichkeiten der nächsten 90 Tage liegt. Der Konzern verfügt zum Ende des Geschäftsjahres über flüssige Mittel in Höhe von 251,01 Millionen Euro, mit denen er die kurzfristigen finanziellen Schulden in Höhe von etwa 45,21 Millionen Euro bedienen kann. Zudem überwacht er regelmäßig die erwarteten Einzahlungen der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zusammen mit den erwarteten Auszahlungen der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen der nächsten 90 Tage. Demzufolge erwartet der DFS-Konzern aus dem Forderungsbestand zum 31. Dezember 2020 in den nächsten drei Monaten Einzahlungen in Höhe von 115,77 Millionen Euro. Hierin sind auch Forderungen aus dem Bereich „Strecke“ für die Flugmonate Februar bis Mai 2020 enthalten, die durch EUROCONTROL gestundet wurden und von den Luftraumnutzern im Geschäftsjahr 2021 beglichen werden. Der Konzern rechnet im ersten Quartal 2021 mit Auszahlungen in Höhe von etwa 26,69 Millionen Euro für Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Der DFS-Konzern leitete folgende Maßnahmen zur Begegnung zukünftig möglicher Liquiditätsbeschränkungen, die sich aus der COVID-19-Pandemie ergeben könnten, ein:

- Im August und Oktober 2020 emittierte der Konzern neue Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 500,00 Millionen Euro. Die Darlehen besitzen eine Laufzeit von fünf, sieben bzw. zehn Jahren und unterliegen festen Zinssätzen von 0,50, 0,65 bzw. 0,85 Prozent.
- Die Gesellschafterin der DFS beschloss im Rahmen einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung im Januar 2021, das Stammkapital um 300,00 Millionen Euro gegen Ausgabe von 3,00 Millionen Geschäftsanteilen zu erhöhen.

Zudem verfügt der Konzern über eine Avalkreditlinie in Höhe von 15,00 Millionen Euro, die im Geschäftsjahr mit 4,15 Millionen Euro in Anspruch genommen wurde.

Das Rating von Standard & Poor's bleibt mit einer Bewertung von AAA (langfristig) sowie A-1+ (kurzfristig) unverändert. Dementsprechend geht der DFS-Konzern davon aus, bei Bedarf zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten bei bestehenden Kreditgebern zu marktüblichen Zinssätzen, vergleichbar mit denen bereits aufgenommener Kredite, in Anspruch nehmen zu können.

Fälligkeiten der undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen von finanziellen Verbindlichkeiten					
	Bis 3 Monate	4 bis 12 Monate	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Nicht derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Schuldscheindarlehen	0	0	209.500	400.500	610.000
Zinsen	2.539	3.638	23.266	14.551	43.994
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen	2.726	0	0	19.336	22.062
QTE-Transaktion	1.094	0	19.121	0	20.215
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	493	0	0	0	493
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.695	67	309	1	27.072
Sonstige Verbindlichkeiten	37.879	7.000	0	0	44.879
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	586	0	0	0	586
	72.012	10.705	252.196	434.388	769.301
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Nicht derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Schuldscheindarlehen	0	87.500	110.000	0	197.500
Zinsen	2.538	2.631	7.617	0	12.786
QTE-Transaktion	7.704	0	22.081	0	29.785
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen	2.334	24	24	20.671	23.053
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	270	0	0	0	270
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.584	117	332	0	26.033
Sonstige Verbindlichkeiten	42.912	7.178	0	0	50.090
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	705	0	0	0	705
	82.047	97.450	140.054	20.671	340.222

38.2 Ausfallrisiken

Der DFS-Konzern ist bei finanziellen Forderungen einem Ausfallrisiko ausgesetzt, das aus der möglichen Nichterfüllung der Verpflichtungen eines Vertragspartners resultiert und in der maximalen Höhe des positiven beizulegenden Zeitwerts bzw. Marktwerts des jeweiligen Finanzinstruments besteht.

Ausfallrisiko nach Kategorien		
	31.12.2020 TEUR	31.12.2019 TEUR
Fortgeführte Anschaffungskosten	1.001.403	628.020
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	790.177	758.948
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	15.487	17.098
	1.807.067	1.404.066

Grundsätzlich ist, mit Ausnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, kein finanzieller Vermögenswert überfällig oder wertberichtigt. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden laufend überwacht und gegebenenfalls auf ihren noch einbringlichen Teil wertberichtigt, sobald Informationen über die Insolvenz von Kunden vorlagen. Der Konzern fordert Sicherheitsleistungen von Kunden mit relevanten Umsatzvolumina ein, sofern definierte Warnschwellen überschritten werden. Darüber hinaus liegen keine Anhaltspunkte vor, dass die Schuldner fälliger Forderungen ihren Verpflichtungen nicht nachkommen werden.

Im Finanzanlagebereich kontrahiert der Konzern Geschäfte nur mit Unternehmen, die ein Rating von langfristig mindestens A+ (Standard & Poor's) bzw. A1 (Moody's), kurzfristig A-2 (Standard & Poor's) bzw. P-2 (Moody's) oder über entsprechend hohe Bonität bzw. sonstige Risikoabsicherungen verfügen.

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

38.3 Marktrisiken

Das Marktrisiko bezeichnet das Risiko, dass sich beizulegende Zeitwerte oder künftige Zahlungsströme eines originären oder derivativen Finanzinstruments aufgrund von Schwankungen der Marktpreise verändern (Zinsänderungsrisiko oder Währungsrisiko). Zinsänderungsrisiken bestehen im Wesentlichen bei variabel verzinslichen Refinanzierungen. Währungsrisiken ergeben sich aus Kursschwankungen bei Transaktionen in Fremdwährung.

