

Geschäftsbericht 2021



DFS Deutsche Flugsicherung

Das Geschäftsjahr 2021

Bericht des Aufsichtsrates

Art und Umfang der Prüfung und Beratung

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2021 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 vom 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.

Im Geschäftsjahr 2021 kam es zu mehreren personellen Veränderungen im Aufsichtsrat. Frau Dr. Tamara Zieschang und Frau Dr. Angelika Kreppein haben den Aufsichtsrat verlassen, ihnen folgten Frau Iris Reimold und Herr Thorsten Ruge. Die Funktion der Aufsichtsratsvorsitzenden übernahm im September Frau Antje Geese. Den ausgeschiedenen Mitgliedern dankt der Aufsichtsrat für die engagierte Arbeit und die übernommene Verantwortung.

Die Geschäftsführung, die ab April mit dem Amtsantritt von Herrn Arndt Schoenemann als Vorsitzenden der Geschäftsführung komplettiert wurde, berichtete gegenüber dem Aufsichtsrat ordnungsgemäß, regelmäßig, zeitnah und umfassend über den Geschäftsverlauf und alle wichtigen strategischen und operativen Entscheidungen. Über wichtige Themen wurde der Aufsichtsrat ad hoc informiert. So wurde über die Finanzlage und insbesondere die Liquiditätssituation weiterhin monatlich berichtet. Die Regelberichterstattung erfolgte auf Basis der Quartalsberichte gemäß § 90 Abs. 1 Nr. 3 AktG.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2021 zu vier ordentlichen Sitzungen zusammen, um über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft zu beraten. Ergänzend fanden zwei Sondersitzungen statt, in denen über die Zielvereinbarung der Geschäftsführung mit dem Aufsichtsrat und eine Angebotsabgabe im Drittgeschäft entschieden wurde.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen Sitzungen im Jahr 2021 schwerpunktmäßig mit

- dem Jahres- und dem Konzernabschluss 2020, dem Lagebericht sowie dem Konzernlagebericht und dem Bericht der Abschlussprüfer über die Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses 2020,
- dem Konzern-Wirtschaftsplan 2022 mit dem dazugehörigen Investitions- und Finanzplan,
- der Konzernstrategie DFS 2030,
- die Zielvereinbarungssystematik mit der Geschäftsführung,
- der Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und der Geschäftsführung,
- dem Projekt der IP-Ertüchtigung der Funk- und Radarstandorte,
- Nachtrag zum Projekt Neubau Logistikzentrum,
- einer Angebotsabgabe der DAS-Bahrain,

- Angebotsabgaben der DFS Aviation Services GmbH (DAS) für ein Remote-Tower Center in Niedersachsen und
- der Anpassung der Geschäftsordnung der Geschäftsführung und der Geschäftsordnungen von Aufsichtsratsausschüssen.

Ergebnis der Prüfung


Der Aufsichtsrat stellt fest, dass das Unternehmen sich durch einen intensiven Strategieprozess gut auf die nächsten Jahre vorbereitet und dadurch auch eine solide Struktur für zukünftige Herausforderungen geschaffen hat. Im Nachgang bekannt gewordene Implausibilitäten hinsichtlich der Vorlage des zustimmungspflichtigen Projektes „Neubau Logistikzentrum“ hat der Aufsichtsrat unter Hinzuziehung der Konzernrevision untersucht. Im Ergebnis wurde die Projektsteuerung und -kontrolle noch weiter verbessert, um für die Zukunft das Auftreten solcher Implausibilitäten auszuschließen. In der aktuellen Coronakrise gelang es dem Unternehmen die notwendigen Kapazitäten unter anhaltend hohem Sicherheitsniveau bereit zu stellen und somit der Aufgabe der hoheitlichen Flugsicherung in Deutschland verlässlich gerecht zu werden.

Auf Basis des Prüfberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Mazars GmbH & Co. KG hat der Aufsichtsrat den Jahres- und Konzernabschluss 2020 sowie die entsprechenden Lageberichte nebst Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz beraten. Eine Vorberatung fand durch den Auditausschuss statt. In die Prüfungen einbezogen wurde dabei auch 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 zu den Prüfberichten und den Feststellungen des Abschlussprüfers. 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.

Die Pandemie stellte Unternehmen wie auch das gesamte gesellschaftliche Leben vor neue Herausforderungen. Die Luftfahrtbranche war hiervon sehr stark betroffen. Daher dankt der Aufsichtsrat der Geschäftsführung sowie ganz besonders allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz in dem für die Luftfahrt erneut schwierigen Jahr 2021.

Mai 2022

Der Aufsichtsrat



Antje Geese
Vorsitzende



Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzende Antje Geese Ministerialdirigentin Bundesministerium für Digitales und Verkehr	Stellvertretende Vorsitzende Sabrina Leitzbach Fluglotsin
Carmen von Bornstaedt-Radbruch Ministerialrätin Bundesministerium der Verteidigung	Armin Havenith Oberst i.G. Bundesministerium der Verteidigung
Oktay Kaya Vorsitzender Gesamtbetriebsrat	Dr. Carl-Stefan Neumann Geschäftsführer Carl-Stefan Neumann Advisory & Investments GmbH
Iris Reimold Ministerialrätin Bundesministerium für Digitales und Verkehr	Thorsten Ruge Ministerialrat Bundesministerium der Finanzen
Markus Siebers Supervisor Tower (in Übergangsvorsorgung)	André Vöcking FS-Ingenieur
Andrea Wächter Leiterin Flugsicherungsbetrieb Tower	Jörg Waldhorst Referent Luftfahrthindernisse

Stand: 31. Dezember 2021

Mitglieder des Beirats

Vorsitzender
Steffen Bilger

Abgeordneter
Deutscher Bundestag

Dr. Constantin Alsheimer
Vorsitzender des Vorstands
Mainova AG

Dr. Karsten Benz
Vorsitzender des Aufsichtsrates
Droniq GmbH

Dr. Jürgen Bierbaum
Stv. Vorstandsvorsitzender
ALTE LEIPZIGER-HALLESCHE Konzern

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

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

Dr. Detlef Kayser
Mitglied des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

Oliver Luksic
Abgeordneter
Deutscher Bundestag

Joachim Müller
Group Chief Executive Officer
Allianz Global Corporate & Specialty AG

Alois Rainer
Abgeordneter
Deutscher Bundestag

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

Prof. Dr. Sven Simon
Abgeordneter
Europäisches Parlament

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

Stand: 31. Dezember 2021

Zusammengefasster Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für das Geschäftsjahr 2021

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

Konzernlagebericht

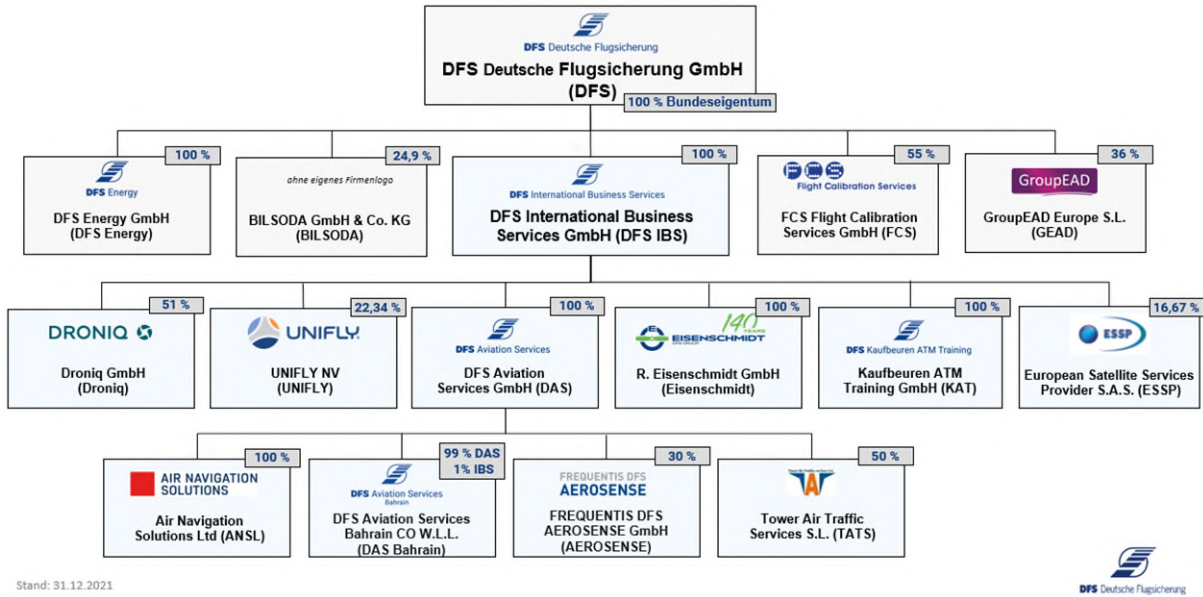
1 Grundlagen des Konzerns.....	9
2 Wirtschaftsbericht.....	17
3 Segmententwicklung.....	33
4 Mitarbeiter.....	38
5 Compliance.....	41
6 Risikobericht.....	42
7 Prognosebericht.....	47
8 Erläuterungen zum Einzelabschluss der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (HGB).....	53

Konzernabschluss

Konzern-Gesamtergebnisrechnung	62
Konzern-Bilanz	64
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	66
Konzern-Kapitalflussrechnung	67
Konzern-Anhang	68
Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung	91
Erläuterungen zur Bilanz	97
Sonstige Erläuterungen	124
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	150
Abkürzungsverzeichnis	154

1 Grundlagen des Konzerns

1.1 Konzernstruktur



Das regulierte Geschäft Flugsicherungsdienste leitet sich aus den Aufgabenstellungen des § 27c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ab. Die DFS erbringt als beliehenes Unternehmen in hoheitlichem Auftrag Flugverkehrsdienste sowie Unterstützungsdienste. Zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle betreibt die DFS vier Kontrollzentralen in Langen, München, Karlsruhe und Bremen sowie Kontrolltürme an den 15 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen.

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

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

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

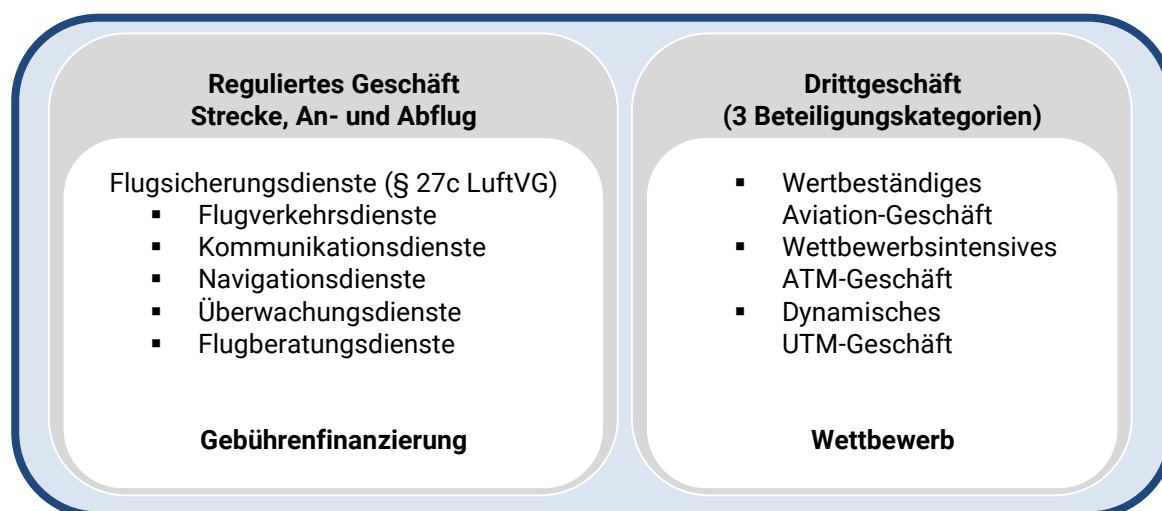
Die Gebühren für Flugplatzkontrolldienste werden durch Rechtsverordnung des Bundes für den An- und Abflugbereich (§1 (1) FSAAKV) festgesetzt.

1.2 Geschäftstätigkeit

1.2.1 Überblick

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

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



1.2.2 Reguliertes Geschäft

Das regulierte Geschäft Flugsicherungsdienste leitet sich aus den Aufgabenstellungen des § 27c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ab. Die DFS erbringt als beliehenes Unternehmen in hoheitlichem Auftrag Flugverkehrsdienste sowie Unterstützungsdienste. Zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle betreibt die DFS insgesamt vier Kontrollzentralen in Langen, München, Karlsruhe und Bremen. Von dort aus werden die Strecken- und An- und Abflugkontrolldienste (APP) für den unteren und oberen Luftraum sowie die Flugverkehrskontrolldienste an den 15 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen erbracht. Diese beinhalten u. a. auch Flugberatungsdienste, Verkehrsflussregelungen und das Luftraummanagement. Hierfür entwickelt und betreibt sie Systeme für Air-Traffic-Management (ATM), Kommunikations-, Ortungs- und Navigationsdienste und die Administration.

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

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

1.2.3 Drittgeschäft

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

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

1.3 Rechtlicher Rahmen und Führungsorganisation

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

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

Alleingeschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland.

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

Vorsitzender der Geschäftsführung	Geschäftsführer Betrieb	Geschäftsführer Technik	Geschäftsführer Personal (Arbeitsdirektor)
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> Personalstrategie Tarifstrategie und Tarifpolitik Personalmanagement Personalentwicklung, Aus- und Weiterbildung grundlegende Ausbildung (Institutional Training) für das operative Personal (Flugverkehrsdienste) Personalplanung (ohne Kapazitätsplanung operatives Personal) Entgeltabrechnung Vergütungs- und Anreizsysteme Betriebliche Altersversorgung Soziales und Gesundheitsmanagement Arbeitsschutz, Unfallverhütung Arbeitsrecht, Tarifrecht

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

Zusammengefasster Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

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

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

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

1.4 Strategien und Ziele

1.4.1 Strategische Ausrichtung

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4.2 Programm STEP

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

Aufgrund der erheblichen Einnahmeverluste hat die Geschäftsführung das Programm STEP ins Leben gerufen. STEP ist das **ST**rategische **E**ffizienzsteigerungs-**P**rogramm der DFS und hat das Ziel, die

finanzielle Nachhaltigkeit durch hohe Kostendisziplin, effiziente Abläufe und einen optimalen Ressourceneinsatz zu sichern. Um die notwendige Personalkostenreduktion zu erreichen, müssen die Prozesse und Strukturen effizienter und zukunftsorientiert organisiert werden.

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

1.4.3 Finanzstrategie

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

Gute bis sehr gute Bonität

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

Angemessene Liquidität

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

Adäquate Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote

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

Geringe Verschuldung

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

Risikomanagementsystem

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

1.5 Steuerung

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

Reguliertes Geschäft

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

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

Betriebskosten

Personalkosten

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

+ Abschreibungen

= Primärkosten

+ Belastungen aus interner Leistungsverrechnung (ILV)

./. Entlastungen aus interner Leistungsverrechnung (ILV)

= Betriebskosten

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

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

Drittgeschäft

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

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

1.6 Forschung und Entwicklung

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

Die DFS treibt im Rahmen ihrer DFS-Konzernstrategie 2030 innovative Entwicklungen gezielt voran. Die nationalen Aktivitäten befassen sich mit regionalen Herausforderungen wie der Optimierung von Flugrouten für Überflüge und des Betriebs von hoch belasteten Flughäfen wie Frankfurt und München einschließlich ihrer An- und Abflüge. Hierzu führt die DFS Real- und Schnellzeitsimulationen durch, erprobt neue Schlüsseltechnologien und entwickelt darauf aufbauende Flugsicherungssoftware und geeignete Simulatoren. Überdies beteiligt sich die DFS auch an Förderprogrammen des Bundes, wie beispielsweise dem Luftfahrt-Forschungsprogramm sowie der Forschungsinitiative mFUND (Modernitätssfonds). Im Luftfahrt-Forschungsprogramm leitet die DFS zum wiederholten Mal ein Verbundvorhaben. Absicht bei Förderprojekten und allen weiteren Kooperationen ist, gemeinsam mit deutschen Partnern aus Forschung und Industrie die Ausgangsbasis für spätere internationale Aktivitäten zu verbessern.

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

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

2 Wirtschaftsbericht

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie politische, rechtliche und branchentypische Faktoren beeinflussen maßgeblich den Luftverkehr. Während eine prosperierende Weltwirtschaft den Luftverkehr fördert, können politische Spannungen, Naturkatastrophen, regulatorische, rechtliche oder steuerliche Belastungen sowie weltweite Häufungen von Krankheiten (Pandemien) negative Auswirkungen zeigen. Die Anzahl der Flüge wirkt sich maßgeblich sowohl auf die Geschäftstätigkeit des regulierten Geschäfts als auch auf wesentliche Elemente des Drittgeschäfts aus.

