

Geschäftsbericht 2019



DFS Deutsche Flugsicherung

Das Geschäftsjahr 2019

Bericht des Aufsichtsrates

Art und Umfang der Prüfung und Beratung

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2019 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Er hat die Geschäftsführung regelmäßig beraten und überwacht und war in die Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen eingebunden.

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

Im Geschäftsjahr 2019 gab es keine personelle Veränderung im Aufsichtsrat.

Die Geschäftsführung berichtete gegenüber dem Aufsichtsrat auf Basis der Quartalsberichte gemäß § 90 Abs. 1 Nr. 3 Aktiengesetz. Fallweise wurde der Aufsichtsrat über wichtige Themen ad hoc informiert. Die Berichterstattung durch die Geschäftsführung erfolgte ordnungsgemäß.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2019 zu vier ordentlichen Sitzungen zusammen, um über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft zu beraten. Es fanden zwei Sondersitzungen statt, in denen über die Bestellung eines vierten Geschäftsführers und über das vorzeitige Ausscheiden des Geschäftsführers Betrieb, Herrn Robert Schickling, beraten wurde.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen Sitzungen schwerpunktmäßig mit

- dem Jahres- und dem Konzernabschluss 2018, dem Lagebericht sowie dem Konzernlagebericht und dem Bericht der Abschlussprüfer über die Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses 2018,
- dem Konzern-Wirtschaftsplan 2020 mit dem dazugehörigen Investitions- und Finanzplan,
- der Verkehrsentwicklung und Kapazitätssituation,
- der Drittgeschäftsstrategie
- dem DFS-Zukunftsprogramm Sprint 2024
- der Angebotsabgabe der DFS Aviation Services GmbH (DAS) über die Erbringung von Flugsicherungsleistungen an Regionalflughäfen in Spanien

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die Investition Nachtrag zum Projekt RTC beschlossen.

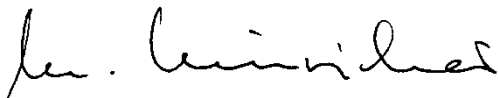
Ergebnis der Prüfung

Der Aufsichtsrat stellt fest, dass sich der eingeschlagene Konsolidierungskurs auch im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter bewährt hat. Die Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung haben diesen Erfolg im Jahr 2019 teilweise aufgehoben. Die Kostensenkungsmaßnahmen erweisen sich ansonsten aber als nachhaltig. Auch in seinen anderen Punkten hat das Konzernstrategieprogramm (Fünf-Punkte-Programm) die beabsichtigte Wirkung erzielt. Hierbei gilt zu betonen, dass die Verkehrszuwächse der Jahr 2018 und 2019 nicht vorhersehbar waren.

Auf Basis des Prüfberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Mazars GmbH & Co. KG hat der Aufsichtsrat den Jahres- und Konzernabschluss 2018 sowie den Lagebericht nebst Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz sowie den Konzernlagebericht beraten. Eine Vorberatung fand durch den Auditausschuss statt. In die Prüfung einbezogen wurde das im Unternehmen etablierte, umfassende Kontroll- und Risikomanagement. Die Beratungen fanden in Gegenwart der Abschlussprüfer statt. Die Abschlussprüfer haben über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung berichtet und für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung gestanden. Der Aufsichtsrat hatte keine Einwendungen gegen den Prüfbericht und die Feststellungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Er hat der Gesellschafterversammlung vorgeschlagen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen. Der Aufsichtsrat hat den Vorschlag der Geschäftsführung zur Ergebnisverwendung geprüft und sich diesem angeschlossen.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung für ihren Einsatz im Sinne des Unternehmens und für die im Jahr 2019 erzielten Erfolge. Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Betriebsräten, die hierzu beigetragen haben, gebührt ebenfalls Dank und Anerkennung.

Der Aufsichtsrat



Dr. Martina Hinricher
Vorsitzende



Dr. Martina Hinricher

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzende

Dr. Martina Hinricher
Ministerialdirektorin a. D.

Stellvertretender Vorsitzender

Markus Siebers
Fluglotse

Frank Best

Oberst i.G.
Bundesministerium der Verteidigung

Carmen von Bornstaedt-Radbruch

Ministerialrätin
Bundesministerium der Verteidigung

Antje Geese

Ministerialdirigentin
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Dr. Angelika Kreppein

Regierungsdirektorin
Bundesministerium der Finanzen

Sabrina Leitzbach

Fluglotsin

Dr. Carl-Stefan Neumann

Bagus Neumann GbR

Peter Schaaf

Fluglotse

André Vöcking

FS-Ingenieur

Andrea Wächter

Leiterin Tower Hamburg

Jörg Waldhorst

Referent Luftfahrthindernisse

Stand: 31. Dezember 2019

Mitglieder des Beirats

Vorsitzender

Steffen Bilger

Mitglied des Deutschen Bundestages
Parlamentarischer Staatssekretär

Dr. Constantin Alsheimer

Vorsitzender des Vorstands
Mainova AG

Frank Annuscheit

Mitglied des Vorstands
Commerzbank AG

Dr. Jürgen Bierbaum

Stv. Mitglied der Vorstände
ALTE LEIPZIGER-HALLESCHE
Konzern

Chris Fischer Hirs

Group Chief Executive Officer
Allianz Global Corporate & Specialty AG

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

Harry Hohmeister

Mitglied des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG
(Beiratsmitglied bis März 2019)

Michael Hoppe

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

Dr. Detlef Kayser

Mitglied des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG
(Beiratsmitglied ab März 2019)

Daniela Ludwig

Abgeordnete
Deutscher Bundestag
(Beiratsmitglied bis Oktober 2019)