Das Zinsrisiko resultiert hauptsächlich aus der Sensitivität von Finanzinstrumenten. Die Liquiditätsversorgung erfolgt über das Geld- und Kapitalmarktprogramm mit kurzfristigen Laufzeiten sowie festen und variablen Zinssätzen sowie aus nicht insolvenzgesichertem Fondsvermögen. Der Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten (z. B. Zinsswaps, Zins-/Währungsswaps) sichert feste Zinssätze und begrenzt somit die entstehenden Zinsrisiken. Die Änderungen der Zinssätze wirken sich daher nicht wesentlich auf das Ergebnis oder das Eigenkapital aus.

Der Verpflichtungsumfang und das Planvermögen der betrieblichen Altersversorgung des DFS-Konzerns unterliegen einem Zinsänderungsrisiko. Der Rechnungszinssatz für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen basiert auf der Rendite für erstrangige festverzinsliche Industriefinanzierungen. Ein fortgesetzter Rückgang des Zinsniveaus würde zu einem weiteren Anstieg des Verpflichtungsumfanges führen. Die gegenwärtig am Markt erzielbaren niedrigen Renditen verhindern substanzielle Erträge und verlangsamen den Vermögensaufbau der betrieblichen Altersversorgung.

Zinsrisiko zinssensibler finanzieller Verbindlichkeiten			
	31.12.2020	31.12.2019	
	TEUR	TEUR	
Festverzinsliche Schuldscheindarlehen	610.000	197.500	
	610.000	197.500	

Bilanzwirksame Devisenrisiken entstehen durch monetäre Posten, die nicht in der funktionalen Währung bestehen. Da der Bestand an originären monetären Finanzinstrumenten im Wesentlichen in der funktionalen Währung gehalten oder durch den Einsatz von Derivaten in funktionale Währung transferiert wird, haben Änderungen der Devisenkurse keinen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis oder das Eigenkapital.

Nettorisiko nach Währungen				
	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2019
	Nominalwert	Stichtagswert	Nominalwert	Stichtagswert
	TUSD	TEUR	TUSD	TEUR
Originäre Geschäfte	430	352	259	232
Derivate Finanzinstrumente	0	0	0	0
Geplante Sicherungstransaktion	0	0	0	0
	TSGD	TEUR	TSGD	TEUR
Originäre Geschäfte	0 ¹³⁾	0	0	0
Derivate Finanzinstrumente	0	0	0	0
Geplante Sicherungstransaktion	0	0	0	0
	TGBP	TEUR	TGBP	TEUR
Originäre Geschäfte	0	0	1	2
Derivate Finanzinstrumente	0	0	0	0
Geplante Sicherungstransaktion	0	0	0	0
¹³⁾ Unter 1 TSGD				

Die durchgeführte Value-at-risk-Analyse bestimmt auf einem zur internen Steuerung eingesetzten Sensitivitätsmodell das Devisen- und Zinsrisiko. Durch historische Simulationen von statistischen Zeitreihen über relevante Finanzmarktdaten aus der Vergangenheit werden Szenarien in die Zukunft extrapoliert, unter deren Anwendung simulative Marktwertveränderungen für die Finanzinstrumente errechnet werden. Die Analyse zeigt den absoluten Wertverlust, der bei einer Haltedauer von zehn Tagen und mit einer Wahrscheinlichkeit von 95,00 Prozent nicht überschritten wird.

Value-at-risk-Werte				
	31.12.2020 Devisenrisiko TEUR	31.12.2020 Zinsrisiko TEUR	31.12.2019 Devisenrisiko TEUR	31.12.2019 Zinsrisiko TEUR
Nach Währungen				
USD	8	0	14	0
EUR	0	0	0	2.067
Nach Positionen				
Geldmarkt	0	0	0	19
Kapitalmarkt	0	0	0	2.089
Hedge	8	0	14	3
Gesamtrisiko	Wert zum Jahresende TEUR	Höchstwert TEUR	Tiefstwert TEUR	Jahresdurch- schnittswert TEUR
2020	8	2.100	8	275
2019	2.078	2.319	23	616

39 Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns orientiert sich in seiner betriebswirtschaftlichen Ausrichtung zunächst an einer gebührenrechtlichen bzw. regulierten Sichtweise. Diese Sichtweise bezieht gegenüber der Rechnungslegung nach IFRS zusätzliche Elemente mit ein:

- Berücksichtigung der nicht bilanzierten Nachholeffekte aus der Umstellung der Rechnungslegung auf IFRS
- Einbeziehung des durch die Regulierungsbehörde genehmigten Modells zur Ausfinanzierung der betrieblichen Altersversorgung
- Gesetz zur Umsetzung der Amtshilferichtlinie sowie zur Änderung steuerlicher Vorschriften (Amtshilferichtlinie-Umsetzungsgesetz)
- Integration der DFS Energy
- Einbeziehung des Drittgeschäfts
- Berücksichtigung unkontrollierbarer Kosten.

Die Einbeziehung des Drittgeschäfts verbessert die Aussagekraft der internen Leistungsbeziehungen und ermöglicht eine transparente Trennung zwischen reguliertem Geschäft und Drittgeschäft. Das Drittgeschäft soll durch seine nicht regulierten Gewinne überdurchschnittlich zum Jahresergebnis beitragen. Ziel des Kapitalmanagements ist die Aufrechterhaltung der operativen Leistungsfähigkeit, die Absicherung der finanziellen Liquidität und damit verbunden der Aufbau bzw. die Stabilisierung des Eigenkapitals. Hierfür richtet der DFS-Konzern seine Planung und Steuerung nach den Regulierungsvorgaben der EU-Kommission aus.

Die regulierte Sichtweise bezieht die durch die Aufsichtsbehörden genehmigten, künftig zufließenden Gebühren ein und vermittelt so ein klares Bild über die Kapitalstruktur, Schulden und Geldströme. Vermögenswerte bzw. Schulden, die ganz oder teilweise der Regulierung unterliegen, werden in eine Regulatory Asset Base, also eine unter Regulierungsgesichtspunkten ermittelte Betrachtungsweise der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, überführt.