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

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

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

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

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

2.2 Geschäftsverlauf

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

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

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

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

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

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

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

2.2.1 Entwicklung des Luftverkehrs

IFR-Flüge 2021

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

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

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

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

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

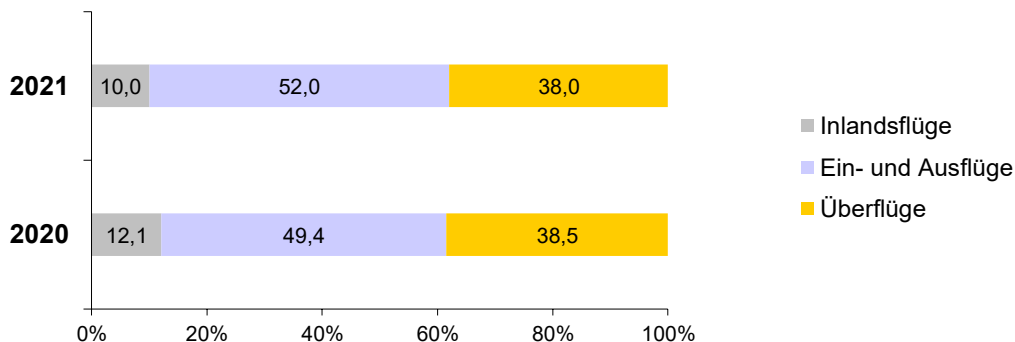
IFR-Flüge in Deutschland			
	2021	2020	Veränderung
Zivile Flüge	1.624.640	1.418.619	+14,5%
Militärische Flüge	44.499	42.149	5,6%
Summe	1.669.139	1.460.768	+14,3%

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

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

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

Verteilung der IFR-Flüge (%)



Luftverkehr an DFS-betreuten Flughäfen

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

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

Luftverkehr im Vereinigten Königreich (UK)

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

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

Drohnen – Integration und Detektion

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

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

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

2.2.2 Wesentliche rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Gebührenbemessung und Erfolgsermittlung

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

Da insbesondere der 2013 geänderte IAS 19 erhebliche Schwankungen im Eigenkapital verursachte, mussten die regulatorischen Rahmenbedingungen angepasst werden, um volatile Gebühren zu vermeiden. Mit fachlicher Weisung vom 12. Dezember 2012 legte das BAF fest, dass der tatsächliche Finanzierungsaufwand für die bAV keinen spezifischen Kosteneffizienzziele der Leistungsplanung unterliegen soll, sondern als Teil der „festgestellten Kosten“ der Leistungsplanung angesehen wird und somit Teil der Kostenbasis ist. Die Gebühr berücksichtigt im Rahmen der Leistungsplanung in sinngemäßer Anwendung von IAS 19 den Dienstzeit- und Zinsaufwand. Dabei orientiert sich der für die dritte Regulierungsperiode an vorsichtigen kaufmännischen Erwägungen ausgerichtete einheitliche Zinssatz zur Ermittlung der Verpflichtungen an dem Zinssatz, der mit dem der bAV gewidmeten Vermögen erzielt werden kann (2,85 Prozent, vormals 3,54 Prozent in RP 2). Unterschiede zwischen Verpflichtungsumfang und Vermögen (Deckungslücken-/überschüsse) werden rollierend über die durchschnittliche Restarbeitszeit (15 Jahre) der Mitarbeiter verteilt und in den folgenden Regulierungsperioden zusätzlich als Gebührenbestandteil berücksichtigt (kalkulatorisches Modell) und erhöht Umsatzerlöse und Liquidität. Weitere vorsichtige Annahmen zur Karriere, Gehalts- und Inflationsentwicklung unterstützen die fristgerechte Ausfinanzierung, vermeiden zufällige Schwankungen in der Gebührengrundlage und damit eine willkürliche Belastung der Luftraumnutzer.

Zusätzlich erlaubte die Regulierungsbehörde, die sich aus der Umstellung der Gebührenberechnung von HGB auf IFRS ergebenden wesentlichen Bewertungsunterschiede in den Bilanzpositionen Anlagevermögen (Entwicklungskosten, Fremdkapitalkosten, Abschreibungen), Pensionsverpflichtungen und sonstige Rückstellungen (sog. Nachholeffekte) zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen und den Nachfinanzierungsbedarf über einen Verteilungszeitraum von 15 Jahren (bis Ende 2021) dem Luftraumnutzer in Rechnung zu stellen (Art. 22 der EU-Verordnung 2019/317).

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

Eigenkapitalstärkung seitens der Bundesrepublik Deutschland

Der Bundesgesetzgeber beschloss am 11. Dezember 2020 im Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2021 (BT-Drucksache 19/22600) die haushaltsrechtliche Ermächtigung, der DFS 300 Mio. EUR im Jahr 2021 als Stammkapital zuzuführen. Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtete sich als Alleingeschafterin, das Stammkapital entsprechend zu erhöhen und leistete im Jahr 2021 die entsprechende Zahlung. Mit dieser Maßnahme sollen die Eigenkapitalbasis der DFS stabilisiert und COVID-19-bedingte Einnahmeausfälle teilkompensiert werden.

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

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

Regulierungsperiode 3

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

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

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

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

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

Unkontrollierbare Kosten – Costs exempt from cost-sharing

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

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

Europäisches Förderprogramm

Die EU plant bis Ende 2023 über die Connecting Europe Facility (CEF) eine Förderung gezielter Investitionen in den Air Traffic Management (ATM)-Sektor bis zu einer Höhe von über 2,5 Mrd. EUR (inkl. des neuen EU-Finanzrahmens ab 2021; gegenwärtig in Ausarbeitung). Die DFS beteiligt sich an diesem Programm und erhält derzeit bis Ende 2023 Fördergelder in einer Höhe von maximal 212,2 Mio. EUR. Allerdings werden Fördergelder nach Art. 14 Abs. 2; 13 der VO (EU) 409/2013 (Common Projects) als „andere Einnahmen“ gemäß Art. 25 Absatz 3a) der VO (EG) 2019/317 gewertet, die zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren verwendet werden sollen.

EEG-Umlagebefreiung

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

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

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

2.2.3 Prognose-Ist-Vergleich

Prognose-Ist-Vergleich 2021			
	Ist zum 31.12.2020	Prognose für 2021	Ist zum 31.12.2021
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 6,79 Mio. An-/Abflug: 0,63 Mio.	Tendenziell leichter Anstieg	Strecke: 7,68 Mio. An-/Abflug: 0,70 Mio.
Umsatzerlöse gesamt	1.111,3 Mio. EUR	Nicht kostendeckend	1.375,3 Mio. EUR
Umsatzerlöse Drittgeschäft (bei Gesamtleistung)	79,8 Mio. EUR (80,7 Mio. EUR)	Reduzierte Umsatzerlöse	85,0 Mio. EUR (85,8 Mio. EUR)
Abschreibungen	102,0 Mio. EUR	Etwa Vorjahresniveau	103,1 Mio. EUR
Ergebnis gesamt (inkl. Minderheitsanteil)	-94,0 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im hohen zweistelligen Mio.-EUR-Bereich	-134,7 Mio. EUR
Ergebnis Drittgeschäft	-7,4 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im hohen einstelligen Mio.-EUR-Bereich	-5,8 Mio. EUR
FVK-Ausbildungsbeginn (davon DFS-Anteil)	116 (94)	Weiterhin Nachführung von Auszubildenden	85 (72)

Die Ergebnisentwicklung wird in Kapitel 2.5 dargestellt.

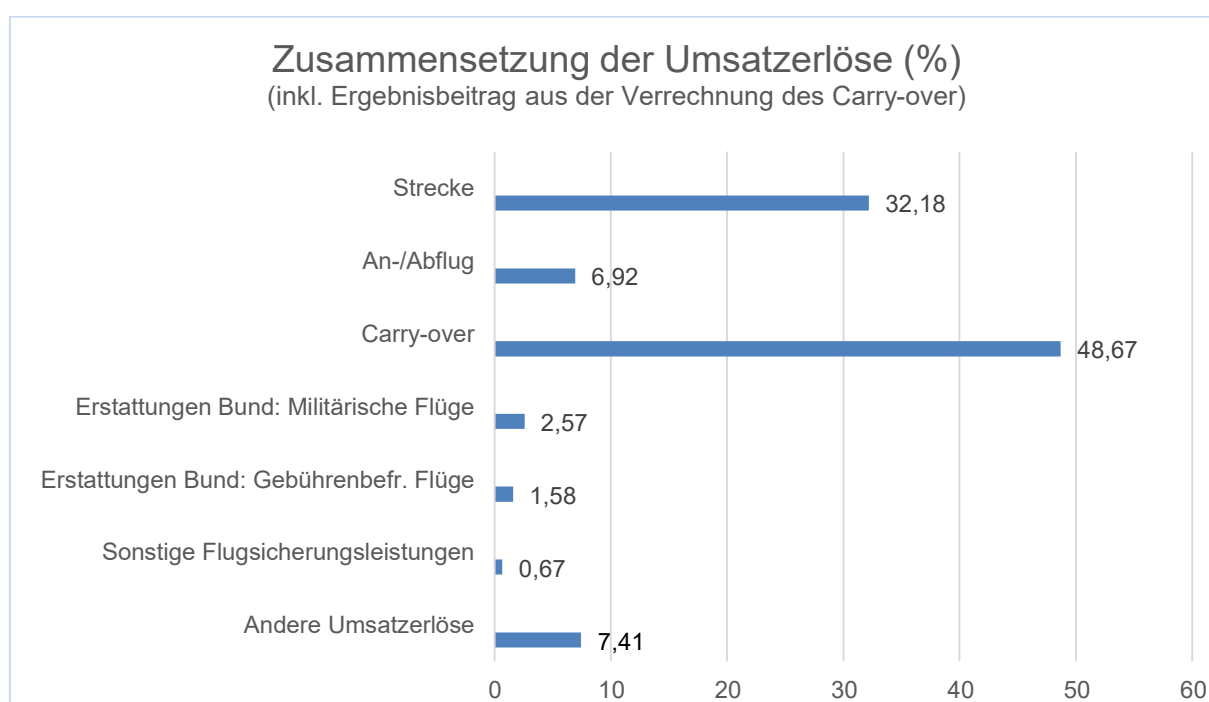
2.3 Ertragslage

2.3.1 Umsatzerlöse

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

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

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



Erlöse aus Streckengebühren (Mio. EUR)

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

Die hier aufgeführten Erlöse wurden ausschließlich von der DFS erzielt.

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. EUR)

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

Die hier aufgeführten Erlöse wurden ausschließlich von der DFS erzielt.

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. EUR)

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

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

Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Mio. EUR)

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

Andere Umsatzerlöse (Mio. EUR)

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

Der Konzern erzielte andere Umsatzerlöse im Wesentlichen aus FVK-Dienstleistungen an den von der DAS betreuten deutschen 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)					
	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	35,4	39,5	52,8	53,4	59,4
davon aus Drittgeschäft	1,1	0,5	5,8	1,9	1,5
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-10,4	-25,2	-1,1	-10,1	+27,5

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

2.4 Aufwandsschwerpunkte

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

* Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

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

* Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

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

Abschreibungen (Mio. EUR)

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

* Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

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

Wertminderungsaufwendungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte (Mio. EUR)

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

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

Ertragsteuern (Mio. EUR)

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

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

2.5 Konzernergebnis

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

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

* Diese Position enthält den Ergebnisanteil des Minderheitsgesellschafters der Droniq.

Das Ergebnis beinhaltet vom Luftraumnutzer erstattete Kosten für Vorjahre aus der Umstellung der Gebührenerhebung von HGB auf IFRS zum 1. Januar 2007 (sog. Nachholeffekte) in Höhe von 63,0 Mio. EUR (Vorjahr: 61,0 Mio. EUR) sowie Kosten aus der Anwendung des kalkulatorischen Modells im Zusammenhang mit der bAV (Deckungslückenschluss, vgl. 2.2.2) im Rahmen der Einführung der regulierten Gebühr zum 1. Januar 2012 in Höhe von 78,3 Mio. EUR (Vorjahr: 78,3 Mio. EUR), aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 28,5 Mio. EUR (Vorjahr: 22,8 Mio. EUR) und Fördergelder in Höhe von 22,3 Mio. EUR (Vorjahr: 20,8 Mio. EUR). Die im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus „Carry-over“ in Höhe von insgesamt 670,0 Mio. EUR (im Vorjahr 504,4 Mio. EUR) entlasten das Ergebnis deutlich.

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

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

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

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

Insgesamt zeigt sich ein durch wesentliche Sondereinflüsse gekennzeichnetes Konzernergebnis.

2.6 Vermögens- und Finanzlage

2.6.1 Investitionen

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

Bedeutende Projekte mit dem höchsten Anteil am Investitionsvolumen sind:

Programm iCAS (interoperability Through European Collaboration Center Automation System)

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

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

A-SMGCS Leipzig

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

Radio Site Upgrade and Modernisation (RASUM) 8.33

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

Erneuerung VOR/DME-Systeme

Die DFS stellt im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags eine Navigations-Infrastruktur bereit, welche die in der Flugsicherungs-Ausrüstungsverordnung (FSAV) geforderte Flugzeugausrüstung unterstützt. Ziel des Projekts ist die altersbedingte Erneuerung der VOR/DME-Systeme. Damit wird die langfristige Sicherung der Navigation im deutschen Luftraum – unabhängig von satellitengestützten Systemen – erreicht. Weitere Ziele des Projekts sind die betriebliche Optimierung der Navigationsinfrastruktur im Rahmen der Standortanalysen. In der ersten Phase des Projektes sollen 12 Standorte erneuert werden.

ILS-System

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

2.6.2 Bilanzstruktur

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

Aktivseite

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

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

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

Passivseite

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

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

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

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

* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

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

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

2.6.3 Liquidität

2.6.3.1 Finanzmanagement

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

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

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

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

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

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

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

2.7 Gesamteinschätzung zur wirtschaftlichen Lage

Die Entwicklung der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage wurde im Wesentlichen durch die COVID-19-Pandemie und die damit verbundenen Einnahmeausfälle geprägt. Die dadurch entstehende Liquiditätslücke wurde durch die Eigenkapitalzuführung des Gesellschafters, Entnahmen aus dem nicht abgetretenen Fondsvermögen und Zahlungsmittelbeständen ausgeglichen. Der Carry-over kompensiert nach aktuell geltender Rechtslage im Rahmen des Risikoteilungsmechanismus die Liquiditätsausfälle des Geschäftsjahres in den Folgejahren. Weitere Einflussfaktoren sind die rechtlichen Rahmenbedingungen, Regulierungsvorgaben, Nachholeffekte, Fördergelder, Aktivierung von Entwicklungskosten, der gegenüber dem Vorjahr gestiegene Zinssatz zur Ermittlung der Pensionsverpflichtungen, die sehr gute Entwicklung an den Kapitalmärkten sowie die Maßnahmen der Geschäftsführung zur Kostenbegrenzung.

Die DFS erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2021 trotz stark verminderter DLE (im Vergleich zur Lage vor COVID-19) aufgrund der im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus Carry-over in Höhe von insgesamt 670,0 Mio. EUR Umsatzerlöse deutlich über Vorjahresniveau und verzeichnet trotz eines leicht gestiegenen Gesamtaufwandes insgesamt einen Jahresüberschuss von 134,7 Mio. EUR. Dieser wird wesentlich durch das Finanzergebnis, Nachholeffekte und regulatorische Effekte (Carry-over sowie kalkulatorisches Modell zum Deckungslückenschluss der bAV) beeinflusst.

Die Geschäftsführung schätzt die Ertragslage aufgrund des weiterhin unter dem Niveau von 2019 liegenden Verkehrsaufkommens, der unsicheren Entwicklung der Pandemie sowie des weiterhin niedrigen Zinsumfelds und den damit stetig ansteigenden Pensionsrückstellungen als kritisch ein. Die Umsatzverluste können über den Carry-over erst in Zukunft zum größten Teil wieder vereinnahmt werden. Daher ist die Finanzlage resultierend aus dem operativen Geschäft sehr angespannt. Durch Entnahmen aus dem nicht abgetretenen Fondsvermögen kann die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sichergestellt werden.

3 Segmententwicklung

3.1 Reguliertes Geschäft

3.1.1 Strecken- und An- und Abflugkontrolle (Enroute)

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2 Towerdienste (Terminal)

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

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

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

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

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

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

3.1.3 Ertragslage

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

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

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

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

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

3.2 Drittgeschäft

3.2.1 Geschäftstätigkeit

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

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

Wertbeständiges Aviation-Geschäft

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

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

Wettbewerbsintensives ATM-Geschäft

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

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

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

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

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

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

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

Dynamisches UTM-Geschäft

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

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

3.2.2 Ertragslage

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

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

4 Mitarbeiter

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

Mitarbeiterstruktur

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

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

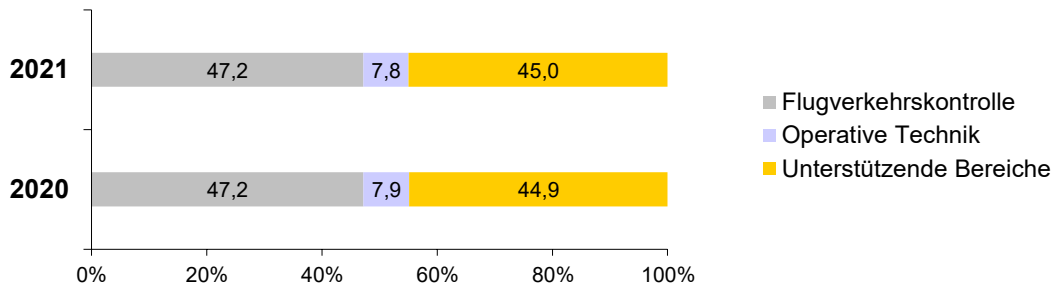
Die zugewiesenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA bilden eine weitere Beschäftigtengruppe. Für diese Beamten und Angestellten, die noch in einem Beschäftigungsverhältnis zum Bund stehen, gelten nach wie vor die Bundesbesoldungsordnung und der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Die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

Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter treten in der Regel ab einem Alter von 55 bzw. 59 Jahren in eine dem Ruhestand vorgelagerte Übergangsversorgung ein. Dieser Übergangsversorgungsanspruch bestimmt einen maßgeblichen Teil des Verpflichtungsbetrags (vgl. Kapitel 22 im Konzern-Anhang).