Kirsten Lühmann

Abgeordnete
Deutscher Bundestag

Oliver Luksic

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

Ralf Teckentrup

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

Klaus Thiemann

Stand: 31. Dezember 2019

Konzernlagebericht

1 Grundlagen des Konzerns	10
2 Wirtschaftsbericht	21
3 Segmententwicklung.....	45
4 Mitarbeiter.....	54
5 Compliance.....	59
6 Risikobericht	61
7 Prognosebericht.....	67

Konzernabschluss

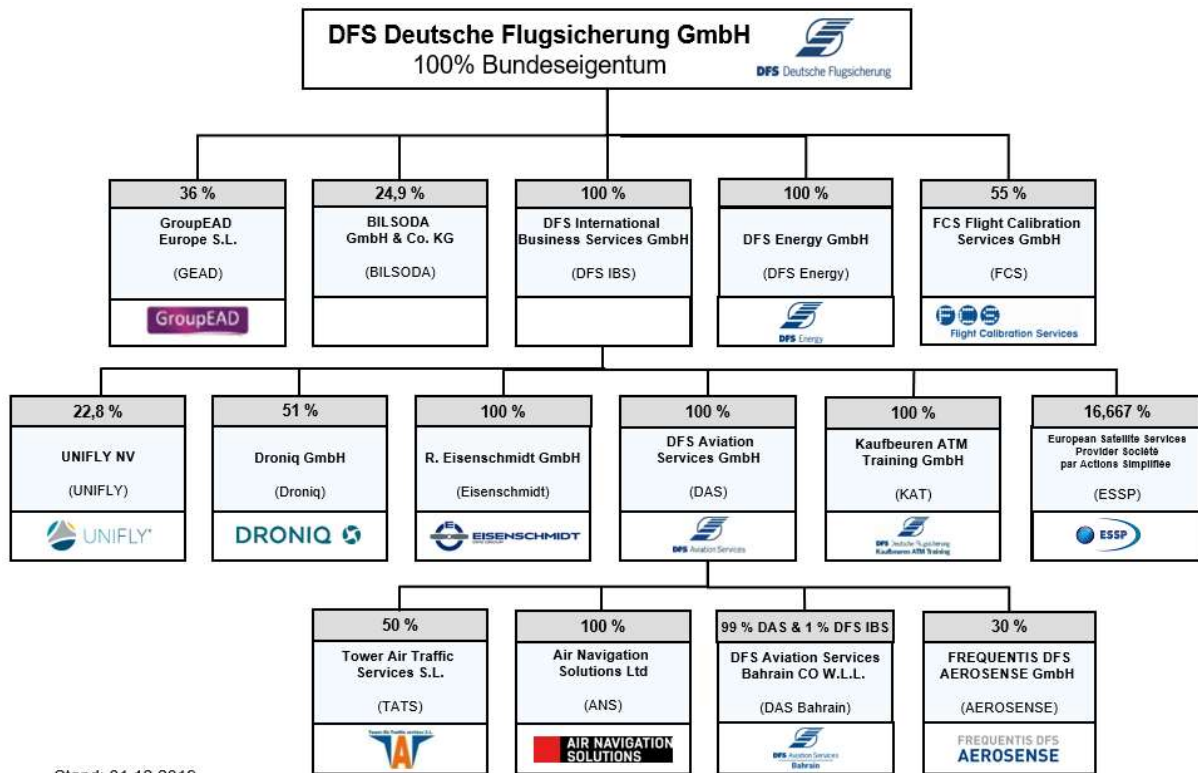
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	76
Konzern-Bilanz.....	78
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	80
Konzern-Kapitalflussrechnung.....	81
Konzern-Anhang	82
Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung	108
Erläuterungen zur Bilanz	117
Sonstige Erläuterungen	149
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	177
Abkürzungsverzeichnis.....	182

Konzernlagebericht

für das Geschäftsjahr 2019

1 Grundlagen des Konzerns

1.1 Konzernstruktur



Stand: 31.12.2019

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

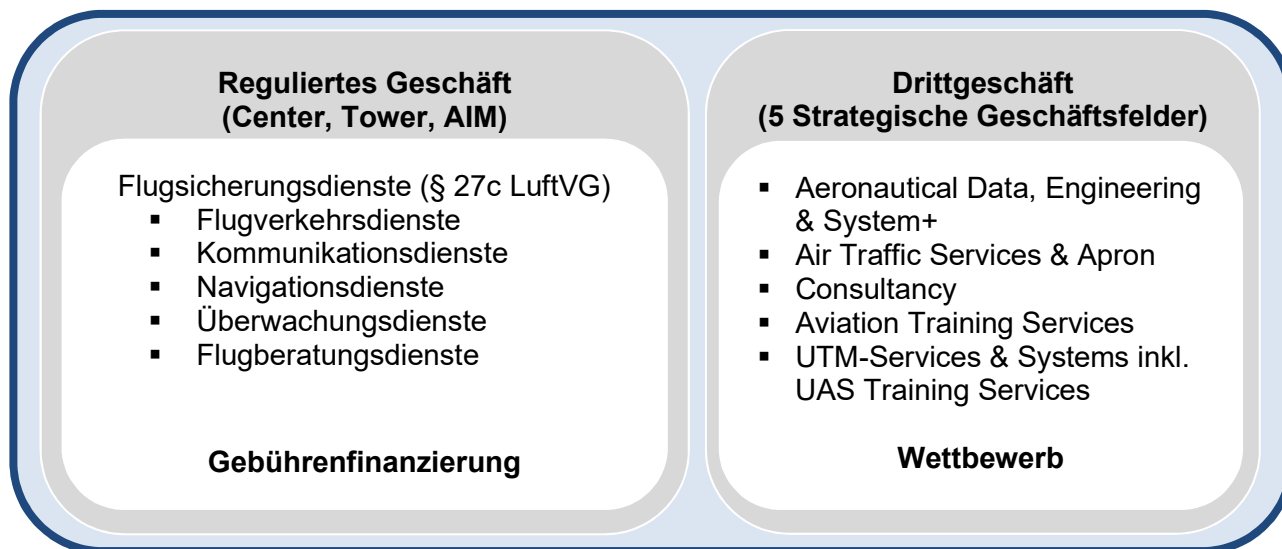
Der Konzernabschluss umfasst acht vollkonsolidierte unmittelbare und mittelbare Beteiligungen. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wird wesentlich von der Geschäftstätigkeit der DFS geprägt. Informationen zum Konsolidierungskreis zeigt der Anhang in Kapitel 3.2.