Die Ansicht des DFS-Konzerns wird mit der Ergänzung in Paragraf 31b Abs. 3 LuftVG unterstützt. Diese Regelung verpflichtet den Konzern, dessen steuerliche Belastung auf Basis des gebührenrechtlichen Ergebnisses zu ermitteln.

Überleitungsrechnung und Kennzahlen des regulierten Geschäfts		
	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Bilanzielles Konzern-Eigenkapital	-2.262.259	-1.419.247
Noch nicht angerechnete Nachholeffekte	69.061	136.137
Darauf entfallende latente Steuern	-7.178	-6.542
Betriebliche Altersversorgung nach gebührenrechtlicher Sichtweise	2.523.631	2.213.664
Veränderung des gebührenrechtlichen Eigenkapitals (Deckungslückenschluss)	888.838	410.810
Konsolidierung / Überleitung	-13.566	-17.599
Reguliertes Eigenkapital	1.198.527	1.317.223
Eigenkapitalquote	19,81 %	26,56 %
Eigenkapitalrentabilität	-7,84 %	2,64 %
Jahresfehlbetrag / -überschuss	-93.985	34.787
EBIT	-62.479	-30.932
Fremdkapital	4.852.686	3.641.388
Fremdkapitalquote	80,19 %	73,44 %
Gesamtkapitalrentabilität	-1,55 %	0,70 %
Verschuldungsgrad ¹⁴⁾	-6,43 %	-17,63 %
Flüssige Mittel	252.011	366.598
Finanzielle Vermögenswerte	790.177	758.948
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	648.457	152.776
Davon QTE-Transaktion	[19.121]	[22.081]
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	4.899	98.537
Davon QTE-Transaktion	[1.094]	[7.704]
Finanzielle Netto-Vermögenswerte (+)	388.832	874.233

¹⁴⁾ Bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation flüssiger Mittel.

40 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

40.1 Haftungsverhältnisse

Fälligkeiten der Avalgeschäfte					
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Unbefristete Laufzeit	Gesamt
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
2020	2.262	265	0	1.626	4.153
2019	1.974	366	0	434	2.774

Für die dargestellten Verpflichtungen wurden keine Rückstellungen gebildet, weil das Risiko für die Inanspruchnahme als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird. Unsicherheiten hinsichtlich des Betrags oder der Fälligkeit aus den Haftungsverhältnissen bestehen nicht.

Avalgeschäfte werden als Anzahlungs-, Gewährleistungs-, Vertragserfüllungs- sowie Bietungsgarantien für Simulations-, Radardaten- und Flugsicherungsanlagen abgewickelt. Am Ende des Geschäftsjahres bestanden keine Verpflichtungen aus der Begebung und Übertragung von Wechsel- und Scheckbürgschaften.

40.2 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Fälligkeiten der sonstigen finanziellen Verpflichtungen				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien an assoziierte Unternehmen	1.500	0	0	1.500
Davon beansprucht	0	0	0	0
Bestellobligo für				
- Immaterielle Vermögenswerte	16.805	19.732	0	36.537
- Sachanlagen	48.090	18.981	2.814	69.885
- Sachkosten	61.466	44.852	616	106.934
- Miete, Leasing, Pacht	1.822	1.285	143	3.250
Bankgarantie	0	10.000	0	10.000
	129.683	94.850	3.573	228.106
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien an assoziierte Unternehmen	1.500	0	0	1.500
Davon beansprucht	0	0	0	0
Bestellobligo für				
- Immaterielle Vermögenswerte	27.045	18.740	0	45.785
- Sachanlagen	28.188	28.094	3.978	60.260
- Sachkosten	71.240	48.896	1.168	121.304
- Miete, Leasing, Pacht	1.584	1.476	1.310	4.370
Bankgarantie	0	10.000	0	10.000
	129.557	107.206	6.456	243.219

Für die dargestellten Verpflichtungen wurden keine Rückstellungen gebildet, weil das Risiko für die Inanspruchnahme als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird. Unsicherheiten hinsichtlich des Betrags oder der Fälligkeit der sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen nicht.

Dem assoziierten Unternehmen wurde zur Deckung des jeweiligen Liquiditätsbedarfs eine Intercompany-Kontokorrentkreditlinie eingeräumt, die täglich im Rahmen des Cashpool in Anspruch genommen werden kann. Der Konzern optimiert dadurch insgesamt seine Konditionen bei Geldanlagen und Geldausleihungen und nutzt die Vorteile einer zentralen und systematischen Finanzdisposition.

Das Bestellobligo umfasst die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten sowie für den Erwerb von Sachanlagen.

41 Eventualforderungen

Zwischen der DFS und der FCS bestehen drei selbständig begründete, abstrakte Schuldanerkenntnisse:

Wirkung	26. April 2006	29. September 2008 bzw. 6. Oktober 2008	21. August 2018 bzw. 24. September 2018
Besicherung	Bestellung eines Registerpfandrechts Die Löschungsbewilligung des Registerpfandrechts wurde Anfang 2020 notariell beurkundet.	Bestellung eines Registerpfandrechts	Bestellung eines Registerpfandrechts
Gesetzliche Grundlage	§ 1 Gesetz über Rechte an Flugzeugen (LuftfzgG)	§ 1 Gesetz über Rechte an Flugzeugen (LuftfzgG)	§ 1 Gesetz über Rechte an Flugzeugen (LuftfzgG)
Begünstigter	DFS	DFS	DFS
Objekt	Flugzeug Typ Hawker Beechcraft Super King Air	Flugzeug Typ Hawker Beechcraft Super King Air	Flugzeug Typ Hawker Beechcraft Super King Air
Serien- nummer	FL-473 D-CFMD	FL-626 D-CFME	FL-1156 D-CFMF
Amtsgericht	Braunschweig	Braunschweig	Braunschweig
Eintragung	22. August 2006	16. September 2009	29. Oktober 2019
Löschung	14. April 2020	--	--
Grundlage	Darlehensvereinbarung vom März 2006	Darlehensvereinbarung vom September 2008 bzw. Oktober 2008	Darlehensvereinbarung vom August 2018 bzw. September 2018
Vertrags- partner	DFS IBS und FCS	DFS IBS und FCS	DFS IBS und FCS
Darlehen 1	In Höhe von 5,50 Mio. EUR für das Flugzeug FL-473 D-CFMD mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2022.	In Höhe von 4,30 Mio. EUR für das Flugzeug FL-626 D-CFME mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2025.	In Höhe von 5,56 Mio. EUR für das Flugzeug FL-1156 mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2033.
Darlehen 2	In Höhe von 3,00 Mio. EUR für das Flugvermessungssystem Typ Aerodata AeroFIS mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2016.	In Höhe von 1,70 Mio. EUR für das Flugvermessungssystem Typ Aerodata AeroFIS mit einer Laufzeit bis zum 30. Dezember 2019.	
Sonstiges	Das Darlehen für das Flugzeug ist während der gesamten Laufzeit durch ein abstraktes Schuldanerkenntnis zugunsten der DFS über eine Verbindlichkeit in Höhe von 8,50 Mio. EUR zu besichern. Von der Darlehenssumme wurden bisher 7,10 Mio. EUR abgerufen.	Das Darlehen für das Flugzeug ist während der gesamten Laufzeit durch ein abstraktes Schuldanerkenntnis zugunsten der DFS über eine Verbindlichkeit in Höhe von 6,00 Mio. EUR zu besichern. Von der Darlehenssumme wurden bisher 5,20 Mio. EUR abgerufen.	Das Darlehen für das Flugzeug ist während der gesamten Laufzeit durch ein abstraktes Schuldanerkenntnis zugunsten der DFS über eine Verbindlichkeit in Höhe von 5,56 Mio. EUR zu besichern. Die Darlehenssumme wurde in voller Höhe abgerufen.

42 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

- Zum 31. Dezember 2020 verließ Prof. Klaus-Dieter Scheurle nach acht Jahren als Vorsitzender der Geschäftsführung der DFS das Unternehmen. Sein Nachfolger wird Herr Arndt Schoenemann. Er wechselt vom Flugzeugausrüster Liebherr-Aerospace Lindenberg GmbH zur DFS.
- Die Gesellschafterin der DFS beschloss im Rahmen einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung am 22. Januar 2021, das Stammkapital um 300,00 Millionen Euro von 755,28 Millionen Euro auf 1.055,28 Millionen Euro gegen Ausgabe von 3,00 Millionen Geschäftsanteilen im Nennbetrag von je 100,00 Euro zu erhöhen und verpflichtete sich, die Zahlung zu erbringen. Sie erfolgte im Februar 2021.
- Die Geschäftsführung und Gewerkschaft der Flugsicherung konnten sich auf ein umfangreiches, ab 2021 gültiges Maßnahmenpaket unter den Bedingungen der COVID-19-Pandemie einigen. So wurde für die Jahre 2021 bis 2024 ein neuer Vergütungstarifvertrag abgeschlossen, der ausgelaufene Corona-Tarifvertrag wurde mit leichten Modifikationen verlängert, ein zusätzliches Altersteilzeitmodell wurde eingeführt und die Ausbildungsverpflichtung aus dem Kapa-Tarifvertrag wurde für den Zeitraum 2021 bis 2023 den aktuellen Entwicklungen im Luftverkehr angepasst.
- Aufgrund der fortschreitenden Verbreitung des Coronavirus werden sowohl national als auch weltweit zunehmend restriktive Gegenmaßnahmen mit Auswirkungen auf nahezu alle Branchen getroffen.

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

43 Honorar des unabhängigen Abschlussprüfers

Berechnetes Gesamthonorar des Abschlussprüfers nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB		
	31.12.2020 TEUR	31.12.2019 TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	165	197
Andere Bestätigungsleistungen	97	37
Steuerberatungsleistungen	9	6
Sonstige Leistungen	8	370
	279	610

44 Dienstleistungslizenzen

Der Paragraph 27c LuftVG verpflichtet den DFS-Konzern zur Wahrnehmung seiner hoheitlichen Aufgaben (vgl. Erläuterung 1.2 im Konzernlagebericht). Einzelheiten der Ausgestaltung dieser Aufgaben werden in einer unbefristeten Rahmenvereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland geregelt.

Gesetz und Rahmenvereinbarung berechtigen den Konzern als die derzeit beliehene Flugsicherungsorganisation von den Flughafenunternehmern nach Paragraph 27d LuftVG zu verlangen, dass sie:

- die baulichen und räumlichen Voraussetzungen der Flugsicherung schaffen und erhalten, die hierfür benötigten Grundstücke zur Verfügung stellen und die Verlegung und Instandhaltung von Kabelverbindungen auf ihren Grundstücken dulden;
- dem Flugsicherungspersonal die Mitbenutzung der an den Flugplätzen bestehenden Infrastruktur ermöglichen;
- die von ihnen überlassenen Bauten und Räume mit Energie und Wärme versorgen, sie heizen und klimatisieren, sonstige Versorgungsleistungen erbringen und die notwendige Entsorgung sicherstellen.

Im Gegenzug erstattet der Konzern den Flugplatzunternehmern die hierfür anfallenden Kosten.

Der DFS-Konzern ist gemäß Paragraph 31b Absatz 1 LuftVG mit der Wahrnehmung der in Paragraph 27c Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 genannten Aufgaben allein beauftragt (in Ergänzung mit Flugsicherungs-An- und Abflug-Kostenverordnung FSAAKV). Sollte eine andere Flugsicherungsorganisation mit den Aufgaben des Paragraphen 27c Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 bis 5 betraut werden, würden gesetzliche und vertragliche Rechte und Pflichten auf ebendiese Flugsicherungsorganisation übergehen.

Haupteinnahmequelle sind die vom DFS-Konzern eingenommenen Gebühren, die die geplanten Kosten decken sollen.