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

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

Mitarbeiter nach Tätigkeitsbereichen (%)



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

Der Frauenanteil liegt bei 27,4 Prozent. Insgesamt nehmen 79 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 503 Führungskräften einer Quote von 15,7 Prozent entspricht.

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

Der Großteil der ausländischen Mitarbeiter kommt aus Spanien und Österreich, gefolgt von Italien und Großbritannien. Insgesamt sind 57 Nationen vertreten.

Beruf und Familie

Die DFS baut die Vereinbarkeit von Beruf und Familie kontinuierlich aus und etablierte hierfür eine an den Lebensphasen orientierte Personalpolitik. Sie trägt seit 2014 das Zertifikat des „audit berufundfamilie“ der gemeinnützigen Hertie-Stiftung, die nächste Re-Auditierung wird im Jahr 2023 erfolgen. Während der Pandemie lag ein Schwerpunkt der Personalarbeit auf der Unterstützung der Mitarbeiter in der Vereinbarkeit von Beruf und Familie mit bedarfsgerechten Angeboten, z.B. zur Flexibilisierung der Arbeitszeit, aber auch mit dem Angebot an (Online-)Seminaren zu Themen der psychischen und physischen Gesundheit und Gesunderhaltung.

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

Persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter

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

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

Ausbildung

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

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

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

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

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

Tarifverhandlungen

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

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

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

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

5 Compliance

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

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

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

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

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

6 Risikobericht

6.1 Risikomanagementsystem

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

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

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

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

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

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

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

6.2 Wesentliche Risiken

6.2.1 Unternehmensstrategische Risiken

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

6.2.2 Finanzwirtschaftliche Risiken

6.2.2.1 Grundlagen des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements

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

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

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

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

6.2.2.2 Liquiditätsrisiko

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

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

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

6.2.2.3 Ausfallrisiko

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

Für die Streckenkontrolldienste fakturiert EUROCONTROL alle Flüge auf Basis von Datenübermittlungen der einzelnen Mitgliedsstaaten und ergänzender Informationen des Network Managers. Die Rechnungstellung erfolgt auf Basis zu diesem Zeitpunkt bekannter Rahmendaten (Operator, Gewicht, Distanz). In Einzelfällen werden bei offenen Forderungen nach Konsultation mit den Mitgliedsstaaten und billigem Ermessen Vereinbarungen getroffen, in denen Dritte für erbrachte Leistungen Teilzahlungen leisten. EUROCONTROL erhebt keine Sicherheiten, leitet aber zur Beitreibung fälliger Forderungen, die innerhalb der gesetzten Fristen nicht bezahlt werden, Durchsetzungsmaßnahmen ein. Dazu bedarf es eines Beschlusses der Mitgliedstaaten.

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

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

6.2.2.4 Ratingrisiko

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

6.2.2.5 Zinsänderungsrisiko

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

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

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

6.2.2.6 Wechselkursrisiko

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

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

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

6.2.3 Leistungswirtschaftliche und informationstechnische Risiken

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

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

6.2.4 Personelle Risiken

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

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

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

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

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

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

6.2.5 Versicherte Risiken

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

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

6.2.6 Gesamteinschätzung zur Risikolage

Die Geschäftsführung erkennt derzeit – mit Ausnahme von Liquiditäts- und Cyberrisiken – keine weiteren Risiken, die einzeln oder gebündelt auftretend den Bestand des Unternehmens gefährden könnten.

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, insbesondere der Verkehrsrückgang im Luftverkehr und die damit einhergehenden finanziellen Auswirkungen aufgrund von Einnahmeausfällen wurden, soweit seitens der DFS beeinflussbar, mit Gegenmaßnahmen belegt. Regulative Veränderungen auf europäischer Ebene sowie die der Gebührensatzung zugrunde gelegten Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs haben die Liquiditätssituation der DFS beeinflusst. Die Geschäftsführung steht in engem Austausch mit dem Gesellschafter Bund. Unterstützungen von dort werden in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrsentwicklung regelmäßig geprüft.

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

7 Prognosebericht

7.1 Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds und Auswirkungen auf den Luftverkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.2 Zukünftige Entwicklung

7.2.1 Reguliertes Geschäft

Regulierungsperiode 3 (2020–2024)

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

Wesentliche Kriterien der Ergänzungsverordnung sind:

- Die Gebührenraten für die Jahre 2020 und 2021 bleiben unverändert wie derzeit in den Leistungsplänen vorgesehen.
- 2020 und 2021 werden wie ein Jahr betrachtet.
- Es wurde eine rückwirkende europäische Kostenreduzierungsvorgabe für beide Jahre festgelegt. Auf dieser Basis wurden nationale Zielwerte festgelegt. Dabei wurden die IST-Kosten der FS-Organisationen berücksichtigt. Zusammen mit dem reduzierten Verkehr haben sich neue „virtuelle“ Gebührensätze ergeben.
- Die Regeln zur Berechnung der Verkehrsrisikoteilung bleiben unverändert.
- Die Carry-over aus der Verkehrsrisikoteilung und die Abweichungen zwischen Ist-Kosten und Kostenreduzierungsvorgaben für die Jahre 2020 und 2021 werden beginnend ab 2023 über fünf Jahre gestreckt.

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

Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnungen

Am 22. September 2020 hat die EU-Kommission ihren Vorschlag für eine Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnung veröffentlicht. Dieser wird nun in Parlament und Rat der EU beraten. Ein gemeinsames Verständnis wird aufgrund der umfangreichen und tiefgreifenden Änderungsvorschläge frühestens im Rahmen der seit Januar bis Ende Juni 2022 laufenden französischen EU-Ratspräsidentschaft erwartet. Inhaltlich konzentriert sich der Vorschlag auf Kompetenzverschiebungen zwischen europäischen Institutionen und Mitgliedsstaaten und nicht auf die Themenfelder, die gemäß Zielsetzung der EU-Kommission Digitalisierung und Emissionsreduzierung in den nächsten Jahren tatsächlich vorantreiben können.

Programm iCAS

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

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

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

Remote Tower Control

Als nächster Flughafen soll Erfurt frühestens ab dem zweiten Quartal 2022 ortsunabhängig kontrolliert werden. Der Flughafen Dresden folgt voraussichtlich Ende 2023 nach einer weiteren Validierungsphase, in der das RTC-Konzept noch einmal überprüft wird.

SESAR Deployment Manager

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

Seit 2014 mündet der SESAR-Entwicklungsprozess in die langfristige Phase der technischen Implementierung und operationellen Umsetzung und Errichtung von Air Traffic Management (ATM)-Verfahren (Deployment Management). Als Teil des Konsortiums SESAR Deployment Alliance, einer branchenübergreifenden Partnerschaft bestehend aus fünf Fluggesellschaften, zwölf Flugsicherungsorganisationen sowie fünfundzwanzig Flughafenbetreibern, erfüllt die DFS den erhaltenen Kommissionsauftrag zur Planung, Koordinierung und Umsetzung einer umfassenden Modernisierung des europäischen Luftraums im Rahmen des Deployment Managements für den Zeitraum seit 2014. Der Auftrag finanziert sich aus Mitteln europäischer Förderprogramme (CEF – Connecting Europe Facility), die für das Deployment Management insgesamt bis Ende 2023 zunächst etwa 2,5 Milliarden EUR vorsehen. Die DFS nimmt damit Einfluss auf die Einführung neuer Technologien und Verfahren und profitiert neben substanziellen Fördergeldern auch von der Vermeidung fehlerhafter Kostenallokationen bzw. Fehlinvestitionen.

Das Mandat der SESAR Deployment Alliance als SDM läuft zum 31. Mai 2022 aus. Die Europäische Kommission hat die Funktion am 29. Oktober 2021 erneut ausgeschrieben. Die DFS hat sich gemeinsam mit den führenden ANSPs, Flughäfen, Airlines und zusätzlich dem Network Manager für eine Fortführung der Ausübung der SDM-Funktion beworben. Eine Zuteilungsentscheidung wird für März/April 2022 erwartet, die Funktion würde zum 1. Juni 2022 übernommen werden.

7.2.2 Drittg Geschäft

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

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

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

Zusammengefasster Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

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

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

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

7.3 Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

7.3.1 Erlöse und Kosten

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

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

Daher steht die DFS in den Folgejahren weiterhin vor großen finanziellen Herausforderungen. Die Geschäftsführung begegnet diesen Herausforderungen u. a. mit Maßnahmen im Rahmen des STEP-Programms, das auf Einsparungen von Personalkosten in Verbindung mit Prozess- und Struktur-optimierungen zielt.

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

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

7.3.2 Investitionen

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

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

7.3.3 Liquidität

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

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

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

7.3.4 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

Auch das Jahr 2022 wird von den Auswirkungen der Verbreitung des Coronavirus geprägt sein. Die Krise hat historische Ausmaße. Nach wie vor ist in ganz Europa die Luftfahrtbranche besonders schwer betroffen. Die Zahl der Flüge in Europa hat sich im Vergleich zu 2019 annähernd halbiert. Eine Erholung des Luftverkehrs auf das Verkehrsniveau von 2019 wird frühestens 2024 erwartet. Airlines, Airports und Flugsicherungsorganisationen kämpfen mit existenziellen Umsatzverlusten und Liquiditätsproblemen.

Zusammengefasster Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

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

In der Gesamtsicht 2021 geht die DFS auf Basis der jüngsten Entwicklungen davon aus, dass die negativen Auswirkungen auf den Flugverkehr trotz vorhandener Impfangebote auch im Jahr 2022 ganzjährig zu beobachten sein werden. Da viele Unternehmen ihren Mitarbeitern ebenfalls Reise- und Kostenbeschränkungen auferlegen, ist insbesondere auch der Luftverkehr in und über Deutschland sowie weltweit das Projektgeschäft betroffen. Die Auswirkungen auf die Nachfrage nach Flugreisen und den Services der DFS sind damit erheblich. Zwar wurden deshalb in vielen Staaten massive geld- und fiskalpolitische Maßnahmen auf den Weg gebracht. Diese werden aber nicht sofort und nachhaltig den Luftverkehr stabilisieren.

Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die Folgen der Krise die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns auch im Jahr 2022 in allen Segmenten und in allen Regionen beeinflussen werden. Die Dauer der Belastungen ist aktuell nicht abschätzbar, da sie maßgeblich vom weiteren Verlauf der Krise abhängen. Mögliche längerfristige Auswirkungen als Folge der Ausbreitung des Coronavirus und die damit verbundene Volatilität der Finanzmärkte sind derzeit nicht abschätzbar und im Ausblick daher nicht enthalten.

Die Geschäftsführung erwartet nach aktueller Einschätzung im Vergleich zum Jahr 2021 einen leichten Anstieg der Verkehrszahlen. Dies führt auch für 2022 zu einer deutlichen Unterschreitung der geplanten Gebühreneinnahmen und damit einhergehend zu einem entsprechenden Liquiditätsbedarf. Die Umsatzerlöse im Drittgeschäft werden voraussichtlich ebenfalls sinken.

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

Die DFS will den Einnahmerückgängen mit dem oben beschriebenen Strategischen Effizienzsteigerungs-Programm STEP begegnen.

Unabhängig der noch festzulegenden Vorgaben der dritten Regulierungsperiode wird die DFS aufgrund des Verkehrsrückganges für die Jahre 2022 und 2023 einen erhöhten Finanzierungsbedarf haben. Dieser kann für das Jahr 2022 über das nicht insolvenzgesicherte Fondsvermögen gedeckt werden. Weitere Unterstützungen durch den Bund werden in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrsentwicklung regelmäßig geprüft und werden in Abhängigkeit von der Entwicklung der regulatorischen Vorgaben unter Umständen in den nächsten Jahren notwendig sein.

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

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

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

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

8.1 Grundlagen der DFS

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

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

8.2 Wirtschaftsbericht

8.2.1 Prognose-Ist-Vergleich

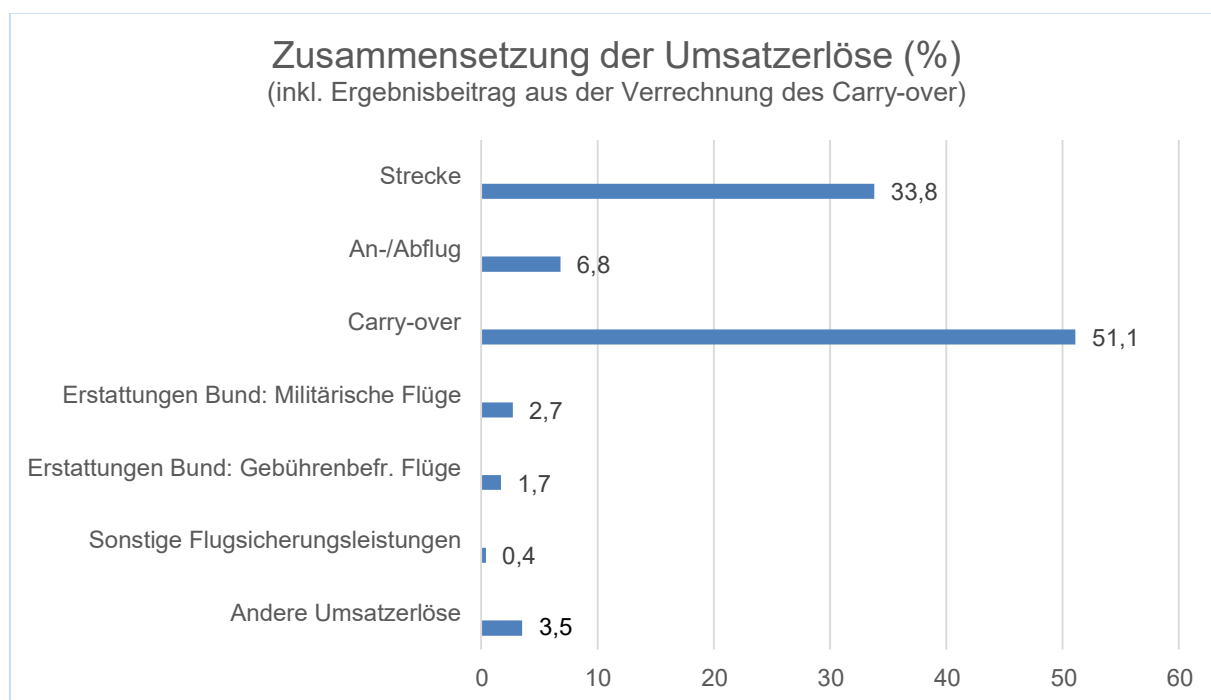
Prognose-Ist-Vergleich 2021			
	Ist zum 31.12.2020	Prognose für 2021	Ist zum 31.12.2021
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 6,79 Mio. An-/Abflug: 0,63 Mio.	Tendenziell leichter Anstieg	Strecke: 7,68 Mio. An-/Abflug: 0,70 Mio.
Umsatzerlöse gesamt	1.054,7 Mio. EUR	Nicht kostendeckend	1.310,1 Mio. EUR
Abschreibungen	86,6 Mio. EUR	Etwa Vorjahresniveau	80,8 Mio. EUR
Ergebnis gesamt	-476,2 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im mittleren dreistelligen Mio.-EUR-Bereich	-124,3 Mio. EUR
FVK-Ausbildungsbeginn**	94	Weiterhin Nachführung von Auszubildenden	72

Das Ergebnis wird in Kapitel 8.2.5 dargestellt.

8.2.2 Umsatzerlöse

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

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



Erlöse aus Streckengebühren (Mio. EUR)

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

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. EUR)

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

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. EUR)

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

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

Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Mio. EUR)

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

Andere Umsatzerlöse (Mio. EUR)

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

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

Innerhalb der sonstigen Flugsicherungsleistungen und anderen Umsatzerlöse erreichte das preisfinanzierte Geschäft mit 28,2 Mio. EUR (im Vorjahr: 29,4 Mio. EUR) einen Anteil von rund 54,4 Prozent.

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

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

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

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

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

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

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. EUR)					
	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtbetrag	158,7	164,3	173,8	160,1	164,7
Anteil am Gesamtaufwand (%)	9,8	11,4	11,1	11,4	13,6
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-3,4	-5,5	8,6	-2,8	+11,1

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

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

8.2.5 Ergebnis

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

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

Das Ergebnis beinhaltet vom Luftraumnutzer erstattete Kosten für Vorjahre aus der Umstellung der Gebührenerhebung von HGB auf IFRS zum 1. Januar 2007 (sog. Nachholeffekte) in Höhe von 63,0 Mio. EUR (Vorjahr: 61,0 Mio. EUR) sowie Kosten aus der Anwendung des kalkulatorischen Modells im Zusammenhang mit der bAV (Deckungslückenschluss, vgl. 2.2.2) im Rahmen der Einführung der regulierten Gebühr zum 1. Januar 2012 in Höhe von 78,3 Mio. EUR (Vorjahr: 78,3 Mio. EUR) und Fördergelder in Höhe von 22,0 Mio. EUR (Vorjahr: 20,8 Mio. EUR). Die im Geschäftsjahr erfassten Effekte aus „Carry-over“ in Höhe von insgesamt 670,0 Mio. EUR (im Vorjahr 504,4 Mio. EUR) entlasten das Ergebnis deutlich.