1.2 Geschäftstätigkeit

1.2.1 Überblick

Der DFS-Konzern sichert mit seinen insgesamt 6.052 operativen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (davon 5.585 DFS) den deutschen Luftraum und bietet zusätzliche Leistungen im freien Wettbewerb an (Drittgeschäft).

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



1.2.2 Reguliertes Geschäft

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

Bereich Center

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

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

Bereich Tower

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

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

Bereich Aeronautical Information Management (AIM)

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

1.2.3 Drittg Geschäft

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

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

Im Sommer 2019 beriet der Aufsichtsrat über die Strategie der DFS-Gruppe für das Drittg Geschäft und empfahl dem Gesellschafter, diese zu beschließen und die Umsetzung zu unterstützen. Demzufolge positioniert sich die DFS als führender Anbieter von Lösungen und Systemen für das klassische Flugsicherungsgeschäft (ATM – Air Traffic Management) sowie für das sich entwickelnde Geschäft mit dem Management von Drohnenflügen (UTM – Unmanned Aircraft System Traffic Management).

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

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

Im UTM-Markt existieren noch größtenteils unklare Rahmenbedingungen. Die DFS möchte mit ihrem UTM-Service-Angebot zu den führenden Playern gehören und den Markt aktiv gestalten. Hier baut die DFS das Geschäftsfeld

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

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

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

1.3 Rechtlicher Rahmen und Führungsorganisation

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

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

Alleingesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die Geschäftsverteilung der DFS-Geschäftsführung (Stand: 1. Mai 2018) bildet die Ausgangsbasis für die Führungsorganisation.

Vorsitzender der Geschäftsführung	Geschäftsführer Betrieb	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 • Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste • Kapazitätsplanung und betriebliche Aus- und Weiterbildung für das operative Personal • Produkt-/Systemmanagement für technische Systeme, Logistik • Forschung und Entwicklung • Technisches und infrastrukturelles Facility Management • Entwicklung von ATM-Systemen sowie betriebswirtschaftliche und administrative Informationstechnik 	<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

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

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

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

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

Veränderungen innerhalb der Geschäftsführung der DFS ab 2020

Die DFS strukturiert ihre Geschäftsführung neu und setzt damit einen Beschluss des Aufsichtsrates vom 23. Dezember 2019 um. Sie gliedert ab 2020 die Führungsstruktur in sodann vier funktionale Bereiche. Die Geschäftsverteilung und Aufgaben der Geschäftsführungsbereiche „Vorsitzender der Geschäftsführung“ und „Personal“ bleiben unverändert. Die Managementverantwortung und die Aufgaben des bisherigen Geschäftsführungsbereichs „Betrieb“ werden geteilt und durch die neu geschaffene Position des „Chief Technical Officer“ ergänzt. Der bisherige Geschäftsführer „Betrieb“, Robert Schickling, verließ Ende Januar 2020 auf eigenen Wunsch das Unternehmen. Seine Nachfolge trat Dirk Mahns zum 1. Februar 2020 an. Komplettiert wird die Unternehmensführung durch den neuen „Chief Technology Officer“ Friedrich-Wilhelm Menge seit 1. März 2020 (vgl. auch Kap. 42 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Anhang).

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

1.4 Strategien und Ziele

1.4.1 Strategische Ausrichtung

„Together for safe and smart European skies“

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

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

Der digitale Wandel bietet vielfältige Chancen – die systematische Analyse und Vernetzung großer Datenmengen ermöglicht eine effizientere Betriebsdurchführung, eine ausgeprägte Wirtschaftlichkeit sowie auch schlanke, effiziente Prozesse. Sie bringt weitreichende -

Veränderungen auf allen Ebenen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Allerdings verlangt sie neue Denkweisen.

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

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

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

Dafür verfolgt die DFS vier zentrale Unternehmensziele:

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

1.4.2 Programm „Sprint2024“

In Regulierungsperiode 3 (2020–2024, vgl. auch Kap. 2.2.2) startet die DFS das Programm „Sprint2024“, um weiterhin die Zukunftsfähigkeit des DFS-Konzerns zu sichern. Das



Programm ist eine grundlegende Neufassung des 2019 planmäßig beendeten „5-Punkte-Programms“ und definiert sieben strategische Stoßrichtungen und legt unter der Prämisse Sicherheit Schwerpunkte auf Kapazität und Produktivität durch Innovation und Digitalisierung:

Sicherheit

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

1. Mensch und Unternehmenskultur

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

2. Kapazität

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

3. Innovation und Digitalisierung

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

4. Wirtschaftlichkeit

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

5. Drittgeschäft und Beteiligungen

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

6. Umwelt- und Klimaschutz

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

7. Europa und Regulierung

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

1.4.3 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. Das sehr gute Investment Grade Rating erfordert eine adäquate Liquidität, die mit nicht insolvenzgesichertem Fondsvermögen sichergestellt wird.