44.1 Center

Die Europäische Kommission reguliert seit dem 1. Januar 2012 den Streckenbereich durch ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen. Dazu legt sie die für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele und Warnschwellen für die Bereiche Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz über einen Regulierungszeitraum fest. Die einzelnen Regulierungsperioden umfassen fünf Jahre. Um in der Einführungsphase Erfahrungen zu sammeln, wurde die erste Referenzperiode auf drei Jahre (2012 bis 2014) begrenzt.

Die nationale Aufsichtsbehörde BAF stellt daraufhin auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke einen Leistungsplan auf, der mit den Leistungszielen der Europäischen Union vereinbar ist. Auf Vorschlag der nationalen Aufsichtsbehörden nehmen die Mitgliedstaaten die Leistungspläne an und teilen diese der Kommission mit. Diese bewertet die Leistungspläne und empfiehlt oder ergreift gegebenenfalls Behebungsmaßnahmen.

Mit Beginn der Regulierung stieg das unternehmerische Risiko für den DFS-Konzern. Die Kostenrisiken, die innerhalb einer Regulierungsperiode auftreten, verbleiben ergebniswirksam im Konzern. Dagegen wird das Verkehrsrisiko zwischen dem Konzern und den Luftraumnutzern geteilt. Eine Übersicht zur Chancen- und Risikoverteilung im Rahmen der Verkehrsmengenabweichung enthält die Erläuterung 3.1.3 im Konzernlagebericht.

Die Abweichungen werden vom BAF ermittelt und an die Europäische Kommission sowie EUROCONTROL gemeldet. EUROCONTROL prüft die Unterschiede und legt die Anpassungen den Vertretern der Mitgliedstaaten im Erweiterten Streckengebührenausschuss vor. Der Erweiterte Streckengebührenausschuss bereitet nach Konsultation mit den Luftraum-nutzern die angepassten Streckengebührensätze zur Verabschiedung durch die Erweiterte Kommission vor, die die endgültige Fassung beschließt.

Das BMVI veröffentlicht daraufhin auf der Grundlage der FS-Strecken-Kostenverordnung (FSStrKV) und unter Berücksichtigung der EU-Verordnungen einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste den Streckengebührensatz im Bundesgesetzblatt.

44.2 Tower

Seit 2015 unterliegt der Bereich An- und Abflug ebenfalls einer Regulierung. Das BMVI legt auf der Grundlage der FSAKV und unter Berücksichtigung der EU-Verordnungen einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste den Gebührensatz jährlich fest.

Zu diesem Zweck übermittelt der DFS-Konzern der nationalen Aufsichtsbehörde BAF eine Kostenschätzung für das kommende Jahr. Die Kostenschätzung basiert auf den Kosten des letzten Geschäftsjahres sowie den Einschätzungen der Kostenentwicklung im laufenden und im folgenden Geschäftsjahr. Der Gebührensatz errechnet sich aus dem Quotienten zwischen geplanten Kosten und geplantem Verkehrsaufkommen.

45 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

45.1 Nahestehende Unternehmen

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit werden Dienstleistungen auch für nahestehende Unternehmen erbracht. Umgekehrt erbringen die Konzerngesellschaften auch Leistungen für den DFS-Konzern. Innerhalb des Konzerns bestehen teilweise Abrechnungsverträge mit einer gegenseitigen Inanspruchnahme von Dienstleistungen, die als Kostenumlagen berechnet werden. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktbedingungen bzw. nach der Cost-plus-Methode abgewickelt und unterscheiden sich grundsätzlich nicht von den Geschäftsbeziehungen mit anderen Unternehmen.

Im Zuge der Konsolidierung eliminiert der DFS-Konzern die Salden und Geschäftsvorfälle zwischen der obersten Konzerngesellschaft und den vollkonsolidierten, nahestehenden Tochterunternehmen. Die Angaben hierzu werden im Anhang nicht erläutert.

Ausstehende Salden			
	Gesellschaft rin	Assoziierte Unternehmen	Beteiligungen
2020	TEUR	TEUR	TEUR
Finanzanlagen		19.384	2.604
Sonstige Vermögenswerte	924	51	0
Sonstige Verbindlichkeiten	-7.999	-1.251	-15
2019	TEUR	TEUR	TEUR
Finanzanlagen		21.776	2.660
Sonstige Vermögenswerte	622	113	77
Sonstige Verbindlichkeiten	-10.073	-1.589	-29

Erträge (+) und Aufwendungen (-)			
	Gesellschafterin	Assoziierte Unternehmen	Beteiligungen
2020	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	72.869	326	249
Bezogene Leistungen		-4.052	
Personalaufwand	-7.943		
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-4.195	-140
Zinserträge		209	
Erträge aus Beteiligungen			602
2019	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	73.416	326	206
Bezogene Leistungen		-3.679	
Personalaufwand	-8.531		
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-3.595	-254
Zinserträge		229	
Erträge aus Beteiligungen			551

Der DFS-Konzern unterhält im Rahmen der ihm übertragenen hoheitlichen Aufgaben im Bereich der Flugsicherung auch Geschäftsbeziehungen zur alleinigen, beherrschenden Gesellschafterin Bundesrepublik Deutschland sowie zu anderen von ihr kontrollierten Unternehmen. Diese Transaktionen werden zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen und unterscheiden sich grundsätzlich nicht von den Liefer- und Leistungsbeziehungen mit anderen Unternehmen. Die DFS macht von der Befreiungsvorschrift des IAS 24.25 Gebrauch und gibt keine Daten zu ausstehenden Salden und Geschäftsvorfällen mit im Bundeseigentum befindlichen Unternehmen an.