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

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

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

8.2.6 Investitionen

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

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

8.2.7 Bilanzstruktur

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

Aktivseite

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

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

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

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

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

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

Passivseite

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

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

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

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

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

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

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

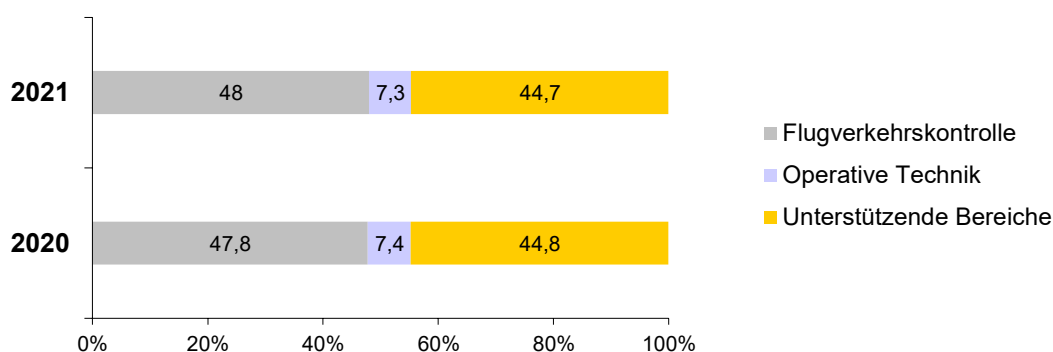
* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

8.3 Mitarbeiter

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

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

Mitarbeitende nach Tätigkeitsbereichen (%)



Von den 5.584 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der DFS waren 947 Personen in Teilzeit beschäftigt, davon 596 Frauen und 351 Männer. Damit erhöhte sich die Anzahl der Teilzeitkräfte gegenüber dem Vorjahr um 1 Prozent. Die Teilzeitquote beträgt 17,1 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 43,3 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug im Jahr 2020 0,57 Prozent.

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

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

Der Großteil der ausländischen Mitarbeiter kommt zum Stichtag aus Spanien und Österreich, gefolgt von Italien und Großbritannien. Insgesamt sind 46 Nationen vertreten.

Ausbildung

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

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

8.4 Compliance

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

8.5 Risikobericht

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

8.6 Prognosebericht

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

8.6.1 Investitionen

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

8.6.2 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

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

Langen, den 11. März 2022

Die Geschäftsführung

Arndt Schoenemann
Geschäftsführer
Vorsitzender

Dr. Kerstin Böcker
Geschäftsführerin
Personal und
Arbeitsdirektorin

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021

	Anhang	2021 Mio. EUR	2020 Mio. EUR
Fortzuführende Geschäftsbereiche			
Umsatzerlöse	5	1.376	1.111
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen		28	23
Sonstige betriebliche Erträge	6	35	40
Gesamtleistung		1.439	1.174
Materialaufwand		-14	-12
Personalaufwand	7	-1.035	-973
Sonstige betriebliche Aufwendungen	8	-135	-148
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		255	41
Abschreibungen		-103	-102
Wertminderungsaufwendungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte		-2	-1
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT)		150	-62
Finanzerträge	9	122	155
Finanzaufwendungen	9	-114	-189
Finanzergebnis	9	8	-34
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		158	-96
Ertragsteuern	10	-23	2
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen		135	-94
Zuordnung des Periodenergebnisses			
Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft		136	-93
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis		-1	-1

Anhang	2021 Mio. EUR	2020 Mio. EUR
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	135	-94
Sonstiges Ergebnis		
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden		
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen = Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) des laufenden Geschäftsjahres	1.063	-749
Steuereffekte	0	0
Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden dürfen		
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	0 ¹⁾	0 ¹⁾
Steuereffekte	0	0
Sonstiges Ergebnis für die Periode	1.063	-749
Gesamtergebnis für die Periode	1.198	-843
Zuordnung des Gesamtergebnisses		
Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft	1.199	-842
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-1	-1
¹⁾ Unter 1 Mio. EUR		

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2021

	Anhang	2021 Mio. EUR	2020 Mio. EUR
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	11	0 ²⁾	0 ²⁾
Immaterielle Vermögenswerte	12	230	216
Sachanlagen	13	459	469
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	15	1	1
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	16	8	13
Finanzanlagen	16	8	9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	0 ²⁾	0 ²⁾
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	19	1.169	597
Latente Steuerforderungen	10	17	18
Langfristige Vermögenswerte		1.892	1.323
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	118	116
Vertragsvermögenswerte	18	4	5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	19	53	34
Vorräte		7	6
Finanzielle Vermögenswerte	20	693	790
Flüssige Mittel		126	252
Ertragsteuerforderungen		0 ²⁾	64
Kurzfristige Vermögenswerte		1.001	1.267
Gesamt		2.893	2.590
²⁾ Unter 1 Mio. EUR			

	Anhang	2021 Mio. EUR	2020 Mio. EUR
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	21	1.055	755
Kapitalrücklagen	21	74	74
Neubewertungsrücklagen	21	-2.032	-3.095
Gewinnrücklagen	21	137	1
Anteil der Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft am Eigenkapital	21	-766	-2.265
Minderheitenanteile	21	2	3
Eigenkapital	21	-764	-2.262
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	2.416	3.550
Sonstige Rückstellungen	23	196	232
Finanzverbindlichkeiten	24	628	648
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		0 ³⁾	0 ³⁾
Sonstige Verbindlichkeiten	25	18	15
Ertragsteuerverpflichtungen	3	19	19
Langfristiges Fremdkapital		3.277	4.464
Sonstige Rückstellungen	23	177	236
Finanzverbindlichkeiten	24	28	5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		32	27
Vertragsverbindlichkeiten	18	2	3
Sonstige Verbindlichkeiten	25	121	116
Ertragsteuerverpflichtungen		20	1
Kurzfristiges Fremdkapital		380	388
Gesamt		2.893	2.590

³⁾ Unter 1 Mio. EUR

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für die Zeit vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021

Anhang 21	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklagen	Neube- wertungs- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Anteil der Gesell- schafterin der obersten Konzerngesell- schaft am Eigen-kapital	Minder- heiten- anteile	Gesamt
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Stand zum 31.12.2019	755	74	-2.346	94	-1.423	4	-1.419
Operatives Ergebnis							
Jahresfehlbetrag (-)	0	0	0	-93	-93	-1	-94
Sonstiges Ergebnis							
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	0	-749	0	-749	0	-749
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	0	0	0 ⁴⁾	0	0 ⁴⁾	0	0 ⁴⁾
Steuereffekte	0	0	0	0	0	0	0
Stand zum 31.12.2020	755	74	-3.095	1	-2.265	3	-2.262
Operatives Ergebnis							
Kapitalerhöhungen	300	0	0	0	300	0	300
Jahresüberschuss (+) / -fehlbetrag (-)	0	0	0	136	136	-1	135
Sonstiges Ergebnis							
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	0	1.063	0	1.063	0	1.063
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	0	0	0 ⁴⁾	0	0 ⁴⁾	0	0 ⁴⁾
Steuereffekte	0	0	0	0	0	0	0
Stand zum 31.12.2021	1.055	74	-2.032	137	-766	2	-764

⁴⁾ Unter 1 Mio. EUR

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Jahresüberschuss (+) / -fehlbetrag (-)	136	-93
Davon erhaltene Dividenden	[1]	[1]
Davon erhaltene (+) Ertragsteuern	[62]	[27]
Zinsen	-3	-3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	103	102
Verluste (+) aus Anlageabgängen	1	1
Sonstige nicht zahlungswirksame Gewinne (+) / Verluste (-) aus Zeitwertänderungen	1.063	-749
Erhöhung (-) / Verminderung (+) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2	36
Verminderung (+) / Erhöhung (-) der Vertragsvermögenswerte	1	-3
Erhöhung (-) der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte	-590	-531
Erhöhung (-) der Vorräte	-1	0 ⁵⁾
Verminderung (+) der laufenden und latenten Steuerforderungen	65	14
Verminderung (-) / Erhöhung (+) der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-1.134	798
Verminderung (-) / Erhöhung (+) der sonstigen Rückstellungen	-95	16
Erhöhung (+) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5	1
Verminderung (-) / Erhöhung (+) der Vertragsverbindlichkeiten	-1	1
Erhöhung (+) der sonstigen Verbindlichkeiten	7	5
Erhöhung (+) / Verminderung (-) der Steuerschulden	20	-11
Mittelabfluss aus der operativen Geschäftstätigkeit	-425	-416
Auszahlungen (-) für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-106	-82
Einzahlungen (+) aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	3	1
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Finanzanlagen	1	1
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-102	-80
Eigenkapitaltransaktionen durch Gesellschafterin	300	0
Eigenkapitaltransaktionen durch Minderheiten	-1	-1
Aufnahme (+) von Finanzschulden	3	500
Tilgung (-) von Finanzschulden	0	-88
Aufnahme (+) von Leasingverbindlichkeiten	3	2
Tilgung (-) von Leasingverbindlichkeiten	-4	-3
Erhaltene Zinsen (+)	10	9
Gezahlte Zinsen (-)	-7	-6
Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	304	413
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	-223	-83
Finanzmittelbestand zum 1.1.	1.042	1.125
Finanzmittelbestand zum 31.12.	819	1.042

⁵⁾ Unter 1 Mio. EUR

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2021

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 Digitales und Verkehr (BMDV).

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)

(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 2021 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 11. März 2022 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 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.

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. Der Konzern hält 30,00 Prozent der Anteile an der AERONSENSE sowie 22,34 Prozent der Anteile an der UNIFLY. In beiden Fällen vermutet der Konzern einen maßgeblichen Einfluss und bilanziert die Anteile nach der Equity-Methode.

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.

Im Konzernabschluss erfasste Unternehmen des DFS-Konzerns					
Anteilsbesitzliste nach § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB					
Abkürzung	Gesellschaft	Sitz	Beteiligungs- quote	Eigenkapital	Jahres- ergebnis
			in %	TEUR	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	44.063	-4.806
DFS Energy	DFS Energy GmbH ⁶⁾	Langen, Deutschland	100,00	5.132	0
DAS	DFS Aviation Services GmbH ⁷⁾	Langen, Deutschland	100,00	11.794	0
Eisenschmidt	R. Eisenschmidt GmbH ⁷⁾	Egelsbach, Deutschland	100,00	168	0
KAT	Kaufbeuren ATM Training GmbH ⁷⁾	Kaufbeuren, Deutschland	100,00	100	0
ANSL	Air Navigation Solutions Ltd.	London, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland	100,00	974 TGBP	523 TGBP
DAS Bahrain	DFS AVIATION SERVICES BAHRAIN CO W. L. L.	Manama, Bahrain	100,00	631 TBHD	431 TBHD
Droniq	Droniq GmbH	Frankfurt, Deutschland	51,00	2.814	-2.764
Assoziierte Unternehmen (Bewertung nach der Equity-Methode)					
FCS	FCS Flight Calibration Services GmbH ⁸⁾	Braunschweig, Deutschland	55,00	5.265	599
AEROSENSE	FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH ⁸⁾	Wien, Österreich	30,00	272	-22
UNIFLY	UNIFLY NV ⁸⁾	Antwerpen, Belgien	22,34	7.249	-5.363
Minderheitsbeteiligungen (Bewertung nach der Anschaffungskosten-Methode)					
Beteiligung über DFS Deutsche Flugsicherung GmbH:					
GroupEAD	GroupEAD Europe S. L. ⁸⁾	Madrid, Spanien	36,00	2.194	642
BILSODA	BILSODA GmbH & Co. KG ⁸⁾	Pullach, Deutschland	24,90	2.421	38
Beteiligung über DFS International Business Services GmbH:					
ESSP SAS	European Satellite Services Provider Société par Actions Simplifiée ⁸⁾	Toulouse, Frankreich	16,67	17.293	4.573
Beteiligung über DFS Aviation Services GmbH:					
TATS	Tower Air Traffic Services S. L. ⁸⁾	Madrid, Spanien	50,00	1.003	--
⁶⁾ Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS					
⁷⁾ Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS IBS					
⁸⁾ Werte zum 31. Dezember 2020					

Entwicklung des Konsolidierungskreises					
	Stand am 31.12.2020	Konsolidierung / Überleitung	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2021
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	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 ⁹⁾	AERONSENSE ⁹⁾	UNIFLY ⁹⁾	
	TEUR	TEUR	TEUR	
Gesamtes Stammkapital	205	35	12.612	
Beteiligungsquote	55,00 %	30,00 %	22,34 %	
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	3.456	1.145	5.694	
Langfristige Vermögenswerte	12.320	16	2.275	
Kurzfristige Schulden	2.118	889	720	
Langfristige Schulden	8.393	0	0	
Eigenkapital	5.265	272	7.249	
Jahresergebnis	599	-22	-5.363	
Umsatzerlöse	10.425	1.532	893	
Angaben zu den Minderheitsbeteiligungen				
	GroupEAD ⁹⁾	BILSODA ⁹⁾	ESSP SAS ⁹⁾	TATS ⁹⁾
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Gesamtes Stammkapital	1.000	10	1.000	1.000
Beteiligungsquote	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)	231 (186)	0 (0)	667 (417)	0 (0)
Kurzfristige Vermögenswerte	2.870	376	32.477	1.003
Langfristige Vermögenswerte	264	6.083	2.002	--
Kurzfristige Schulden	940	581	16.295	--
Langfristige Schulden	0	3.457	891	--
Eigenkapital	2.194	2.421	17.293	1.003
Jahresergebnis	642	38	4.573	--
Umsatzerlöse	7.159	539	58.356	--

⁹⁾ Werte zum 31. Dezember 2020

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 2021 endende Geschäftsjahr einen Jahresüberschuss in Höhe von 135 Millionen Euro aus. Die flüssigen Mittel sanken um 126 Millionen Euro und belaufen sich zum Jahresende auf 126 Millionen Euro.

Der DFS-Konzern rechnet nicht mit einer schnellen Erholung des Luftverkehrs und erwartet eine Rückkehr auf das Vorkrisenniveau nicht vor 2024. Um die notwendige Liquidität des Konzerns sicherzustellen, beschloss die Gesellschafterin der DFS im Rahmen einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung im Januar 2021, das Stammkapital um 300 Millionen Euro gegen Ausgabe von drei Millionen Geschäftsanteilen zu erhöhen. Mit dieser Maßnahme soll die Eigenkapitalbasis der DFS stabilisiert sowie COVID-19-bedingte Einnahmeausfälle teilkompensiert werden. Darüber hinaus evaluiert der DFS-Konzern derzeit in engem Austausch mit der Gesellschafterin, die Notwendigkeit einer potenziellen weiteren Eigenkapitalstärkung für das Jahr 2023. Darüber hinaus wirkt sich der Carry-over aus der Verkehrsrisikoteilung ab 2023 positiv auf die Liquidität aus.

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

- Investitionsvorhaben werden restriktiv getätigt. Nicht notwendige Investitionen werden reduziert und die Ausgaben verschoben bzw. gestrichen.
- Für den Personalbereich wird ein Effizienzsteigerungsprogramm aufgesetzt.
- Die natürliche Fluktuation soll genutzt sowie die Einstellung neuer Mitarbeiter vorerst ausgesetzt werden.
- Im Rahmen des neu eingeführten Programms „*Sprint 2024*“ werden neue Technologien, Innovation und Digitalisierung gefördert (z. B. Stärkung und Ausbau der Cloud-Technologie, Neuausrichtung der Systemstrategie, gezielte und kostenbewusste Investitionen in neue Technologien).

- Die Geschäftsführung und Gewerkschaft der Flugsicherung einigten sich auf ein umfangreiches Tarifpaket. So wurden für die Jahre 2021 bis 2024 ein neuer Vergütungstarifvertrag abgeschlossen, der ausgelaufene Corona-Tarifvertrag wurde mit leichten Modifikationen verlängert, ein zusätzliches Altersteilzeitmodell wurde eingeführt und die Ausbildungsverpflichtung aus dem Kapar-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 2021 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			
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
IFRS 16	Leasingverhältnisse (Covid-19-bezogene Mietkonzessionen nach dem 30. Juni 2021)	30.8.2021	1.4.2021

Die erstmals ab dem 1. Januar 2021 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 15. Dezember 2020 Änderungen am Standard IFRS 4. Sie ermöglicht Versicherungsgruppen, die erstmalige Anwendung des Standards IFRS 9 um ein weiteres Jahr auf den 1. Januar 2023 aufzuschieben. Diese Ausnahme wurde den Versicherungsunternehmen gewährt, um Verwerfungen zwischen der Aktiv- und Passivseite in den Bilanzen zu verhindern.