Adäquate Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote

Kapitalstruktur und Eigenkapitalquote werden kontinuierlich gefestigt. Die Gesellschafterin stärkte das Eigenkapital in den Jahren 2015 bis 2018 durch Stammkapitalzuführungen in Höhe von insgesamt rund 601,9 Mio. EUR. Die negativen Auswirkungen der ab dem Geschäftsjahr 2013 veränderten Rechnungslegungsstandards zur Bilanzierung von langfristig zu gewährenden Leistungen an Arbeitnehmer auf das IFRS-Eigenkapital (vgl. 28.8 im Anhang) werden über die folgenden Regulierungsperioden schrittweise in den Flugsicherungsgebühren berücksichtigt. Die DFS wird die im „bereinigten Eigenkapital“ (vgl. 39.1 im Anhang) ausgewiesene Eigenkapitalquote von 26,6 Prozent aufrechterhalten und die betriebliche Altersversorgung (bAV) weiterhin schrittweise ausfinanzieren.

Geringe Verschuldung und unbelastetes Vermögen

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

Risikomanagementsystem

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

1.5 Steuerung

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

Reguliertes Geschäft

Die Steuerung richtet sich an der Regulierung, den strategischen Dimensionen und Zielen, den Anforderungen des regulierten Geschäfts, der Organisationsstruktur sowie dem 2019 planmäßig beendeten Fünf-Punkte-Programm aus. Sie identifiziert geeignete Maßnahmen, hinterlegt sie in ihrer jährlich rollierenden Fünfjahresplanung und überwacht fortlaufend die Bereiche.

Leistungs- und Kostenziele sowie interne Vorgaben aus dem im Geschäftsjahr 2019 beendeten Fünf-Punkte-Programm (vgl. 1.4.2) bestimmen die Anforderungen an die einzelnen Bereiche.

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

Betriebskosten
Personalkosten
+ Sonst. betriebliche Aufwendungen (z.B. Sachkosten)
+ Abschreibungen
= Primärkosten
+ Belastungen aus interner Leistungsverrechnung (ILV)
./. Entlastungen aus interner Leistungsverrechnung (ILV)
= Betriebskosten

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

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

Drittgeschäft

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

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

1.6 Forschung und Entwicklung

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

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

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

Die DFS treibt innovative Entwicklungen voran. Dazu zählen:

- Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten aus der Ferne ohne Kontrollturm, RTC (Remote Tower Control, vgl. 7.2.1),
- sektorloses Fliegen: ein zukunftsweisendes Konzept, das Flugzeuge im gesamten kontrollierten Gebiet fest einem Lotsen zuordnet und bei geringerem Aufwand eine flüssigere Verkehrsführung verspricht (Projekt S-ATM Robusto, vgl. 7.2.1),
- Ortungssysteme, die alle verfügbaren Sensoren nutzen, wie unterschiedliche Radarsysteme, Multilateration und von Flugzeugen selbst übermittelte Positionen, um Flugzeuge nahtlos Gate-zu-Gate am Boden und in der Luft verfolgen zu können,
- Lotsen-Unterstützungssysteme, die die Lotsen durch optimierte Informationsaufbereitung, besonders auch mit Hinweisen zur Konfliktvermeidung, und schrittweise Automatisierung entlasten,
- die mit neuen Entwicklungen Schritt haltende Interoperabilität europäischer Flugsicherungssysteme – eine wichtige Voraussetzung für die SES (Single European Sky)-Initiative (vgl. 7.2.1),
- eine fortschreitende, kosteneffiziente Standardisierung von technischer Infrastruktur und Verfahren als Voraussetzung für weitere Automation und Innovation,
- weitergehende Virtualisierung der Flugsicherungssysteme und mittelfristig Etablierung von Data-Centern,
- umfassende Aktivitäten zur sicheren und fairen Integration unbemannter Luftfahrtsysteme (Drohnen, vgl. 2.2.1).

Für Forschung und eigene Entwicklungen hat die DFS insgesamt ca. 51,7 Mio. EUR aufgewendet und ca. 295 Personalkapazitäten eingesetzt. Die Aktivierungsquote beträgt rund 39,0 Prozent.

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

2 Wirtschaftsbericht

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

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

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

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

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

2.2 Geschäftsverlauf

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

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

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

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

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

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

Die Verbesserung der Kapazität bleibt dennoch ein wichtiges Thema. Trotz des nachlassenden Wachstums des Luftverkehrs wird die DFS bis auf Weiteres verstärkt operatives Personal nachführen. Die Geschäftsführung hat entschieden, die Nachführung von DFS-Lotsen von 126 im Jahr 2019 nochmals zu erhöhen und die Zahl dieser Ausbildungsplätze auf 146 aufzustocken. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der

Kapazität betreffen die Modernisierung der Infrastruktur sowie die Weiterentwicklung der Flugsicherungssysteme. Vermehrte Anstrengungen richten sich dabei auf die zeitgerechte Einführung des Flugsicherungssystems iCAS II im unteren Luftraum.

Ein weiterer Meilenstein war die Geschäftsaufnahme der Droniq GmbH im Mai 2019 (vgl. 3.2.1), nachdem das Bundeskartellamt dem Gründungsvorhaben vom Dezember 2018 zustimmte. Die Droniq ist ein Joint-Venture-Unternehmen von DFS (über das Tochterunternehmen DFS IBS) und Deutscher Telekom AG dessen Ziel die Erbringung, Vermarktung und der Vertrieb von Dienstleistungen für Drohnen und anderen Luftfahrzeuge in Europa ist. Sie bringt die Überzeugung zum Ausdruck, dass die Zukunft des Luftverkehrs aus einem Nebeneinander von ATM- und UTM-Diensten besteht. Mit der Gründung der Droniq gibt die DFS eine technische Antwort auf die neue Drohnenverordnung der Europäischen Kommission und bringt eine gemeinsam entwickelte Technologie zur Ortung von Drohnen an den Markt.