Der DFS-Konzern strebt im Rahmen seiner strategischen Ausrichtung einen maßgeblichen Einfluss bei der SES-Initiative der Europäischen Kommission an. Daher ist der Konzern seit Juni 2009 zusammen mit anderen führenden Organisationen aktives Mitglied des SESAR Joint Undertaking (SJU). Die Initiative entwickelte und modernisierte in mehreren Projekten die Anforderungen an Flugverkehrsmanagementnetzwerke, bedarfsgerechte Technologien und Verfahren. Seit 2014 mündet der SESAR-Entwicklungsprozess in die langfristige Phase der technischen Umsetzung und Errichtung von Air-Traffic-Management (ATM)-Verfahren (Deployment Management). Als Teil einer branchenübergreifenden Partnerschaft gewann der DFS-Konzern den Auftrag zur Planung, Koordinierung und Umsetzung einer umfassenden Modernisierung des europäischen Luftraums im Rahmen des Deployment Managements für den Zeitraum 2014 bis 2020. Der Auftrag finanziert sich aus Mitteln europäischer Förderprogramme, die für das Deployment Management insgesamt etwa drei Milliarden Euro vorsehen. Der Konzern nimmt damit Einfluss auf die Einführung neuer Technologien und Verfahren und profitiert, neben substanziellen Fördergeldern, auch von der Vermeidung fehlerhafter Kostenallokationen bzw. Fehlinvestitionen.

45.2 Nahestehende Personen

Zu den nahestehenden Personen gehören vor allem die Geschäftsführung, die Führungskräfte der Strukturebene 1, der Aufsichtsrat und deren Familienangehörige. Es fanden keine wesentlichen oder in ihrer Art oder Beschaffenheit unüblichen, berichtspflichtigen Transaktionen zwischen dem DFS-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements bzw. deren nächsten Familienangehörigen statt, die über das bestehende Anstellungs-, Dienst- oder Bestellungsverhältnis bzw. die vertragliche Vergütung hierfür hinausgehen. In den nachfolgenden Erläuterungen sind die Angaben zur Vergütung der Geschäftsführung sowie des Aufsichtsrats enthalten.

46 Organe der obersten Konzerngesellschaft

46.1 Geschäftsführung

Prof. Klaus-Dieter Scheurle,
Vorsitzender der Geschäftsführung (bis 31. Dezember 2020)

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

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

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

Zur Verteilung der Geschäftsführung vgl. Erläuterung 1.3 im Konzernlagebericht.

Kurzfristig fällige Leistungen für Mitglieder der Geschäftsführung			
	Erfolgsunabhängige Komponente (einschließlich Sachbezüge)	Erfolgsabhängige Komponente	Gesamtbezüge
2020	TEUR	TEUR	TEUR
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (Vorsitzender, bis 31. Dezember 2020)	343	166	509
Dirk Mahns (ab 1. Februar 2020)	233	0	233
Friedrich-Wilhelm Menge (ab 1. März 2020)	210	0	210
Dr. Kerstin Böcker (ab 15. August 2020)	104	0	104
Robert Schickling (bis 31. Januar 2020)	24	145	169
Dr. Michael Hann (bis 13. Februar 2020)	37	0	37
	951	311	1.262

Kurzfristig fällige Leistungen für Mitglieder der Geschäftsführung			
	Erfolgsunabhängige Komponente (einschließlich Sachbezüge)	Erfolgsabhängige Komponente	Gesamtbezüge
2019	TEUR	TEUR	TEUR
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (Vorsitzender)	340	157	497
Robert Schickling	292	136	428
Dr. Michael Hann	299	136	435
	931	429	1.360

Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses			
	Pensions- zusagen	Pensions- zahlungen	Aufwendungen für im laufenden Jahr erdiente Pensions- zusagen ¹⁵⁾
2020	TEUR	TEUR	TEUR
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (Vorsitzender)	2.704	0	345
Dirk Mahns	1.949	0	0
Friedrich-Wilhelm Menge	209	0	0
Dr. Kerstin Böcker	62	0	0
Frühere Mitglieder der Geschäftsführung	22.322	1.003	616
	27.246	1.003	961
2019	TEUR	TEUR	TEUR
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (Vorsitzender)	2.240	0	315
Robert Schickling	3.096	0	148
Dr. Michael Hann	1.996	0	265
Frühere Mitglieder der Geschäftsführung	15.938	796	264
	23.270	796	992

¹⁵⁾ Dienstzeitaufwand (Service cost) und Zinsaufwand (Interest cost)

Der DFS-Konzern gewährte keine Vorschüsse, Kredite oder Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses an Mitglieder der Geschäftsführung bzw. ehemalige Geschäftsführer. Zudem leistete er keine Vergütungen aus Beratungs- oder Dienstleistungsverträgen. Andere langfristig fällige Leistungen und aktienbasierte Vergütungen lagen nicht vor.

46.2 Aufsichtsrat

Vertreter der Gesellschafterin

Dr. Tamara Zieschang

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

Dr. Martina Hinricher

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

Frank Best

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

Carmen von Bornstaedt-Radbruch

Ministerialrätin a.D.

Antje Geese

Ministerialdirigentin
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Armin Havenith

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

Dr. Angelika Kreppein

Regierungsdirektorin
Bundesministerium der Finanzen

Dr. Carl-Stefan Neumann

Geschäftsführer
Carl-Stefan Neumann Advisory & Investments GmbH

Vertreter der Arbeitnehmer

Sabrina Leitzbach

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

Markus Siebers

Fluglotse
(Stellvertretender Vorsitzender bis 16. Dezember 2020)

Oktay Kaya

Vorsitzender Gesamtbetriebsrat
Fluglotse
(Aufsichtsratsmitglied ab 18. Januar 2020)

Peter Schaaf

Vorsitzender Konzernbetriebsrat
Fluglotse
(Aufsichtsratsmitglied bis 17. Januar 2020)

André Vöcking

Flugsicherungsingenieur

Andrea Wächter

Leiterin Tower Hamburg

Jörg Waldhorst

Referent Luftfahrt

Im Geschäftsjahr fanden turnusgemäß vier ordentliche Sitzungen sowie zwei Sondersitzungen statt.