Die Änderungen an den Standards IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 sowie IFRS 16 sehen bestimmte Erleichterungen bei der Bilanzierung von vertraglichen Zahlungsströmen und Sicherungsbeziehungen im Zusammenhang mit der Reform des Referenzzinssatzes (IBOR-Reform) vor. Durch diese Änderungen dürfen die durch die Ablösung eines Referenzzinssatzes bedingten Wertänderungen bei Finanzinstrumenten oder Leasingverhältnissen über einen gewissen Zeitraum verteilt werden. Dadurch können unvermittelte ergebniswirksame Auswirkungen sowie eine unnötige Beendigung einer Sicherungsbeziehung vermieden werden.

Die Änderungen an IFRS 16 ermöglichen dem Leasingnehmer zeitlich befristete Erleichterungen bei der Bilanzierung von gewährten Mietzugeständnissen (z.B. Stundung oder Erlass der Mietraten), die im direkten Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie stehen. Dadurch kann der Leasingnehmer auf eine Neubeurteilung, ob ein Mietzugeständnis als Änderung des Leasingverhältnisses einzustufen ist, verzichten. Die Erleichterung betrifft allerdings nur reduzierte Leasingzahlungen, die nunmehr bis zum 30. Juni 2022 fällig sind. Eine weitere Voraussetzung ist, dass keine anderen substanziellen Vertragsänderungen vereinbart wurden.

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
Neuer Standard			
IFRS 17	Versicherungsverträge inklusive Änderungen	19.11.2021	1.1.2023
Änderungen an bestehenden Standards			
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse	28.6.2021	1.1.2022
IAS 16	Sachanlagen	28.6.2021	1.1.2022
IAS 37	Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen	28.6.2021	1.1.2022
Katalog	Verbesserungen der International Financial Reporting Standards (Zyklus 2018 bis 2020)	28.6.2021	1.1.2022

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
Änderungen an bestehenden Standards und Interpretationen			
IAS 1	Darstellung des Abschlusses (Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig)	Keine wesentlichen	1.1.2023
IAS 1	Darstellung des Abschlusses (Angaben zu Rechnungslegungsmethoden)	Keine wesentlichen	1.1.2023
IAS 8	Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler (Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen)	Keine wesentlichen	1.1.2023
IAS 12	Ertragsteuern (Latente Steuern im Zusammenhang mit dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswertes oder einer Schuld)	Keine wesentlichen	1.1.2023
IFRS 17	Versicherungsverträge (Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 19 - Vergleichsinformationen)	Keine	1.1.2023

4.3 Verwendung von Schätzungen 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.

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 entwickelndes Geschäftsumfeld für die kommenden Jahre vor. Als Ergebnis ergab sich für die Beteiligung an der UNIFLY eine Wertminderung in Höhe von fünf Millionen Euro.

4.4 Posten der Gesamtergebnisrechnung

4.4.1 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 Leistungsfortschrittes. 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, Auftragserlösen 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.

4.4.2 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	<p>Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</p> <p>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.</p>
Stufen 2 / 3	<p>Erwarteter Kreditverlust über die gesamte Laufzeit</p> <p>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.</p>

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 erwarteten 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.

4.4.3 Betriebliche Aufwendungen

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

4.4.4 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode periodengerecht erfasst.

4.5 Posten der Bilanz

4.5.1 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.

4.5.2 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.

4.5.3 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.

4.5.4 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.

4.5.5 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 Leasingverbindlichkeiten 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 Operating-Leasing 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 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 Operating-Leasing-Verhältnisse.

4.5.6 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.

4.5.7 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. 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.

4.5.8 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 15 und 28.

4.5.9 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 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.

Der DFS-Konzern hinterlegt keine der Forderungen als Kreditsicherheiten bzw. zur Besicherung von sonstigen Verbindlichkeiten.

4.5.10 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.

4.5.11 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 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.

Der DFS-Konzern hinterlegt keine der Forderungen als Kreditsicherheiten bzw. zur Besicherung von sonstigen Verbindlichkeiten.

4.5.12 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 29,80 Prozent (Vorjahr: 29,80 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.

4.5.13 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.

4.5.14 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.

4.5.15 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.

4.5.16 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 geltende Tarifverträge und 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 Marktrendite 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 nachzuerrechnendem 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.

Planvermögen, die angelegt sind, um fondsfinanzierte, leistungsorientierte Versorgungsverpflichtungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten anhand von öffentlich notierten Marktpreisen bewertet. Liegen derartige Marktpreise nicht vor, werden die Zeitwerte anhand marktüblicher Bewertungsmethoden und unter Zugrundelegung allgemein zugänglicher Daten (z.B. Zinsstrukturkurven) ermittelt. Anzusetzende Vermögensüberdeckungen werden als sonstige Forderungen 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.

4.5.17 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.

4.5.18 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.

Der DFS-Konzern hat weder für die finanziellen Vermögenswerte Sicherheiten erhalten noch Sicherheiten für die finanziellen Schulden gestellt. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind regelmäßig bis zu ihrer vollständigen Bezahlung durch einfache Eigentumsvorbehalte besichert.

4.6 Währungsumrechnung

Der DFS-Konzern erstellt seinen Konzernabschluss in der Berichtswährung Euro. Soweit nicht anders vermerkt, werden grundsätzlich alle Beträge in Millionen Euro (Mio. EUR) 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.

In Fremdwährung valutierte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestanden zum Bilanzstichtag keine (Vorjahr: keine). In Fremdwährung valutierte Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 68 TEUR (Vorjahr: 267 TEUR). Wegen des geringfügigen Umfangs der Ergebnisauswirkung (unter 1 TEUR) erfolgte keine Fremdwährungsbewertung.

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 31.12.2021	EWU- Umrechnung Briefkurs 31.12.2021	Standard- umrechnung Mittelkurs 31.12.2020	EWU- Umrechnung Briefkurs 31.12.2020
US-Dollar	USD	1,1326	1,1356	1,2271	1,2301
Britisches Pfund	GBP	0,8403	0,8423	0,8990	0,9010
Bahrain Dinar	BHD	0,4268	0,4398	0,4628	0,4758
Schweizer Franken	CHF	1,0331	1,0351	1,0802	1,0822

Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung

5 Umsatzerlöse

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.275	1.016
Andere Umsatzerlöse	101	95
	1.376	1.111

Aufgliederung von Erlösen aus Verträgen mit Kunden

	Reguliertes Geschäft	Drittgeschäft	Gesamt
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
31.12.2021			
Erlöse aus Verträgen mit Kunden	1.291	85	1.376
Zeitpunkt der Erlösrealisierung			
Zu einem bestimmten Zeitpunkt realisiert	1.289	83	1.372
Über einen bestimmten Zeitraum realisiert	2	2	4
31.12.2020			
Erlöse aus Verträgen mit Kunden	1.031	80	1.111
Zeitpunkt der Erlösrealisierung			
Zu einem bestimmten Zeitpunkt realisiert	1.029	78	1.107
Über einen bestimmten Zeitraum realisiert	2	2	4

Transaktionspreis, der den zum Jahresende nicht (oder teilweise nicht) erfüllten Leistungsverpflichtungen zugeordnet wird

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Ausstehender Transaktionspreis	16	17
Davon voraussichtlich 2022 (2021) als Erlöse erfasst	11	9
Davon voraussichtlich 2023 (2022) als Erlöse erfasst	5	5
Davon voraussichtlich 2024 (2023) als Erlöse erfasst	0 ¹⁰⁾	3
Davon voraussichtlich 2025 (2024) als Erlöse erfasst	0 ¹⁰⁾	0 ¹⁰⁾
Davon voraussichtlich 2026 (2025) als Erlöse erfasst	0 ¹⁰⁾	0 ¹⁰⁾
¹⁰⁾ Unter 1 Mio. EUR		

Art der Dienstleistung	Art und Zeitpunkt der Erfüllung der Leistungsverpflichtung sowie wesentliche Zahlungsbedingungen	Erlösrealisierung nach IFRS 15
Flugsicherungsdienste	<p>Die Flugsicherungsdienste und direkt damit zusammenhängende Unterstützungstätigkeiten leiten sich als hoheitlicher Auftrag aus § 27c LuftVG ab. Luftraumnutzer erlangen die Verfügungsgewalt über die Flugsicherungs-dienste, sobald sie in den von der DFS kontrollierten Luftraum eintreten und die entsprechenden Dienste in Anspruch nehmen.</p>	<p>Die Erfassung der Erlöse erfolgt, wenn die Flugsicherungsdienste von den Luftraum-nutzern in Anspruch genommen wurden.</p>
	<p>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.</p> <p>Im Bereich „Strecke“ erfolgt die Rechnungsstellung durch EUROCONTROL zeitlich versetzt Mitte des Folgemonats. Die Bescheide sind innerhalb von 30 Tagen fällig. Den Luftraum-nutzern wird eine Widerspruchsfrist von einem Monat eingeräumt.</p>	
Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge	<p>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.</p>	<p>Die Erlöse für Beratungsleistungen werden grundsätzlich in der Periode erfasst, in der die Dienstleistungen erbracht werden.</p>
	<p>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.</p>	

6 Sonstige betriebliche Erträge

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Erfolgswirksam vereinnahmte Zuschüsse der EU-Kommission und der deutschen Bundes- und Länderministerien zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	22	21
Erträge aus der QTE-Transaktion (Kursgewinne)	3	11
Übrige	10	8
	35	40

7 Personalaufwand ¹¹⁾

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Löhne und Gehälter ¹²⁾	662	643
Aufwendungen für IFRS-Altersversorgung	289	248
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	77	74
Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts	7	8
	1.035	973

¹¹⁾ Der Personalaufwand umfasst neben Löhnen, Gehältern und Sozialaufwendungen auch Kosten, die vom Luftfahrt-Bundesamt für eigenes Personal in Rechnung gestellt wurden.

¹²⁾ Zur Vergütung der Geschäftsführung vgl. Erläuterung 37.1.

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	2021	2020
Angestellte	5.524	5.521
Beurlaubte Soldaten	129	142
Gewerbliche Arbeitnehmer	15	16
Technische und kaufmännische Studierende und Auszubildende	335	312
Mitarbeiter des DFS-Konzerns	6.003	5.991
Beschäftigte nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst	18	20
Beamte	90	101
Mitarbeiter des Luftfahrt-Bundesamtes „Abteilung Flugsicherung“	108	121
	6.111	6.112

8 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Ersatzteile und Instandhaltung	54	55
Raumkosten	15	15
Fremdpersonal	14	13
Sonstige Personalaufwendungen	8	7
Telekommunikation	8	10
Beratungskosten	7	6
Aufwendungen aus der QTE-Transaktion (Kursverluste)	3	10
Übrige	26	32
	135	148

9 Finanzergebnis

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Erträge aus den Finanzanlagen der Investmentgesellschaft	98	117
Erträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Altersvorsorgeverpflichtungen	21	36
Zinserträge aus der QTE-Transaktion	1	1
Erträge aus Beteiligungen	1	1
Zinserträge der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	0 ¹³⁾	0 ¹³⁾
Sonstige Zinserträge	1	0 ¹³⁾
Zinserträge aus betrieblichen Steuern	0 ¹³⁾	0 ¹³⁾
Finanzerträge	122	155
Aufwendungen aus den Finanzanlagen der Investmentgesellschaft	-68	-119
Aufwendungen aus der Abzinsung von Rückstellungen	-41	-65
Sonstige Zinsaufwendungen	-5	-4
Zinsaufwendungen aus der QTE-Transaktion	0 ¹³⁾	-1
Finanzaufwendungen	-114	-189
Finanzergebnis	8	-34
¹³⁾ Unter 1 Mio. EUR		

Weitere Angaben zum Finanzergebnis

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Nach der Effektivzinsmethode ermitteltes Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten, die ausschließlich nicht in der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert sind	5	5
Zinserträge wertgeminderter finanzieller Vermögenswerte	0 ¹³⁾	0 ¹³⁾
Erfolgsneutral im Eigenkapital erfasste Verluste (-) / Gewinne (+) aus der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten	0	0

10 Ertragsteuern

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Laufende Ertragsteuern	22	0
Latente Ertragsteuern	1	-2
	23	-2

Unter den tatsächlichen Ertragsteuern werden die Körperschaftsteuer inklusive des Solidaritätszuschlags sowie die Gewerbebeertragsteuer 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.

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

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Jahresüberschuss vor Ertragsteuern	158	-96
Erwarteter Steuersatz in %	29,83	29,83
Erwarteter Ertragsteueraufwand	47	0
Periodenfremder Steueraufwand	0 ¹⁴⁾	0
Verminderung der Bemessungsgrundlage nach § 31b LuftVG	6	0
Korrektur wegen Verlustvortrag / Mindestbesteuerung	-32	0
Latente Steueraufwendungen (+) / -erträge (-)	1	-2
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-)	22	-2
Effektiver Steuersatz in %	13,54	2,40

Latente Steuern nach Bilanzpositionen				
	Latente Steuerforderungen		Latente Steuerschulden	
	2021	2020	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	33	27
Sachanlagen	0 ¹⁴⁾	0 ¹⁴⁾	3	3
Finanzielle Vermögenswerte	2	1	23	18
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1	0 ¹⁴⁾	330	156
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.093	1.314	0	0
Sonstige Rückstellungen	20	21	1	1
Verbindlichkeiten	9	8	1	1
	1.125	1.344	391	206
Auswirkungen aufgrund §31b LuftVG				
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	-33	-27
Sachanlagen	0	0	-2	-3
Finanzielle Vermögenswerte	0	0	-23	-18
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0	-329	-156
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-1.065	-1.277	0	0
Sonstige Rückstellungen	-20	-20	-1	-1
Verbindlichkeiten	-4	-4	-1	0 ¹⁴⁾
	-1.089	-1.301	-389	-205
Sonstige Wertberichtigungen	-18	-25	0	0
Saldierung	-2	-1	-2	-1
ANS	0	0	0	0
KAT	0 ¹⁴⁾	0 ¹⁴⁾	0	0
DAS	1	1	0	0
	17	18	0	0
¹⁴⁾ Unter 1 Mio. EUR				

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

11 Geschäfts- oder Firmenwerte

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand
	1.1.				31.12.
2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	80	0	0	0	80
	80	0	0	0	80
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	80	0	0	0	80
	80	0	0	0	80

	Abschreibungen					Buchwert
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand	Stand
	1.1.				31.12.	31.12.
2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	0	0	0	0	0	80
	0	0	0	0	0	80
2020	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.

12 Immaterielle Vermögenswerte

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand
	1.1.				31.12.
2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	699.705	6.373	-64	30.215	736.229
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	142.620	29.411	0	0	172.031
Anlagen im Bau	40.814	8.910	0	-30.162	19.562
	883.139	44.694	-64	53	927.822
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

	Abschreibungen						Buchwert
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Währungs-differenzen	Stand	Stand
	1.1.					31.12.	31.12.
2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	608.560	23.365	-52	0	1	631.874	104.355
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	58.657	7.760	0	0	0	66.417	105.614
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	19.562
	667.217	31.125	-52	0	1	698.291	229.531
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	586.809	21.959	-208	0	0	608.560	91.145
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	52.408	6.249	0	0	0	58.657	83.963
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	40.814
	639.217	28.208	-208	0	0	667.217	215.922

Das Ergebnis aus der Durchführung von Werthaltigkeitstests führte bei den selbst geschaffenen immateriellen Vermögenswerten zu einer Wertminderung in Höhe von unter einer Millionen Euro. Darüber hinaus lagen keine Anhaltspunkte für die Vornahme von weiteren Wertminderungen nach IAS 36 vor.

Immaterielle Vermögenswerte, für die zwar vertragliche Abnahmeverpflichtungen bestehen, die aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des DFS-Konzerns gelangt sind, werden in Erläuterung 31.2 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
31.12.2021	TEUR	in Jahren	in Prozent
iCAS-Software	64.075	4 - 8	27,92
P1/ATCAS-Software inklusive Release	12.333	3	5,37
PSS-Software	1.229	3	0,54
Gesamtbuchwert der immateriellen Vermögenswerte	229.531		100,00

Aktivierung der Fremdkapitalkosten bei immateriellen Vermögenswerten

	31.12.2021	31.12.2020
Fremdkapitalkosten in TEUR	1.492	2.021
Finanzierungskostensatz in %	1,59	2,62

13 Sachanlagen

Anschaffungs- und Herstellungskosten

	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Währungsdifferenzen	Stand 31.12.
2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Grundstücke und Bauten	700.477	7.785	-4.563	10.454	0	714.153
Technische Anlagen und Maschinen	1.080.667	30.202	-24.422	3.032	0	1.089.479
Betriebs- und Geschäftsausstattung	89.907	5.241	-1.809	81	0	93.420
Anlagen im Bau	19.323	18.020	0	-13.620	0	23.723
	1.890.374	61.248	-30.794	-53	0	1.920.775
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

	Abschreibungen						Buchwert
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Währungs-differenzen	Stand	Stand
	1.1.					31.12.	31.12.
2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Grundstücke und Bauten	455.877	17.752	-4.035	0	7	469.601	244.552
Technische Anlagen und Maschinen	893.645	42.967	-21.082	0	11	915.541	173.938
Betriebs- und Geschäftsausstattung	71.764	6.233	-1.677	0	33	76.353	17.067
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	23.723
	1.421.286	66.952	-26.794	0	51	1.461.495	459.280
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

Aktivierung der Fremdkapitalkosten bei Sachanlagen

	31.12.2021	31.12.2020
Fremdkapitalkosten in TEUR	211	254
Finanzierungskostensatz in %	1,59	2,62

Forschungs- und Entwicklungskosten

	31.12.2021	31.12.2020
	TEUR	TEUR
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	57.391	50.803
- Davon erfolgswirksam erfasste Forschungskosten	28.903	27.985
- Davon aktivierte Zugänge unter den Anlagen im Bau	28.488	22.818
Summe der aktivierten Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten zum 31.12.	923	1.096
Stand der Entwicklungskosten unter den Anlagen im Bau zum 31.12.	55.943	53.528
Planmäßige Abschreibung von Entwicklungskosten aufgrund erfolgter Fertigstellungsmeldung	7.587	6.249
Außerplanmäßige Wertminderung auf Entwicklungskosten nach IAS 36	172	0
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 31.2 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 8 TEUR (Vorjahr: 44 TEUR) erfasst.