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

Ein weiterer Erfolg im Jahr 2019 stellt die Einweihung des neuen Schulungszentrums für militärisches Flugsicherungspersonal der Tochtergesellschaft Kaufbeuren ATM Training GmbH (KAT) in Kaufbeuren dar (vgl. 3.2.1). Zukünftig gibt es hier Platz für 80 Lehrgangsteilnehmer. Funktioniert hat dieser reibungslose Ablauf vor allem aufgrund der guten Zusammenarbeit zwischen DFS, KAT und Bundeswehr.

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

Darüber hinaus hat die DFS mit dem Tarifpartner neue Vergütungstarifverträge abschließen können (vgl. Kap. 4), die sowohl die Wirtschaftslage des Unternehmens berücksichtigen als auch durch ihre Struktur die Vergütungssituation insbesondere der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit geringeren Einkommen verbessern.

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

Die Herausforderungen für 2020 wurden im zurückliegenden Jahr bereits adressiert. Durch die fortschreitende Digitalisierung haben sich die Rahmenbedingungen für die DFS verändert. Um für die Zukunft gut aufgestellt zu sein, müssen Investitionen in Technologien gestärkt werden. Deshalb hat die DFS das Zukunftsprogramm „Sprint2024“ aufgesetzt (vgl. Kap. 1.4.2). Das neue Programm knüpft an das Fünf-Punkte-Programm an und gibt maßgebliche Orientierung, wo die strategischen Schwerpunkte für die nächsten Jahre liegen.

2.2.1 Entwicklung des Luftverkehrs

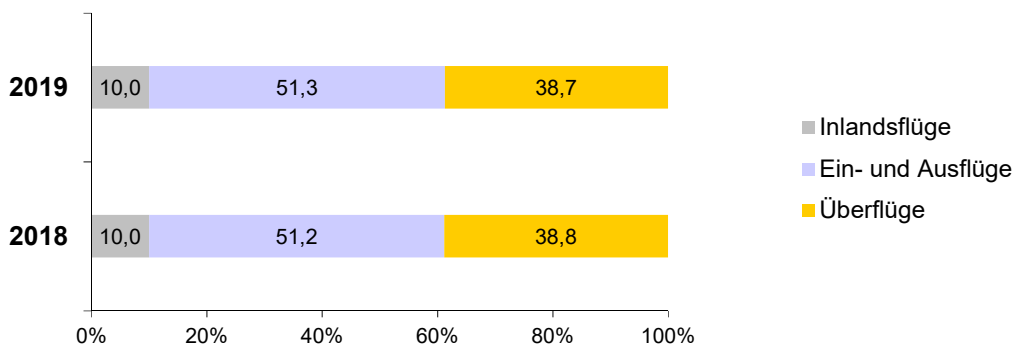
IFR-Flüge 2019

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

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

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

Verteilung der IFR-Flüge (%)



Luftverkehr an DFS-betreuten Flughäfen

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

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

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

Das Verkehrsaufkommen am Flughafen Berlin-Tegel wuchs im Vergleich zu 2018. Hier wirkt sich ins besonders das Engagement von easyJet aus, die weggefallene Air-Berlin-Strecken übernommen und das Angebot weiter ausgebaut hat. Darunter litt die Entwicklung am Flughafen Berlin-Schönefeld, da ein großer Teil des easyJet-Angebots von dort nach Berlin-Tegel verlegt wurde. Am Flughafen Köln/Bonn musste nicht nur ein Rückgang des

Passagieraufkommens hingenommen werden, auch das Frachtaufkommen sank um ca. 5 Prozent. Dies resultierte für 2019 in einem leicht negativen Trend.

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

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

Luftverkehr im Vereinigten Königreich (UK)

Das Jahr 2019 war das bisher stärkste Jahr für den Luftverkehr im Vereinigten Königreich. Insgesamt wuchs das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 Prozent auf 2.580.206 Flüge (Eurocontrol DAIO Report) und markierte das siebte Wachstumsjahr in Folge nach der Finanzkrise. Der Luftverkehr im Vereinten Königreich wuchs damit in den letzten zehn Jahren (2009 – 2019) um mehr als 13 Prozent.

Wettbewerb, Kosten- und Sanierungsdruck der Airlines

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

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

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

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

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

Klimaschutzplan und Emissionshandelssystem

Die EU-Richtlinie 2009/29/EG integriert alle von einem Flughafen der EU startenden und dort landenden Flüge in ein Emissionshandelssystem und teilt dem Luftverkehr Zertifikate (Verschmutzungsrechte) zu, von denen 85 Prozent auf die beteiligten Luftfahrtunternehmen entfallen. Die übrigen 15 Prozent werden versteigert.

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

Bürgerinitiativen, Nachtflugverbot und Berliner Flughafen

In Deutschland reagieren die Bürger auf Lärmbelastungen durch Flugverkehr weiterhin sensibel. Das Nachtflugverbot in Frankfurt oder der Bürgerentscheid gegen eine dritte Bahn in München mindern genauso wie die erst für Ende 2020 geplante Eröffnung des Berliner Flughafens nationale Wachstumsimpulse.

Luftverkehrssteuer in Deutschland

In Deutschland gilt seit Anfang 2011 das Luftverkehrssteuergesetz (LuftVStG). Fluggesellschaften müssen für Passagiere, die auf einem deutschen Flughafen ihre Flugreise beginnen, eine nach Entfernung zum Zielort gestaffelte Steuer entrichten.