Vergütung des Aufsichtsrats		
	31.12.2020 TEUR	31.12.2019 TEUR
Frank Best	0,00	3,10
Carmen von Bornstaedt-Radbruch	4,00	2,40
Antje Geese	5,10	3,10
Armin Havenith	4,30	0,00
Dr. Martina Hinricher	1,00	3,50
Oktay Kaya	4,00	0,00
Dr. Angelika Kreppein	4,20	2,80
Sabrina Leitzbach	4,10	2,70
Dr. Carl-Stefan Neumann	5,20	3,20
Peter Schaaf	0,30	2,20
Markus Siebers	5,00	3,20
André Vöcking	4,10	2,60
Andrea Wächter	4,20	2,40
Jörg Waldhorst	4,10	2,40
Dr. Tamara Zieschang ¹⁶⁾	4,50	0,00
	54,10	33,60

¹⁶⁾ Die Zahlung erfolgte direkt an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist durch Gesellschafterbeschlüsse geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine Jahresvergütung von 4.000,00 Euro. Für die Vorsitzenden der Ausschüsse sowie den stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats beträgt diese Jahresvergütung 5.000,00 Euro und für die Vorsitzende des Aufsichtsrats 6.000,00 Euro.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten keine Vorschüsse, Kredite und Vergütungen aus Beratungs- oder Dienstleistungsverträgen.

47 Angaben zum Public Corporate Governance Kodex

Der DFS-Konzern unterwirft sich dem Public Corporate Governance Kodex des Bundes. Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat geben jährlich gemeinsam eine Entsprechenserklärung ab und veröffentlichen den Corporate-Governance-Bericht auf der Internetseite des Unternehmens.

Langen, den 26. Februar 2021

Dr. Kerstin Böcker
Geschäftsführerin
Personal

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilen wir wie folgt:

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz vom 31. Dezember 2020, der Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft.

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf die nichtfinanzielle Konzernerklärung und die Konzernerklärung zur Unternehmensführung (ggf. weitere) sowie nachfolgende lageberichtsfremde Angaben.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen 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 Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

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

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir hierzu weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung 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 Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.
- 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 Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns 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 Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns 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, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht 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 Konzernabschlusses und Konzernlageberichts 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 Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, 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 Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieses Systems der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2021

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Susanne Schorse
Wirtschaftsprüferin

Martin Lächele
Wirtschaftsprüfer

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEROSENSE	FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH, Wien, Österreich
AfA	Absetzung für Abnutzung
AG	Aktiengesellschaft
AIM	Aeronautical Information Management
ANA	L'Administration de la Navigation Aérienne du Luxembourg, Findel, Luxembourg
ANSL	Air Navigation Solutions Limited, London, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland
ANSP	Air Navigation Service Provider
Art.	Artikel
AS	Aeronautical Solutions
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service
ATZ-TV	Altersteilzeit-Tarifvertrag
AUSTRO CONTROL	AUSTRO CONTROL Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH, Wien, Österreich
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Langen, Deutschland
bAV	betriebliche Altersversorgung
BHD	Bahrain Dinar
BFS	Bundesanstalt für Flugsicherung, Langen, Deutschland
BGBI	Bundesgesetzblatt
BilReG	Gesetz zur Einführung internationaler Rechnungslegungsstandards und zur Sicherung der Qualität der Abschlussprüfung
BILSODA	BILSODA GmbH & Co. KG, Pullach, Deutschland
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMF	Bundesministerium für Finanzen, Berlin, Deutschland
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung, Bonn, Deutschland
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, Deutschland
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Berlin, Deutschland
bzw.	Beziehungsweise
ca.	Circa
CEF	Connecting Europe Facility
CHF	Schweizer Franken
CMS	Compliance-Management-System
Co.	Compagnie
Corona-Tarifvertrag	Tarifvertrag zum bedarfsgerechten Personaleinsatz in Pandemie-Zeiten für die bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
CO W. L. L.	Company with limited liability
DAS	DFS Aviation Services GmbH, Langen, Deutschland
DAS Bahrain	DFS Aviation Services Bahrain CO W. L. L., Bahrain
DCF	Discounted Cashflow
de	Domain für Deutschland

DFS	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, Deutschland
DFS Energy	DFS Energy GmbH, Langen, Deutschland
DFS IBS	DFS International Business Services GmbH, Langen, Deutschland
DFS U-Kasse	DFS Unterstützungskasse GmbH, Langen, Deutschland
d. h.	das heißt
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e. V., Berlin, Deutschland
DLE	Dienstleistungseinheit
DM	Deutsche Mark
Dr.	Doktor
Droniq	Droniq GmbH, Frankfurt, Deutschland
DVOR	Doppler-VHF (Very High Frequency) Omnidirectional Radio Range
DWD	Deutscher Wetterdienst, Offenbach, Deutschland
EAD	European AIS (Aeronautical Information Service) Database
EAL	Edinburgh Airport Ltd.. Edinburgh, Schottland
EANPG	European Air Navigation Planning Group
EASA	European Aviation Safety Agency, Köln, Deutschland
EBIT	Earnings before interest and taxes
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization
EBT	Earnings before taxes
EG	Europäische Gemeinschaft
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service
Eisenschmidt	R. Eisenschmidt GmbH, Egelsbach, Deutschland
ESSP SAS	European Satellite Services Provider Société par Actions Simplifiée, Toulouse, Frankreich
ETV	Eingruppierungstarifvertrag
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Navigation, Brüssel, Belgien
EUROSTAT	Statistisches Amt der Europäischen Union
e. V.	eingetragener Verein
EWU	Europäische Währungsunion
FAB(EC)	Functional Airspace Block (Europe Central)
FCS	Flight Calibration Services GmbH, Braunschweig, Deutschland
FMC	Flughafen Magdeburg-Cochstedt GmbH, Hecklingen, Deutschland
FSAKV	Flugsicherungs-An- und Abflug-Kostenverordnung
FS-AuftragsV	Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens
FS-DiensteVO	Flugsicherungsdienste-Verordnung
FS-DurchführungsV	Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung
FSStrKV	Flugsicherungs-Strecken-Kostenverordnung
FührposGleichberG	Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst
FVK	Flugverkehrskontrolle
GBP	Great Britain Pound – Pfund Sterling
GdF	Gewerkschaft der Flugsicherung e. V., Frankfurt, Deutschland
GF	Geschäftsführung
ggf.	Gegebenenfalls

GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GPS	Global Positioning System
GroupEAD	GroupEAD Europe S. L., Madrid, Spanien
GuV	Gewinn- und Verlustrechnung
HGB	Handelsgesetzbuch
HRB	Handelsregister Abteilung B
IAS	International Accounting Standards
IASB	International Accounting Standards Board
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
iCAS	iTEC (interoperability Through European Collaboration) Center Automation System
IDW PS	Prüfungsstandards vom Institut der Wirtschaftsprüfer e. V.
ifo	Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V., München, Deutschland
IFR	Instrument Flight Rules
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee
IFRS	International Financial Reporting Standards
i. G.	im Generalstab(sdienst)
i. H. v.	in Höhe von
IKS	Internes Kontrollsystem
ILV	Interne Leistungsverrechnung
IMC	Instrument Meteorological Conditions
inkl.	Inklusive
ISIS-XM	Improved Speech Integrated System
ISO	International Organisation for Standardisation
IT	Informationstechnologie
IWH	Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle, Halle, Deutschland
Kap.	Kapitel
Kapa-Tarifvertrag	Tarifvertrag zur Steigerung der operativen Kapazitäten im Flugverkehrskontrolldienst und Zukunftsinitiative in der operativen Ausbildung für die bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den operativen Diensten
KAT	Kaufbeuren ATM Training GmbH, Kaufbeuren, Deutschland
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt, Deutschland
Kfz.	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft
km	Kilometer
KTV	Tarifvertrag über Kranken- und Pflegeversicherung
LBA	Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig, Deutschland
Ltd.	Limited
LufABw	Luftfahrtamt der Bundeswehr, Köln-Wahn, Deutschland
LuftfzgG	Gesetze über Rechte an Flugzeugen
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVStAbsenkV	Luftverkehrssteuer-Absenkungsverordnung
LuftVStG	Luftverkehrssteuergesetz
LuftVStFestV	Luftverkehrssteuer-Festlegungsverordnung

MaRS	Modernisation and Replacement of Surveillance Infrastructure
max.	maximal(e/es)
Mio.	Millionen
MTV	Manteltarifvertrag
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre
n	Platzhalter für laufendes Geschäftsjahr
NATS	National Air Traffic Services, Whiteley, Fareham, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland
NordLB	Norddeutsche Landesbank Girozentrale, Hannover, Deutschland
NOTAM	Notice to Airmen
Nr.	Nummer
NV	Naamloze vennootschap (belgische Aktiengesellschaft)
OAT	Operational Air Traffic
OCI	Other Comprehensive Income
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris, Frankreich
P1	Projekt 1
PCGK	Public Corporate Governance Kodex
PEI	Paul-Ehrlich-Institut, Langen, Deutschland
PMV	Participatiemaatschappij Vlaanderen N. V., Brüssel, Belgien
Prof.	Professor
QBIC Arkiv	QBIC Arkiv FUND N. V., Gent, Belgien
QBIC Feeder	QBIC FEEDER FUND N. V., Gent, Belgien
QTE	Qualified Technological Equipment (Cross Border)
RASUM	Radio Site Upgrade and Modernisation
RMA	Risikomanagement-Ausschuss
RMS	Risikomanagementsystem
RP	Regulierungsperiode
RTC	Remote Tower Control
RWI	Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Essen, Essen, Deutschland
S.	Seite, Satz
S. A.	Société Anonyme
S-ATM	sektorloses Air Traffic Management
SDA	SESAR Deployment Alliance
SES	Single European Sky
SESAR	Single European Sky Air Traffic Management Research
SGD	Singapur Dollar
SJU	SESAR Joint Undertaking
SKYNAV S.A.	SKYNAV Société Anonyme, Awans, Belgien
S. L.	Sociedad de Responsabilidad Limitada
sog.	Sogenannte
SSC	Single Sky Committee
STATFOR	Statistics and Forecast Service (von EUROCONTROL)
StrukturTV	Tarifvertrag über Strukturmaßnahmen und Vorruhestand
T	Tausend (Währungseinheiten)
TATS	Tower Air Traffic Services S. L., Madrid, Spanien

Terra Drone	Terra Drone Corporation, Tokio, Japan
TVöD	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst
u. a.	unter anderem
UAS	Unbemannte Luftfahrzeugsysteme
UNIFLY	UNIFLY N.V., Antwerpen, Belgien
UK	United Kingdom
ÜVersTV	Übergangsversorgungstarifvertrag
US	United States
USA	United States of America
USD	United States Dollar
UTM	Unmanned Traffic Management
VAFORIT	Very Advanced Flight Data Processing Operational Requirements Implementation
VaR	Value-at-risk
VersTV	Versorgungstarifvertrag
VFR	Visual Flight Rules, Sichtflugregeln
vgl.	Vergleiche
VHF	Very high frequency
VITO	Vlaamse Instelling Voor Technologisch Onderzoek, Mol, Belgien
VMC	Visual Meteorological Conditions
VO	Verordnung
WACC	Weighted average cost of capital – Durchschnittliche Verzinsung des Kapitals
WpHG	Wertpapierhandelsgesetz
www	World Wide Web
z. B.	zum Beispiel

Impressum

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Unternehmenskommunikation
Am DFS-Campus 10
63225 Langen

Telefon 06103 707-4111
E-Mail info@dfs.de
Internet www.dfs.de

ISSN 1865-6420

Bildnachweis
Quelle: BMVI