14 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 31.12.
		Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.	
2021		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Gebäude		13.726	1.323	-761	0		14.288
Fahrzeuge		1.504	2.214	-289	0		3.429
		15.230	3.537	-1.050	0		17.717
2020		TEUR	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
Abschreibungen							Buchwert
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Währungs-differenzen	Stand 31.12.	Stand 31.12.
2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Gebäude	3.830	1.864	-361	0	0	5.333	8.955
Fahrzeuge	462	1.523	-244	0	0	1.741	1.688
	4.292	3.387	-605	0	0	7.074	10.643
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
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

Angaben zu den Leasingverbindlichkeiten			
	31.12.2021	31.12.2020	
	TEUR	TEUR	
Stand am 1.1.	22.062	23.053	
Erhöhung durch Indexanpassungen	742	512	
Zuführungen	2.751	1.304	
Abgänge	-468	-137	
Tilgungen	-3.930	-2.829	
Zinsaufwendungen	160	162	
Währungsumrechnung	1	-3	
Stand am 31.12.	21.318	22.062	

Fälligkeitsanalyse zu den Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Leasingverbindlichkeiten undiskontiert	3.478	6.045	14.434	23.957
Leasingverbindlichkeiten diskontiert	3.339	5.508	13.385	22.232
Zinsanteil	139	537	1.049	1.725
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

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
31.12.2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Nicht diskontierte Leasingzahlungen	2.092	1.685	986	4.763
31.12.2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Nicht diskontierte Leasingzahlungen	1.822	1.285	143	3.250

In der Gesamtergebnisrechnung erfasste Beträge für Leasingverhältnisse		
	2021	2020
	TEUR	TEUR
Abschreibungen	3.376	2.244
Zinsaufwendungen	160	162
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	205	449
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	2.821	2.160

In der Kapitalflussrechnung erfasste gesamte Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse		
	2021	2020
	TEUR	TEUR
Auszahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	3.026	2.609
Aufnahme von Leasingverbindlichkeiten	3.493	1.816
Abgänge und Währungsumrechnung von Leasingverbindlichkeiten	467	140
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	3.930	2.829
Zinsaufwendungen	160	162

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 15.

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 Operating-Leasing ein und erfasste die entsprechenden Erträge ergebniswirksam.

In der Gesamtergebnisrechnung erfasste Beträge für Operating-Leasing-Verhältnisse		
	2021	2020
	TEUR	TEUR
Leasingerträge aus Operating-Leasing-Verhältnissen	4.293	3.748

Aufteilung zwischen im Eigentum befindlichen und geleaste Sachanlagen bei Operating-Leasing-Verhältnissen

	2021	2020
Gebäude	TEUR	TEUR
Im Eigentum befindliche Sachanlagen	244.552	244.600
Geleaste Sachanlagen (Erbbaurechtsgrundstück in Berlin)	0 ¹⁷⁾	0 ¹⁷⁾
	244.552	244.600

¹⁷⁾ Unter 1 TEUR

15 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand
	1.1.				31.12.
2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Immobilie Braunschweig	1.210	0	0	0	1.210
	1.210	0	0	0	1.210
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Immobilie Braunschweig	1.210	0	0	0	1.210
	1.210	0	0	0	1.210

	Abschreibungen					Buchwert
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand	Stand
	1.1.				31.12.	31.12.
2021	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Immobilie Braunschweig	578	30	0	0	608	602
	578	30	0	0	608	602
2020	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Immobilie Braunschweig	548	30	0	0	578	632
	548	30	0	0	578	632

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		
	2021	2020
	TEUR	TEUR
Mieteinnahmen	122	122
Abschreibungen	30	30
Reparaturen	0	0

Die Immobilie wird linear über die Nutzungsdauer von 40 Jahren abgeschrieben. Der Bodenrichtwert für das betreffende Gebiet liegt aktuell bei 130,00 Euro pro Quadratmeter, während dem Gutachten aus dem Jahr 2017 noch ein Wert von 110,00 Euro pro Quadratmeter zugrunde lag. 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
Wertermittlungsstichtag	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.
-

16 Finanzanlagen

	Anschaffungskosten				Stand 31.12.
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Neube- wertung	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
2021					TEUR
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	14.462	0	0	0	14.462
Beteiligungen	2.604	0	-57	0	2.547
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	6.501	300	-903	0	5.898
	23.567	300	-960	0	22.907
2020					TEUR
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

	Wertminderungen					Buchwert
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbuch- ungen	Stand 31.12.	Stand 31.12.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
2021						
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	1.579	4.966	0	0	6.545	7.917
Beteiligungen	0	0	0	0	0	2.547
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0	0	0	0	0	5.898
	1.579	4.966	0	0	6.545	16.362
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

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

Nach der Equity-Methode bilanzierte assoziierte Unternehmen

	31.12.2021	31.12.2020
	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	12.883	14.438
Zugänge	0	24
Wertminderungen	-4.966	-1.579
Anteiliger Jahresüberschuss	0	0
Vereinnahmte Gewinnausschüttungen	0	0
Stand am 31.12.	7.917	12.883

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
Hafteinlagen	0	2	0	0	2
Sonstige Einlagen	0	1.518	0	0	1.518
Stand am 31.12.2021	360	1.520	167	500	2.547

Ausleihungen an assoziierte Unternehmen

	Laufzeiten	Nominalwert	Nominalzins	31.12.2021	31.12.2020
		TEUR	in %	TEUR	TEUR
FCS					
Darlehen Flugzeug Hawker Beechcraft Super King Air FL-626 D-CFME	2009 - 2025	4.300	5,25	1.381	1.686
Darlehen Flugzeug Hawker Beechcraft Super King Air FL-1156	2018 - 2033	5.560	2,10	4.217	4.815
UNIFLY					
Darlehen	2021 - 2024	300	5,00	300	0
		10.160		5.898	6.501

17 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Fälligkeiten der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
2021	118	0 ¹⁸⁾	0	118
2020	116	0 ¹⁸⁾	0	116

¹⁸⁾ Unter 1 Mio. EUR

Strukturanalyse

	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Buchwert	118	116
Davon nicht wertgemindert und		
- Noch nicht überfällig	112	57
- Bis zu 30 Tage überfällig	3	5
- 31 bis 60 Tage überfällig	1	1
- 61 bis 180 Tage überfällig	1	10
- Über 180 Tage überfällig	1	43 ¹⁹⁾
Davon wertgemindert	0	0

¹⁹⁾ Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Forderungen aus dem Bereich „Strecke“ für die Flugmonate Februar bis Mai 2020, die durch EUROCONTROL gestundet und im Geschäftsjahr 2021 beglichen wurden.

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

	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Stand am 1.1.	14	14
Zuführung	2	2
Inanspruchnahme	0	0
Auflösung	-1	-2
Stand am 31.12.	15	14

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

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Ausbuchungen und Forderungsverluste	-1	-1
Zuführung zu Einzelwertberichtigungen	-2	-2
Erträge aus der Auflösung von Einzelwertberichtigungen	1	2
Erträge aus dem Eingang ausgebuchter Forderungen sowie aus sonstigen Ausbuchungen	0 ²⁰⁾	0 ²⁰⁾

²⁰⁾ Unter 1 Mio. EUR

18 Vertragssalden

Vertragsvermögenswerte	31.12.2021		31.12.2020	
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Beratungsleistungen und Dienstleistungsaufträge	3	0	2	0
Softwareentwicklungen	0 ²⁰⁾	0	1	0
Sonstiges	1	0	2	0
	4	0	5	0

Erlöse und Kosten aus Verträgen mit Kunden

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Erfasste Auftragserlöse	8	9
Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen	0	0 ²⁰⁾
Angefallene Kosten	6	7
Aktivierten Kosten	0	0
Erzielte Gewinne für laufende Projekte	2	2

Entwicklung der Vertragsverbindlichkeiten

	2021	2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Stand am 1.1.	3	2
Zuführungen	7	4
Realisierte Umsatzerlöse im Geschäftsjahr, die zu Beginn der Periode im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren	-1	0 ²⁰⁾
Realisierte Umsatzerlöse im Geschäftsjahr, die zu Beginn der Periode nicht im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren	-7	-3
Stand am 31.12.	2	3

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

19 Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2020
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Unterdeckung	1.102	1.102	521	521
Forderungen aus EU-Fördergeldern	48	48	51	51
Forderungen gegen Mitarbeiter ²¹⁾	24	12	19	0
QTE-Transaktion	21	0	20	19
Treuhandverein	8	0	7	0 ²²⁾
Aktivwert	7	7	6	6
Zinsforderungen	1	0	1	0
Übrige	11	0	6	0
	1.222	1.169	631	597

²¹⁾ Die Forderungen resultieren aus dem Corona-Tarifvertrag und umfassen die im Geschäftsjahr aufgebauten Minderarbeitsstunden auf dem Corona-Zeitkonto.

²²⁾ Unter 1 Mio. EUR

Strukturanalyse

	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Buchwert	1.222	631
Davon nicht wertgemindert und		
- Noch nicht überfällig	1.222	631
- 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

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 24). 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.

20 Finanzielle Vermögenswerte

	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Wertpapiere – erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	692	784
Derivate – erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	1	6
	693	790

Der DFS-Konzern investierte über eine Investmentgesellschaft in den ATCP-UI-FONDS, deren alleiniger Anteilseigner ist die DFS. 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.

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 0,90 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.

21 Eigenkapital

	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Gezeichnetes Kapital	1.055	755
Kapitalrücklage	74	74
Neubewertungsrücklagen	-2.032	-3.095
Gewinnrücklagen	137	1
Anteil der Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft am Eigenkapital	-766	-2.265
Minderheitenanteile	2	3
	-764	-2.262

Die Gesellschafterin der DFS beschloss am 22. Januar 2021 die Erhöhung des Stammkapitals um 300 Millionen Euro gegen Ausgabe von drei Millionen Geschäftsanteilen im Nennwert von je 100,00 Euro. Die Eintragung ins Handelsregister B des Amtsgerichts Offenbach am Main erfolgte am 5. März 2021. Somit beträgt das Stammkapital des DFS-Konzerns 1.055.287.500,00 Euro. Es wird von der Alleingesellschafterin Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, in 10.552.875 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. 176 vom 5. Mai 2021 den Konzernabschluss und den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 fest und beschloss, keine Dividende an die Gesellschafterin auszuschütten.

22 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 ²³⁾	Versorgungstarifvertrag für die beim DFS-Konzern beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
ÜVersTV	Übergangsvorsorgungstarifvertrag 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.

²³⁾ Die leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen des VersTV werden in Erläuterung 22.6 weiter unterteilt in endgehaltsabhängige Zusagen und Zusagen nach dem Karrieredurchschnittsplan.

22.1 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 Übergangsvorsorge (ÜVerTV). 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).

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.

Das Planvermögen umfasst einen kongruenten Rückdeckungsversicherungsvertrag und einen Spezialfonds bei der DFS. Die Entwicklung des Planvermögens setzt sich zusammen aus den Auszahlungen und Erträgen beider Vermögen sowie den Einzahlungen der DFS in den Spezialfonds (PEGASUS-UI Fonds). Die bisherige Finanzierung der Versorgungsverpflichtungen in Form einer versicherungsförmigen Rückdeckung läuft sukzessive aus und wird sich künftig nur noch über eine Fondslösung refinanzieren. Hierzu übertrug der DFS-Konzern den PEGASUS-UI-FONDS vom Versicherungskonsortium auf den Treuhandverein. Versorgungsfälle bedient der DFS-Konzern künftig aus den noch bestehenden Rückdeckungsversicherungen und dem Fondsvermögen. Das Planvermögen kann den Verpflichtungen aus dem Versorgungstarifvertrag und der Übergangsvorsorge 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.

22.2 Versicherungsmathematische Annahmen

In %	31.12.2021	31.12.2020
Rechnungszins	1,20	0,60
Erwartete Erträge aus Planvermögen	1,20	0,60
Gehaltstrend (inklusive Karrieretrend)	2,50	2,50
Leistungstrend ²⁴⁾	1,25 bis 2,00	1,25 bis 2,00

²⁴⁾ 1,25 Prozent Garantieanpassung für Mitarbeiter mit Zusage nach VersTV 2009.
2,00 Prozent für Mitarbeiter mit Zusage nach VersTV 1993 (Statische Bezugnahme).

22.3 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, ÜVerTV und KTV zusammensetzt. Die übrigen Parameter der ursprünglichen Berechnungen bleiben unverändert. Mögliche Korrelationseffekte werden damit ausgeschlossen.

		Auswirkungen auf die leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	
		Mio. EUR	In %
Veränderungen der versicherungsmathematischen Annahmen			
Barwert der Versorgungsverpflichtungen 31.12.2021		6.121	
Rechnungszins	Erhöhung um 0,50 Prozentpunkte	-614	-10,04
	Minderung um 0,50 Prozentpunkte	726	11,86
Gehaltstrend	Erhöhung um 0,50 Prozentpunkte	245	4,01
	Minderung um 0,50 Prozentpunkte	-228	-3,72
Barwert der Versorgungsverpflichtungen 31.12.2020		6.761	
Rechnungszins	Erhöhung um 0,50 Prozentpunkte	-731	-10,81
	Minderung um 0,50 Prozentpunkte	871	12,88
Gehaltstrend	Erhöhung um 0,50 Prozentpunkte	292	4,33
	Minderung um 0,50 Prozentpunkte	-271	-4,00

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.

22.4 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.

22.4.1 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.

22.4.2 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 Übergangsvorsorge 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 Absinken der Gesamtverzinsung bei weiter anhaltendem niedrigen Zinsniveau.

22.4.3 Liquiditätsrisiken

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

22.4.4 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.

22.5 Duration und erwartete Pensions- und Beitragszahlungen

Erwartete Fälligkeit der undiskontierten Zahlungen	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	6 bis 15 Jahre
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Geschätzte Pensionszahlungen ²⁵⁾	144	663	1.921
- Davon beim Versicherungskonsortium rückgedeckt	134	625	1.840
Erwartete Arbeitgeberbeiträge in das Planvermögen	395	909	1.947

²⁵⁾ Aus H²B-Feinprognose 2021 bis 2036 vom 29. Juni 2021.

Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen beträgt zum 31. Dezember 2021 22,1 Jahre (Vorjahr: 23,7 Jahre).