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

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

* gemäß Luftverkehrssteuer-Absenkungsverordnung (LuftVStAbsenkV) 2018

** gemäß Luftverkehrssteuer-Absenkungsverordnung (LuftVStAbsenkV) 2019

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

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

Drohnen – Integration und Detektion

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

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

Zusammen mit der Deutschen Telekom hat die DFS das Joint Venture Droniq GmbH gegründet und die Weiterentwicklung des UAS-Traffic-Management-Systems (UTM) mit den Kernkomponenten Registrierung, Genehmigung, Missionsplanung und -optimierung, Ortung (Tracking) und Konfliktvermeidung intensiv vorangetrieben. Mit der Bereitstellung der

notwendigen Konnektivität und Sensorik sollen gewerbliche Anwendungen auch im Betrieb außerhalb der Sichtweite ermöglicht werden. Im Rahmen der Entwicklung und Validierung der verschiedenen Funktionalitäten wurden auch 2019 zahlreiche Anwendungsprojekte mit privaten und öffentlichen Partnern durchgeführt.

Mit der UTM-Entwicklung hat sich die DFS auch auf die Auswirkungen der neuen EU-Verordnung zum sicheren Betrieb von UAS und zur Harmonisierung der Betriebsvorschriften in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten vorbereitet. Die von der EASA erarbeitete Verordnung trat im April 2019 in Kraft. Innerhalb der vorgesehenen Übergangsfristen muss Deutschland die europäischen Vorgaben bis zum 1. Juli 2020 umsetzen und die gültige nationale Drohnenverordnung anpassen. Diese beinhaltet neben der Registrierung von Drohnenbetreibern auch die Identifizierbarkeit der Geräte sowie die Festlegung von Flugverbots- bzw. Flugbeschränkungszonen für UAS.

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

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

2.2.2 Wesentliche rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Gebührenbemessung und Erfolgsermittlung

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

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

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

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

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

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

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

Regulierungsperiode 2 und Ausblick auf die Regulierungsperiode 3

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

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

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

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

Unkontrollierbare Kosten – Costs exempt from cost-sharing

Art 14 Abs. 2a) VO (EU) 391/2013 ermöglichte für die Regulierungsperiode 2 von 2015 bis 2019 eine Be- oder Entlastung der Luftraumnutzer mit bzw. von Kosten, die sich der Kontrolle der Flugsicherungsorganisation entziehen. Die Beurteilung, Ermittlung und Festlegung dieser sog. „Unkontrollierbaren Kosten“ ist trotz Abschluss der ersten Regulierungsperiode noch nicht vorgenommen worden, da eine eindeutige Festlegung durch die EU-Kommission fehlt.

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

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

Europäisches Förderprogramm

Die EU plant bis Ende 2023 über die Connecting Europe Facility (CEF) eine Förderung gezielter Investitionen in den ATM-Sektor (Air Traffic Management) bis zu einer Höhe von über 2,5 Mrd. EUR (inkl. des neuen EU-Finanzrahmens ab 2021; gegenwärtig in Ausarbeitung). Die DFS beteiligt sich an diesem Programm und erhält derzeit bis Ende 2023 Fördergelder in einer Höhe von maximal 226,8 Mio. EUR. Allerdings werden Fördergelder nach Art. 14 Abs. 2; 13 der VO (EU) 409/2013 (Common Projects) als „andere Einnahmen“ gemäß Art. 2 Buchst. k der VO (EG) 1794/2006 gewertet, die zur Reduzierung der Flugsicherungsgebühren verwendet werden sollen. Die DFS strebt auf europäischer Ebene eine Regelung an, die einen echten monetären Anreiz für die Beteiligung der ANSPs an den Programmen schafft.

EEG-Umlagebefreiung

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

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

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

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

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

2.2.3 Prognose-Ist-Vergleich

Prognose-Ist-Vergleich 2019

	Ist zum 31.12.2018	Prognose für 2019	Ist zum 31.12.2019
Dienstleistungseinheiten (DLE)	Strecke: 14,93 Mio. An-/Abflug: 1,47 Mio.	Verhaltenes, aber stabiles Wachstum (DFS-Prognose)	Strecke: 15,13 Mio. An-/Abflug: 1,49 Mio.
Umsatzerlöse gesamt	1.107,1 Mio. EUR	Umsatzerlöse auf Vorjahresniveau	1.109,5 Mio. EUR
Umsatzerlöse Drittgeschäft (bei Gesamtleistung)	65,2 Mio. EUR (66,8 Mio. EUR)	Steigerungen im zwei-stellg. Mio.-EUR-Bereich*	87,1 Mio. EUR (91,1 Mio. EUR)
Abschreibungen	117,2 Mio. EUR	Abschreibungsvolumen unter Vorjahresniveau	104,1 Mio. EUR
Ergebnis gesamt	-30,1 Mio. EUR	Negatives Ergebnis auf Vorjahresniveau	35,6 Mio. EUR
Ergebnis Drittgeschäft	-4,6 Mio. EUR	Negatives Ergebnis im einstelligen Mio.-EUR-Bereich**	1,9 Mio. EUR
FVK-Ausbildungsbeginn (davon DFS-Anteil)***	135 (115)	Intensivierung der FVK-Ausbildung	142 (126)

* durch Ausbau des Drittgeschäftes

** durch gestiegene (Anlauf-)Kosten aufgrund Ausbaus des Drittgeschäftes

*** Beginn der theoretischen Grundausbildung an der DFS-Flugsicherungsakademie. Insgesamt befanden sich zum 31.12.2019 konzernweit 330 Personen in der mehrjährigen FVK-Ausbildung, davon 295 bei der DFS (vgl. auch Kap. 4)

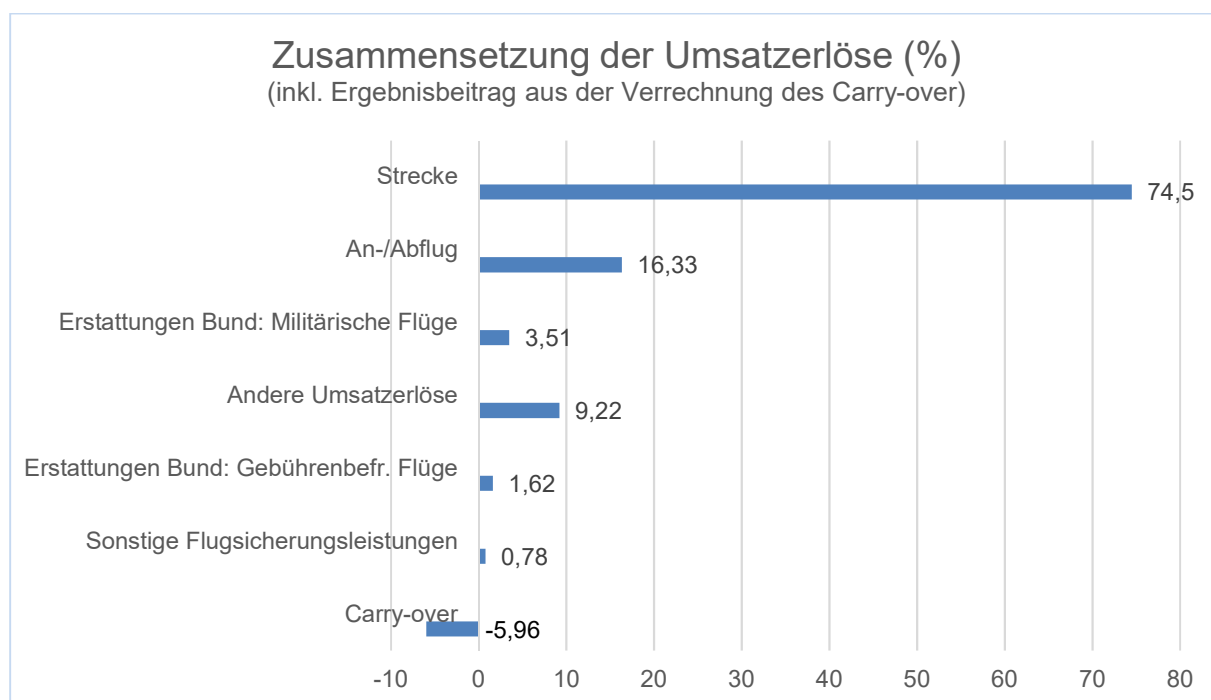
Das Ergebnis wird in Kapitel 2.5 dargestellt.

2.3 Ertragslage

2.3.1 Umsatzerlöse

Der DFS-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2019 Umsatzerlöse in Höhe von 1.109,7 Mio. EUR (im Vorjahr 1.107,1 Mio. EUR) und lag damit leicht über Vorjahresniveau.

Er partizipiert innerhalb bestimmter Grenzen an den Chancen und Risiken der Entwicklung des Luftverkehrs (vgl. 3.1.3).



Die Erlöse aus Flugsicherungsleistungen verringerten sich leicht von 1.027,7 Mio. EUR auf 1.007,4 Mio. EUR. Sie berücksichtigen die Verrechnung des Carry-over aus Vorjahren (71,3 Mio. EUR) sowie des Carry-over 2019 (-137,4 Mio. EUR). Die Erlöse in der Strecke und im An-/Abflug verminderten sich trotz leicht gestiegener DLE, angesichts regulatorisch abgesenkter Gebührensätze (vgl. 3.1).

Erlöse aus Streckengebühren (Mio. €)

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

Die hier aufgeführten Erlöse wurden ausschließlich von der DFS erzielt.

Erlöse aus An- und Abfluggebühren (Mio. €)

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

Die hier aufgeführten Erlöse wurden ausschließlich von der DFS erzielt.

Erlöse aus Erstattungen des Bundes (Mio. €)

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

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. €)

	2019	2018	2017	2016	2015*
Nachrichten für Luftfahrer	4,4	4,3	4,3	4,2	7,0
Flugvermessungen	3,5	3,6	3,8	2,7	2,2
Übrige Flugsicherungsleistungen	0,7	0,7	0,5	1,4	0,9
Gesamtbetrag	8,6	8,6	8,6	8,3	10,1
davon aus Drittgeschäft	4,4	4,3	4,2	4,2	3,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	0,0	0,0	+3,6	-17,8	+188,6

* Angepasste Werte

Andere Umsatzerlöse (Mio. €)					
	2019	2018	2017	2016	2015*
Gesamtbetrag	102,3	79,4	71,6	52,5	37,7
davon aus Drittgeschäft	82,5	60,9	62,3	48,7	37,7
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+28,8	+10,9	+36,4	+39,3	+82,1

* Angepasste Werte

Der Konzern erzielte andere Umsatzerlöse im Wesentlichen aus FVK-Dienstleistungen an neun 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. €)					
	2019	2018	2017	2016	2015*
Gesamtbetrag	52,8	53,4	59,4	46,6	33,3
davon aus Drittgeschäft	5,8	1,9	1,5	0,5	0,9
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-1,1	-10,1	+27,5	+39,9	-5,7

* Angepasste Werte

Wesentliche Bestandteile:

- Projektgebundene Zuschüsse der Europäischen Kommission (26,7 Mio. EUR)
- Erträge aus der QTE-Transaktion, Kursgewinn (8,8 Mio. EUR)
- Auflösung von Rückstellungen (10,7 Mio. EUR)
- Übrige (6,6 Mio. EUR)

2.4 Aufwandsschwerpunkte

Personalaufwand (Mio. €)					
	2019	2018	2017	2016	2015*
Gesamtbetrag	935,2	878,9	862,8	838,5	850,7
Löhne und Gehälter	660,3	621,0	605,2	609,2	593,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	266,4	249,4	249,1	206,4	230,0
Personalkosten des LBA**	8,5	8,5	8,5	22,9	27,0
davon aus Drittgeschäft***	62,7	46,1	40,3	33,1	23,7
Anteil am Gesamtaufwand (%)	77,2	76,1	75,4	77,1	77,2
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	1,4	+1,9	+2,9	-1,4	+5,9

* Angepasste Werte

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

*** Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

Die Verzinsung der Pensions- und Vorruhestandsrückstellungen (85,9 Mio. EUR) wird dem Finanzergebnis belastet, die Erträge aus Planvermögen (51,8 Mio. EUR) werden dem Finanzergebnis gutgeschrieben.