22.6 Leistungsorientierte Versorgungsverpflichtungen

	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Stand zum 1.1.2021	5.067	1.498	196	5	6.766
Laufender Dienstzeitaufwand	196	73	1	0 ²⁶⁾	270
Zinsaufwand	30	9	1	0 ²⁶⁾	40
Leistungszahlungen	-60	-58	-8	-1	-127
Unternehmenskäufe	0	0 ²⁶⁾	0	0	0 ²⁶⁾
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	-733	-78	-12	0 ²⁶⁾	-823
- Davon geänderte Parameter	-756	-116	-15	0 ²⁶⁾	-887
- Davon erfahrungsbedingte Anpassungen	23	38	3	0 ²⁶⁾	64
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	4.500	1.444	178	4	6.126
- Davon auf dem Endgehalt basierende Zusagen					
Renzahlungen	3.537				
Einmalzahlungen	91				
- Davon auf dem Karrieredurchschnittsplan basierende Zusagen					
Renzahlungen	872				
Einmalzahlungen	0				
31.12.2020	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Stand zum 1.1.2020	4.319	1.392	181	5	5.897
Laufender Dienstzeitaufwand	157	67	1	0 ²⁶⁾	225
Zinsaufwand	47	15	2	0 ²⁶⁾	64
Leistungszahlungen	-62	-54	-8	0 ²⁶⁾	-124
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	606	78	20	0 ²⁶⁾	704
- Davon geänderte Parameter	623	95	14	0 ²⁶⁾	732
- Davon erfahrungsbedingte Anpassungen	-17	-17	6	0 ²⁶⁾	-28
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	5.067	1.498	196	5	6.766
- Davon auf dem Endgehalt basierende Zusagen					
Renzahlungen	4.000				
Einmalzahlungen	75				
- Davon auf dem Karrieredurchschnittsplan basierende Zusagen					
Renzahlungen	992				
Einmalzahlungen	0				

²⁶⁾ Unter 1 Mio. EUR

22.7 Planvermögen

	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Stand zum 1.1.	3.216	3.145
Erwartete Erträge aus Planvermögen	19	36
Arbeitgeberbeiträge und Zahlungen	326	180
Gezahlte Versorgungsleistungen	-91	-100
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	240	-45
Marktwerte des Planvermögens	3.710	3.216
Tatsächliche Erträge aus Planvermögen	259	-9

Zusammensetzung des Planvermögens

	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Kapitalanlagen im Allgemeinen Deckungsstock des Versicherers	1.335	1.399
Kapitalanlagen in den PEGASUS-UI-FONDS	2.375	1.817
Marktwert des Planvermögens	3.710	3.216

22.8 Nettoschuld der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Stand am 1.1.	-3.199	5.067	1.498	179	5	3.550
GuV-Aufwendungen	-19	226	82	2	0 ²⁷⁾	291
Leistungszahlungen	90	-60	-58	-7	-1	-36
Arbeitgeberbeiträge	-326	0	0	0	0	-326
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital = Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) des laufenden Geschäftsjahres	-240	-733	-78	-12	0 ²⁷⁾	-1.063
Übertragungen	0	0	0 ²⁷⁾	0	0	0 ²⁷⁾
Stand am 31.12.	-3.694	4.500	1.444	162	4	2.416
2020	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Stand am 1.1.	-3.127	4.319	1.392	163	5	2.752
GuV-Aufwendungen	-35	204	82	3	0 ²⁷⁾	254
Leistungszahlungen	99	-62	-54	-7	0 ²⁷⁾	-24
Arbeitgeberbeiträge	-180	0	0	0	0	-180
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital = Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) des laufenden Geschäftsjahres	44	606	78	20	0 ²⁷⁾	748
Stand am 31.12.	-3.199	5.067	1.498	179	5	3.550

²⁷⁾ Unter 1 Mio. EUR

22.9 Bilanzwerte

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	0	4.500	1.444	178	4	6.126
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-3.694	0	0	-16	0	-3.710
Finanzierungsstatus Verpflichtung (+) bzw. Vermögenswert (-)	-3.694	4.500	1.444	162	4	2.416
Nicht als Vermögen erfasster Betrag	0	0	0	0	0	0
Nettobetrag des Schuldpostens (+) bzw. Aktivpostens (-) in der Bilanz	-3.694	4.500	1.444	162	4	2.416
31.12.2020	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	0	5.067	1.498	196	5	6.766
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-3.199	0	0	-17	0	-3.216
Finanzierungsstatus Verpflichtung (+) bzw. Vermögenswert (-)	-3.199	5.067	1.498	179	5	3.550
Nicht als Vermögen erfasster Betrag	0	0	0	0	0	0
Nettobetrag des Schuldpostens (+) bzw. Aktivpostens (-) in der Bilanz	-3.199	5.067	1.498	179	45	3.550

22.10 In der Gesamtergebnisrechnung enthaltene Aufwendungen und Erträge

	Fonds- vermögen	VerstTV	ÜVerstV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Zinsaufwendungen	0	30	9	1	0 ²⁸⁾	40
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-19	0	0	0 ²⁸⁾	0	-19
Nettozinsaufwendungen	-19	30	9	1	0 ²⁸⁾	21
Laufender Dienstzeitaufwand	0	196	73	1	0 ²⁸⁾	270
GuV-Aufwendungen	-19	226	82	2	0 ²⁸⁾	291
Auflösung der Rückstellung für nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand						-6
Zinserträge aus dem Aktivwert						0 ²⁸⁾
Beiträge an Pensionssicherungsverein						1
Leistungen an beitragsorientierte Versorgungssysteme						41
- Davon Beiträge zur Rentenversicherung						38
						327
31.12.2020	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Zinsaufwendungen	0	47	15	2	0 ²⁸⁾	64
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-35	0	0	0 ²⁸⁾	0	-35
Nettozinsaufwendungen	-35	47	15	2	0 ²⁸⁾	29
Laufender Dienstzeitaufwand	0	157	67	1	0 ²⁸⁾	225
GuV-Aufwendungen	-35	204	82	3	0 ²⁸⁾	254
Auflösung der Rückstellung für nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand						-6
Zinserträge aus dem Aktivwert						0 ²⁸⁾
Beiträge an Pensionssicherungsverein						6
Leistungen an beitragsorientierte Versorgungssysteme						40
- Davon Beiträge zur Rentenversicherung						38
						294
²⁸⁾ Unter 1 Mio. EUR						

23 Sonstige Rückstellungen

	Stand 1.1.2021	Verbrauch	Auflösung	Aufzinsung	Zuführung	Stand 31.12.2021	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Gebührenüberdeckung ²⁹⁾	369	-251	0	0	157	275	119
Personal ³⁰⁾	67	-11	0	-2	16	70	54
Gebäude-rückbau	19	-1	-3	0 ³¹⁾	0	15	15
Aufbewahrung	9	-1	1	0 ³¹⁾	0	9	8
Sonstiges	4	-3	0 ³¹⁾	0	3	4	0
	468	-267	-2	-2	176	373	196

²⁹⁾ Zur Berechnungssystematik im regulierten Gebührenerhebungsverfahren vgl. Erläuterung 3.1 im Konzern-Lagebericht.

³⁰⁾ Die Verpflichtungen umfassen den Vorruhestand, die Altersteilzeit, die Jubiläen sowie die Regenerationskuren für Fluglotsen. Den Vorruhestands-, Altersteilzeit- und Jubiläumsverpflichtungen liegen versicherungsmathematische Gutachten zugrunde.

³¹⁾ Unter 1 Mio. EUR

Fälligkeiten der zukünftigen, nicht abgezinsten Erfüllungsbeträge

	2022	2023	2024	2025	2026	Ab 2027
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Gebührenüberdeckung	156	79	39	0	0 ³¹⁾	1
Personal	16	7	4	2	1	40
Gebäuderückbau	0 ³¹⁾	0	0	0	0	15
Aufbewahrung	1	1	1	1	1	4
Sonstiges	4	0	0	0	0	0
	177	87	44	3	2	60

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
2021	-0,41	-0,35	-0,24	-0,17	-0,11	-0,12
2020	-0,44	-0,46	-0,46	-0,42	-0,40	-0,41
	7 bis 8	8 bis 9	9 bis 10	10 bis 15	15 bis 30	
2021	-0,02	0,03	0,04	0,01	0,24	
2020	-0,37	-0,34	-0,27	-0,31	-0,04	

Auswirkungen aufgrund der Änderungen des Abzinsungssatzes

	Berechnung mit dem Zinssatz zum 31.12.2021	Berechnung mit dem Zinssatz zum 31.12.2020	Auswirkungen
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Abgezinsten Rückstellungen	54	54	0 ³¹⁾
Zinserträge (+) / -aufwendungen (-)	0 ³¹⁾	0 ³¹⁾	0 ³¹⁾

24 Finanzverbindlichkeiten

	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2020
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Schuldscheindarlehen	610	610	610	610
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	21	18	22	19
QTE-Transaktion	21	0	20	19
Derivative Finanzinstrumente	3	0	1	0
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	1	0	0 ³²⁾	0
	656	628	653	648
³²⁾ Unter 1 Mio. EUR				

Schuldscheindarlehen				
Laufzeiten	Nominalwert	Nominalzins	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR		Mio. EUR	Mio. EUR
2013 bis 2023	110	2,31 %	110	110
2020 bis 2025	86	0,50 %	86	86
2020 bis 2027	78	0,65 %	78	78
2020 bis 2030	249	0,85 %	249	249
2020 bis 2025	14	0,50 %	14	14
2020 bis 2027	53	0,65 %	53	53
2020 bis 2030	20	0,85 %	20	20
	610		610	610

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 19).

25 Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2020
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Personalkosten	59	0	59	0
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzamt	16	0	16	0
Ausstehende Rechnungen	12	0	8	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafterin	5	0	7	0
Zinsverbindlichkeiten	4	0	4	0
Übrige	43	18	37	15
	139	18	131	15

Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden

	Finanzielle Vermögenswerte (+)	Finanzielle Schulden (-)	Bilanzausweis Vermögenswerte (+) Schulden (-)
31.12.2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Gesellschafterin	3	-8	-5
Assoziierte Unternehmen			
FCS	0 ³³⁾	-1	-1
AEROSENSE	0 ³³⁾	0	0 ³³⁾
UNIFLY	0 ³³⁾	0	0 ³³⁾
Beteiligungen			
GroupEAD	0 ³³⁾	0	0 ³³⁾
31.12.2020	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Gesellschafterin	1	-8	-7
Assoziierte Unternehmen			
FCS	0 ³³⁾	-1	-1
UNIFLY	0 ³³⁾	0	0 ³³⁾
Beteiligungen			
GroupEAD	0	0 ³³⁾	0 ³³⁾

³³⁾ Unter 1 Mio. EUR

Die beizulegenden Zeitwerte der saldierten finanziellen Vermögenswerte und Schulden entsprechen ihren Buchwerten.

Sonstige Erläuterungen

26 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 wettbewerbslich 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 an der DAS, der ANS, der Eisenschmidt, der KAT und der Droniq.

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	Konzernergebnis
2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Umsatzerlöse	1.291	85	1.376
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	28	0	28
Sonstige betriebliche Erträge	34	1	35
Gesamtleistung	1.353	86	1.439
Materialaufwand	-6	-8	-14
Personalaufwand	-972	-63	-1.035
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-122	-13	-135
Abschreibungen und Wertminderungen	-95	-10	-105
Gesamtkosten	-1.195	-94	-1.289
Ergebnis vor Zinsen und Steuern	158	-8	150
Finanzerträge	121	1	122
Davon Zinserträge der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	[0]	[0 ³⁴⁾]	[0 ³⁴⁾]
Finanzaufwendungen	-114	0 ³⁴⁾	-114
Finanzergebnis	7	1	8
Ergebnis vor Ertragsteuern	165	-7	158
Ertragsteuern	-24	1	-23
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	141	-6	135
Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft	141	-5	136
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	0	-1	-1

³⁴⁾ Unter 1 Mio. EUR

Informationen über Geschäftssegmente nach Kostenarten			
	Reguliertes Geschäft	Drittgeschäft	Konzernergebnis
2020	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Umsatzerlöse	1.031	80	1.111
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	23	0 ³⁵⁾	23
Sonstige betriebliche Erträge	39	1	40
Gesamtleistung	1.093	81	1.174
Materialaufwand	-6	-6	-12
Personalaufwand	-910	-63	-973
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-135	-13	-148
Abschreibungen und Wertminderungen	-96	-7	-103
Gesamtkosten	-1.147	-89	-1.236
Ergebnis vor Zinsen und Steuern	-54	-8	-62
Finanzerträge	155	0 ³⁵⁾	155
Davon Zinserträge der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	[0]	[0 ³⁵⁾]	[0 ³⁵⁾]
Finanzaufwendungen	-189	0 ³⁵⁾	-189
Finanzergebnis	-34	0 ³⁵⁾	-34
Ergebnis vor Ertragsteuern	-88	-8	-96
Ertragsteuern	1	1	2
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-87	-7	-94
Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft	-87	-6	-93
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	0	-1	-1
³⁵⁾ Unter 1 Mio. EUR			

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

	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Gebührenfinanzierte Produkte	223	-32
Preisfinanziertes Geschäft	-1	-3
Übrige gebührenfinanzierte und sonstige Produkte	3	4
Gebührenrechtliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern	225	-31
Betriebliche Altersversorgung nach gebührenrechtlicher Betrachtungsweise	190	576
Betriebliche Altersversorgung nach IFRS	-272	-229
Veränderung des gebührenrechtlichen Eigenkapitals (Deckungslückenschluss)	13	-374
Minderheitenanteile	-4	-2
Konsolidierung / Überleitung	-2	-2
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern nach IFRS	150	-62

Informationen über wichtige externe Kunden

	2021	2021	2020	2020
	Mio. EUR	In %	Mio. EUR	In %
DFS-Gesamtumsatzerlöse ³⁶⁾	607	100,00	519	100,00
Deutsche Lufthansa AG	68	11,28	57	10,99
Bundesministerium der Verteidigung	49	8,15	52	10,01
Ryanair	36	5,96	27	5,29
Bundesministerium für Digitales und Verkehr	28	4,54	22	4,32
Eurowings GmbH	24	4,01	24	4,59
KLM Royal Dutch Airlines	22	3,55	16	3,04
Turkish Airlines	20	3,22	13	2,44
EAT Leipzig	19	3,08	16	3,17
Wizz Air Hungary Ltd.	15	2,48	15	2,87
Qatar Airways	14	2,31	14	2,68

³⁶⁾ Bestehend aus An-/Abflug-, Streckenumsätzen sowie Umsätzen aus militärischem Einsatzverkehr

27 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.

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.

28 Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungskategorien						
	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	Beizulegender Zeitwert	Stufe
31.12.2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Finanzielle Vermögenswerte	693		693		693	2
Beteiligungen	10			10	10	3
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Ausleihungen	6	6			6	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	118	118			118	3
Unterdeckung	1.102	1.102			1.102	3
Forderungen aus EU-Fördergeldern	48	48			48	3
QTE-Transaktion	21	21			21	2
Treuhandverein	8	8			8	2
Aktivwert	7	7			7	2
Zinsforderungen	1	1			1	2
Flüssige Mittel	126	126			126	2
Übrige finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3	2	2			2	3
	2.142	1.439	693	10	2.142	

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	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Finanzielle Vermögenswerte	790		790		790	2
Beteiligungen	15			15	15	3
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Ausleihungen	7	7			7	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	116	116			116	3
Unterdeckung	521	521			521	3
Forderungen aus EU-Fördergeldern	51	51			51	3
QTE-Transaktion	20	20			20	2
Treuhandverein	7	7			7	2
Aktivwert	6	6			6	2
Zinsforderungen	1	1			1	2
Flüssige Mittel	252	252			252	2
Übrige finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3	1	1			1	3
	1.787	982	790	15	1.787	

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 31.12.2021 Mio. EUR	Stufe 3 31.12.2021 Mio. EUR	Stufe 2 31.12.2020 Mio. EUR	Stufe 3 31.12.2020 Mio. EUR
Stand am 1.1.	1.076	711	1.176	228
Laufende Gewinne (+) und Verluste (-)	29	-2	-9	-3
Im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne (+) und Verluste (-)	0	0	0	0
Zugänge (+) und Abgänge (-)	-249	577	-91	486
Umgruppierungen in oder aus anderen Stufen	0	0	0	0
Stand am 31.12.	856	1.286	1.076	711

Finanzielle Schulden nach Bewertungskategorien					
	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Schulden	Beizulegender Zeitwert	Stufe
31.12.2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Derivative Finanzinstrumente	3		3	3	2
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Schuldscheindarlehen	610	610		635	2
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen	21	21		21	3
QTE-Transaktion	21	21		21	2
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	1	1		1	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	32	32		32	3
Ausstehende Rechnungen	12	12		12	3
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafterin	5	5		5	3
Zinsverbindlichkeiten	4	4		4	2
Übrige finanzielle Schulden der Stufe 3	5	5		5	3
	714	711	3	739	
31.12.2020	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Derivative Finanzinstrumente	1		1	1	2
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Schuldscheindarlehen	610	610		662	2
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen	22	22		22	3
QTE-Transaktion	20	20		20	2
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	0 ³⁴⁾	0 ³⁴⁾		0 ³⁴⁾	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	27		27	3
Ausstehende Rechnungen	8	8		8	3
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafterin	7	7		7	3
Zinsverbindlichkeiten	4	4		4	2
Übrige finanzielle Schulden der Stufe 3	4	4		4	3
	703	702	1	755	

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 31.12.2021 Mio. EUR	Stufe 3 31.12.2021 Mio. EUR	Stufe 2 31.12.2020 Mio. EUR	Stufe 3 31.12.2020 Mio. EUR
Stand am 1.1.	687	68	243	96
Laufende Gewinne (+) und Verluste (-)	0 ³⁴⁾	0 ³⁴⁾	0	0
Im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne (+) und Verluste (-)	0	0	0	0
Zugänge (+) und Abgänge (-)	-23	7	444	-28
Umgruppierungen in oder aus anderen Stufen	0	0	0	0
Stand am 31.12.	664	75	687	68

Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien

	Finanzielle Vermögenswerte			Finanzielle Schulden
	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Fortgeführte Anschaffungskosten
31.12.2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Erträge (+) aus Beteiligungen			1	
Gewinne (+) aus Währungsumrechnung	1	16		
Gewinne (+) aus der Neubewertung	0 ³⁷⁾	4		
Aufwendungen (-) aus Wertminderungen	-3			
Zinserträge (+)	1	9		
Zinsaufwendungen (-)	0 ³⁷⁾			-7
Sonstige finanzielle Aufwendungen (-)	-2	-1		0 ³⁷⁾
Gewinne (+) und Verluste (-)	-3	28	1	-7
Direkt im sonstigen Ergebnis erfasst	0	0	0	0
31.12.2020	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Erträge (+) aus Beteiligungen			1	
Verluste (-) aus Währungsumrechnung	-1	-16		
Gewinne (+) aus der Neubewertung	0 ³⁷⁾	7		
Aufwendungen (-) aus Wertminderungen	-2			
Zinserträge (+)	1	8		
Zinsaufwendungen (-)	0 ³⁷⁾	-1		-7
Sonstige finanzielle Aufwendungen (-)	-3	-1		0 ³⁷⁾
Gewinne (+) und Verluste (-)	-5	-3	1	-7
Direkt im sonstigen Ergebnis erfasst	0	0	0	0
³⁷⁾ Unter 1 Mio. EUR				

29 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.

29.1 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 127 Millionen Euro sowie über kurzfristig verfügbare Kapitalanlagen im ATCP-UI-FONDS in Höhe von 693 Millionen Euro, mit denen er kurzfristig fällige finanzielle Schulden bedienen kann. Zudem überwacht der DFS-Konzern 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.

Die Gesellschafterin der DFS beschloss im Rahmen einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung im Januar 2021, das Stammkapital um 300 Millionen Euro gegen Ausgabe von drei Millionen Geschäftsanteilen zu erhöhen. Mit dieser Maßnahme soll die Eigenkapitalbasis der DFS stabilisiert sowie COVID-19-bedingte Einnahmeausfälle teilkompensiert werden. Darüber hinaus evaluiert der DFS-Konzern derzeit in engem Austausch mit der Gesellschafterin, die Notwendigkeit einer potenziellen weiteren Eigenkapitalstärkung für das Jahr 2023.

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
31.12.2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Nicht derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Schuldscheindarlehen	0	0	210	400	610
Zinsen	2	4	17	15	38
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen	3	0	0	18	21
QTE-Transaktion	21	0	0	0	21
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	1	0	0	0	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	1	0 ³⁸⁾	0	32
Sonstige Verbindlichkeiten	26	0	0	0	26
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	3	0	0	0	3
	87	5	227	433	752
31.12.2020	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Nicht derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Schuldscheindarlehen	0	0	210	400	610
Zinsen	2	4	23	15	44
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen	3	0	0	19	22
QTE-Transaktion	1	0	19	0	20
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	0 ³⁸⁾	0	0	0	0 ³⁸⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	0 ³⁸⁾	0 ³⁸⁾	0 ³⁸⁾	27
Sonstige Verbindlichkeiten	23	0	0	0	23
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	1	0	0	0	1
	57	4	252	434	747

³⁸⁾ Unter 1 Mio. EUR

29.2 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	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Fortgeführte Anschaffungskosten	1.439	982
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	693	790
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	10	15
	2.142	1.787

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 vorliegen. 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.

29.3 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. Transaktionen mit derivativen Instrumenten ohne Designation (Grundgeschäft) zu Spekulationszwecken sind verboten.

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 Industrieanleihen. 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 zinsensibler finanzieller Verbindlichkeiten

	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Festverzinsliche Schuldscheindarlehen	610	610
	610	610

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 grundsätzlich durch den Einsatz von Derivaten in funktionale Währung transferiert wird, haben Änderungen der Devisenkurse keinen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis oder das Eigenkapital.

Für die nachfolgenden Verbindlichkeiten in Fremdwährung wurden wegen der geringfügigen Höhe weder derivate Finanzinstrumente abgeschlossen noch geplante Sicherungstransaktionen vorgenommen.

Nettorisiko nach Währungen

	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2020
	Nominalwert	Stichtagswert	Nominalwert	Stichtagswert
	TUSD	TEUR	TUSD	TEUR
Originäre Geschäfte	127	112	430	352
	TGBP	TGBP	TGBP	TGBP
Originäre Geschäfte	56	66	0	0
	TSGD	TEUR	TSGD	TEUR
Originäre Geschäfte	0 ³⁹⁾	0 ³⁹⁾	0 ³⁹⁾	0 ³⁹⁾

³⁹⁾ Unter 1 TSGD bzw. 1 TEUR

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 einem, zehn und zwanzig Tagen und mit einer Wahrscheinlichkeit von 99,00 Prozent nicht überschritten wird.

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

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

30 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.

Der DFS-Konzern richtet 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.

Überleitung vom bilanziellen zum regulierten Eigenkapital		
	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Bilanzielles Konzern-Eigenkapital	-764	-2.262
Noch nicht angerechnete Nachholeffekte	0	69
Darauf entfallende latente Steuern	-4	-7
Betriebliche Altersversorgung nach gebührenrechtlicher Sichtweise	1.709	2.524
Veränderung des gebührenrechtlichen Eigenkapitals (Deckungslückenschluss)	719	889
Konsolidierung / Überleitung	-11	-14
Reguliertes Eigenkapital	1.649	1.199

Kennzahlen auf Basis des regulierten Eigenkapitals

	31.12.2021	31.12.2020
	Mio. EUR	Mio. EUR
Eigenkapitalquote	31,08 %	19,81 %
Eigenkapitalrentabilität	8,17 %	-7,84 %
Jahresüberschuss / -fehlbetrag	135	-94
EBIT	150	-62
Fremdkapital	3.657	4.852
Fremdkapitalquote	68,92 %	80,19 %
Gesamtkapitalrentabilität	2,54 %	-1,55 %
Verschuldungsgrad ⁴⁰⁾	-3,07 %	-6,43 %
Flüssige Mittel	126	252
Finanzielle Vermögenswerte	693	790
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	628	648
Davon QTE-Transaktion	[0]	[19]
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	28	5
Davon QTE-Transaktion	[21]	[1]
Finanzielle Netto-Vermögenswerte (+)	163	389

⁴⁰⁾ Bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation flüssiger Mittel.

Der DFS-Konzern verfolgt eine konservative und auf Flexibilität ausgerichtete Anlage- und Verschuldungspolitik mit einem ausgewogen gestalteten Investitions- und Finanzierungsportfolio. Ziele des Kapitalmanagements sind die Aufrechterhaltung der operativen Leistungsfähigkeit, die Absicherung der finanziellen Liquidität und damit verbunden der Aufbau bzw. die Stabilisierung des Eigenkapitals. Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele sind die Optimierung der Kapitalstruktur, Eigenkapitalmaßnahmen sowie die langfristige Reduzierung von Schulden. Dabei stimmt der DFS-Konzern den Kapitalbedarf und die Kapitalbeschaffung derart aufeinander ab, dass den Erfordernissen an Ertrag, Liquidität, Sicherheit und Unabhängigkeit Rechnung getragen wird.

Den kurzfristigen Finanzierungsbedarf deckt der DFS-Konzern aktuell über festverzinsliche Schuld-scheindarlehen. Dabei wird seine Kreditwürdigkeit regelmäßig von der Ratingagentur Standard & Poor's überprüft.

Rating

	Langfristig	Kurzfristig	Ausblick
Standard & Poor's	AAA	A-1+	Stabil

31 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen**31.1 Haftungsverhältnisse**

Fälligkeiten der Avalgeschäfte					
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Unbefristete Laufzeit	Gesamt
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
2021	1	0 ⁴¹⁾	0	2	3
2020	2	0 ⁴¹⁾	0	2	4

⁴¹⁾ Unter 1 Mio. EUR

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.

31.2 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Fälligkeiten der sonstigen finanziellen Verpflichtungen				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien an assoziierte Unternehmen	1	0	0	1
Davon beansprucht	0	0	0	0
Bestellobligo für				
- Immaterielle Vermögenswerte	16	7	0	23
- Sachanlagen	23	5	2	30
- Sachkosten	54	60	0 ⁴¹⁾	114
- Miete, Leasing, Pacht	2	2	1	5
Bankgarantie	0	10	0	10
	96	84	3	183

Fälligkeiten der sonstigen finanziellen Verpflichtungen				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2020	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien an assoziierte Unternehmen	1	0	0	1
Davon beansprucht	0	0	0	0
Bestellobligo für				
- Immaterielle Vermögenswerte	17	20	0	37
- Sachanlagen	48	19	3	70
- Sachkosten	62	45	0 ⁴²⁾	107
- Miete, Leasing, Pacht	2	1	0 ⁴²⁾	3
Bankgarantie	0	10	0	10
	130	95	3	228

⁴²⁾ Unter 1 Mio. EUR

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.

32 Eventualforderungen

Zwischen der DFS und der FCS bestehen zwei selbständig begründete, abstrakte Schuldanerkenntnisse:

Wirkung	29. September 2008 bzw. 6. Oktober 2008	21. August 2018 bzw. 24. September 2018
Besicherung	Bestellung eines Registerpfandrechts	Bestellung eines Registerpfandrechts
Gesetzliche Grundlage	§ 1 Gesetz über Rechte an Flugzeugen (LuftfzG)	§ 1 Gesetz über Rechte an Flugzeugen (LuftfzG)
Begünstigter	DFS	DFS
Objekt	Flugzeug Typ Hawker Beechcraft Super King Air	Flugzeug Typ Hawker Beechcraft Super King Air
Serien-nummer	FL-626 D-CFME	FL-1156 D-CFME
Amtsgericht	Braunschweig	Braunschweig
Eintragung	16. September 2009	29. Oktober 2019
Grundlage	Darlehensvereinbarung vom September 2008 bzw. Oktober 2008	Darlehensvereinbarung vom August 2018 bzw. September 2018
Vertragspartner	DFS IBS und FCS	DFS IBS und FCS
Darlehen	Das Darlehen in Höhe von 4,30 Mio. EUR für das Flugzeug FL-626 D-CFME mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2025 wurde in voller Höhe abgerufen.	Das Darlehen in Höhe von 5,56 Mio. EUR für das Flugzeug FL-1156 mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2033 wurde in voller Höhe abgerufen.
Sonstiges	Das Darlehen ist während der gesamten Laufzeit durch ein abstraktes Schuldanerkenntnis zugunsten der DFS über eine Verbindlichkeit in Höhe von 6,00 Mio. EUR zu besichern.	Das Darlehen ist während der gesamten Laufzeit durch ein abstraktes Schuldanerkenntnis zugunsten der DFS über eine Verbindlichkeit in Höhe von 5,56 Mio. EUR zu besichern.

33 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

- Zu Beginn des Jahres 2022 wurde die bis dahin bestehende QTE-Transaktion vertragsgemäß beendet.
- Seit dem Vorrücken russischer Einheiten auf ukrainisches Territorium am frühen Morgen des 24. Februar 2022 ergreift der DFS-Konzern in enger Zusammenarbeit mit den militärischen Stellen in Deutschland vorbeugende Maßnahmen. So unterstützt die DFS fliegende Verbände der Luftwaffe und von NATO-Alliierten aktiv bei der Nutzung des deutschen Luftraums und seiner militärischen Übungsgebiete. Die Geschäftsführung rechnet derzeit insgesamt lediglich mit geringen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

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.

34 Honorar des unabhängigen Abschlussprüfers

Berechnetes Gesamthonorar des Abschlussprüfers nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB		
	31.12.2021 TEUR	31.12.2020 TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	168	165
Andere Bestätigungsleistungen	36	97
Steuerberatungsleistungen	0	9
Sonstige Leistungen	0	8
	204	279

35 Dienstleistungslizenzen

Der Paragraph 27c LuftVG verpflichtet den DFS-Konzern zur Wahrnehmung seiner hoheitlichen Aufgaben (vgl. Erläuterungen 1.2 und 1.3 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.

35.1 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. 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 Luftraumnutzern die angepassten Streckengebührensätze zur Verabschiedung durch die Erweiterte Kommission vor, die die endgültige Fassung beschließt.

Das BMDV 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.

35.2 Tower

Seit 2015 unterliegt der Bereich An- und Abflug ebenfalls einer Regulierung. Das BMDV legt auf der Grundlage der FSAAKV 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.

Mit Wirkung zum 1. September 2021 wurde das Luftverkehrsgesetz geändert und die DAS erhebt seit diesem Zeitpunkt Gebühren von den Luftraumnutzern (Paragraf 31b Abs. 3 LuftVG). Nicht durch Gebühreneinnahmen gedeckte Kosten der Flugsicherung werden durch einen Bundeszuschuss aufgefangen. Die Gewinnmarge ist dabei auf 6,30 Prozent der entstandenen Kosten durch Verordnung festgelegt.

36 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

36.1 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.

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.

Erträge (+) und Aufwendungen (-)			
	Gesellschafterin	Assoziierte Unternehmen	Beteiligungen
2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Umsatzerlöse	74	0 ⁴³⁾	0 ⁴³⁾
Bezogene Leistungen		-4	
Personalaufwand	-7		
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-3	0 ⁴³⁾
Zinserträge		0 ⁴³⁾	
Erträge aus Beteiligungen			1
2020	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	73	0 ⁴³⁾	0 ⁴³⁾
Bezogene Leistungen		-4	
Personalaufwand	-8		
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-4	0 ⁴³⁾
Zinserträge		0 ⁴³⁾	
Erträge aus Beteiligungen			1

⁴³⁾ Unter 1 Mio. EUR

Ausstehende Salden			
	Gesellschafterin	Assoziierte Unternehmen	Beteiligungen
2021	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Finanzanlagen		14	2
Sonstige Vermögenswerte	3	0 ⁴³⁾	0 ⁴³⁾
Sonstige Verbindlichkeiten	-8	-1	0
2020	TEUR	TEUR	TEUR
Finanzanlagen		19	3
Sonstige Vermögenswerte	1	0 ⁴³⁾	0
Sonstige Verbindlichkeiten	-8	-1	0 ⁴³⁾

36.2 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.

37 Organe der obersten Konzerngesellschaft

37.1 Geschäftsführung

Arndt Schoenemann,
Vorsitzender der Geschäftsführung (ab 1. April 2021)

Dr. Kerstin Böcker,
Geschäftsführerin Personal und Arbeitsdirektorin

Dirk Mahns,
Geschäftsführer Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge,
Geschäftsführer Technik

Zur Verteilung der Geschäftsführung vgl. Erläuterung 1.3 im Konzernlagebericht.

Kurzfristig fällige Leistungen für Mitglieder der Geschäftsführung			
	Erfolgsunabhängige Komponente (einschließlich Sachbezüge)	Erfolgsabhängige Komponente	Gesamtbezüge
2021	TEUR	TEUR	TEUR
Arndt Schoenemann (Vorsitzender)	264	0	264
Dr. Kerstin Böcker	272	35	307
Dirk Mahns	267	87	354
Friedrich-Wilhelm Menge	249	78	327
Frühere Mitglieder der Geschäftsführung	0	208	208
	1.052	408	1.460
2020	TEUR	TEUR	TEUR
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (Vorsitzender)	343	166	509
Dirk Mahns	233	0	233
Friedrich-Wilhelm Menge	210	0	210
Dr. Kerstin Böcker	104	0	104
Robert Schickling	24	145	169
Dr. Michael Hann	37	0	37
	951	311	1.262

Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

	Pensionszusagen	Pensions- zahlungen	Aufwendungen für im laufenden Jahr erdiente Pensions- zusagen ⁴⁴⁾
2021	TEUR	TEUR	TEUR
Arndt Schoenemann (Vorsitzender)	110	0	0
Dr. Kerstin Böcker	203	0	166
Dirk Mahns	2.073	0	249
Friedrich-Wilhelm Menge	428	0	251
Frühere Mitglieder der Geschäftsführung	22.547	1.115	147
	25.361	1.115	813
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

⁴⁴⁾ 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.

37.2 Aufsichtsrat

Vertreter der Gesellschafterin

Antje Geese

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

Dr. Tamara Zieschang

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

Carmen von Bornstaedt-Radbruch

Ministerialrätin a. D.
Bundesministerium der Verteidigung

Armin Havenith

Oberst i. G.
Bundesministerium der Verteidigung

Dr. Angelika Kreppein

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

Dr. Carl-Stefan Neumann

Geschäftsführer
Carl-Stefan Neumann Advisory & Investments GmbH

Iris Reimold

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

Torsten Ruge

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

Vertreter der Arbeitnehmer

Sabrina Leitzbach

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates
Fluglotsin Center

Oktay Kaya

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates
Fluglotse Tower

Markus Siebers

Supervisor Tower (in Übergangsvorsorgung)

André Vöcking

Flugsicherungsingenieur

Andrea Wächter

Leiterin Flugsicherungsbetrieb Tower

Jörg Waldhorst

Referent Luffahrthindernisse

Im Geschäftsjahr fanden turnusgemäß vier ordentliche Sitzungen sowie zwei Sondersitzungen statt.

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.

Vergütung des Aufsichtsrats	31.12.2021 TEUR	31.12.2020 TEUR
Carmen von Bornstaedt-Radbruch	4,00	4,00
Antje Geese	5,44	5,10
Armin Havenith	5,18	4,30
Oktay Kaya	4,00	4,00
Dr. Angelika Kreppein	1,36	4,20
Sabrina Leitzbach	5,08	4,10
Dr. Carl-Stefan Neumann	5,18	5,20
Iris Reimold	1,39	0,00
Torsten Ruge	2,69	0,00
Markus Siebers	4,34	5,00
André Vöcking	4,13	4,10
Andrea Wächter	4,03	4,20
Jörg Waldhorst	4,02	4,10
Dr. Tamara Zieschang ⁴⁵⁾	4,50	4,50
Frühere Mitglieder des Aufsichtsrats	1,25	1,30
	56,59	54,10

⁴⁵⁾ Die Zahlung erfolgte direkt an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr

38 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 11. März 2022

Arndt Schoenemann
Vorsitzender der
Geschäftsführung

Dr. Kerstin Böcker
Geschäftsführerin
Personal und
Arbeitsdirektorin

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 2021, der Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 geprüft.

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte 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 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 Konzernklärung und die Konzernklärung 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. 7.1 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 Unternehmens-

tätigkeit 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 11. März 2022

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Susanne Schorse
Wirtschaftsprüferin

Dr. Jonas van Elten
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
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
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	Luffahrt-Bundesamt, Braunschweig, Deutschland
Ltd.	Limited
LufABw	Luffahrtamt der Bundeswehr, Köln-Wahn, Deutschland
LuftzG	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: BMDV