Sonstige betriebliche Aufwendungen (Mio. €)					
	2019**	2018**	2017**	2016	2015*
Gesamtbetrag	156,9	145,0	147,2	128,9	130,8
davon aus Drittgeschäft***	17,7	13,8	23,9	11,3	7,0
Anteil am Gesamtaufwand (%)	12,9	12,6	12,9	11,8	11,9
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	8,2	-1,5	+14,2	-1,5	-1,4

* Angepasste Werte

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

*** Diese Position enthält kostenrechnerisch allokierte Beträge.

Wesentliche Bestandteile:

- Ersatzteile und Instandhaltung (54,0 Mio. EUR)
- Raumkosten (14,9 Mio. EUR)
- Fremdpersonal (13,4 Mio. EUR)
- Miete und Leasing (6,6 Mio. EUR)
- Telekommunikationskosten (9,4 Mio. EUR)
- Kursverluste aus der QTE-Transaktion (9,0 Mio. EUR)
- Rechts- und Beratungskosten (7,3 Mio. EUR)
- Reisekosten (8,1 Mio. EUR)
- Sonstiger Personalaufwand (12,9 Mio. EUR)
- Kfz-Kosten (3,3 Mio. EUR)
- Versicherungen (3,8 Mio. EUR)
- Übrige (14,2 Mio. EUR)

Abschreibungen (Mio. €)					
	2019	2018	2017	2016	2015*
Gesamtbetrag	104,1	117,2	116,3	108,9	109,6
davon aus Drittgeschäft	4,4	4,0	3,1	1,8	1,7
Anteil am Gesamtaufwand (%)	8,6	10,2	10,2	10,0	10,0
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	-15,4	+0,8	+6,8	-0,6	+4,9

* Angepasste Werte

Wertminderungsaufwendungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte (Mio. €)					
	2019	2018	2017	2016	2015
Gesamtbetrag	4,8	0,9	5,6	---	---
davon aus Drittgeschäft	---	---	---	---	---
Anteil am Gesamtaufwand (%)	0,4	0,1	0,5	---	---
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	433,3	-83,9	---	----	---

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

2.5 Konzernergebnis

Der DFS-Konzern erwirtschaftete 2019 einen Jahresüberschuss in Höhe von 35,6 Mio. EUR nach einem Jahresfehlbetrag in Höhe von -30,1 Mio. EUR im Vorjahr.

Jahresüberschuss (Mio. €)					
	2019	2018	2017	2016	2015*
Gesamtbetrag	35,6	-30,1	30,8	86,6	123,6
davon aus Drittgeschäft	1,9	-4,6	2,2	1,2	4,7
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+218,3	-197,7	-64,4	-29,9	+254,2

* Angepasste Werte

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

Ergebnis vor Steuern (Mio. €)	
Jahresüberschuss	35,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-0,3
EBT	35,3

Bei einer im Vorjahresvergleich leicht gestiegenen Gesamtleistung entwickelte sich das Konzernergebnis – trotz spürbar gesteigener Aufwendungen – aufgrund des starken Finanzergebnisses im Zusammenhang mit der Kapitalanlageperformance in den positiven Bereich.

Die DFS berücksichtigte ferner die mit dem Luftraumnutzer im Jahr 2019 zu verrechnenden Gebührenmehreinnahmen des Jahres 2017 (vgl. 2.2.2).

Das Drittgeschäft verzeichnet einen Jahresüberschuss von 1,9 Mio. EUR (im Vorjahr Jahresfehlbetrag von -4,6 Mio. EUR).

Auf den Minderheitsgesellschafter des Tochterunternehmens Droniq entfällt ein Jahresfehlbetrag in Höhe von -0,8 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 2019 Investitionen in Höhe von 120,5 Mio. EUR (im Vorjahr: 109,0 Mio. EUR).

Darin enthalten sind aktivierte Nutzungsrechte aus der Erstanwendung des IFRS 16 (Leasingverhältnisse) in Höhe von 13,6 Mio. EUR (vgl. Anhang in Kap. 4.1.1 und 18).

Die herausragenden Projekte mit dem höchsten Anteil am Investitionsvolumen sind:

Programm iCAS (interoperability Through European Collaboration Center Automation System)

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

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

- Stufenweise Einführung von iCAS an den Kontrollzentralen des unteren Luftraums, München (Anfang 2022), Bremen (Anfang 2023) und Langen (Ende 2023/Anfang 2024)
- Vereinheitlichung der ATS-Systeme an den Kontrollzentralen der DFS und Schaffung der systemtechnischen Voraussetzungen zur Optimierung der Inbetriebhaltungsorganisation ATS-Center
- Schaffung der systemtechnischen Plattform zur Umsetzung betrieblicher Zukunftskonzepte mit dem Ziel der Leistungssteigerung (SESAR, FABEC), Kooperation und Kostenteilung mit anderen ANSPs in der iCAS-Realisierung und -Nutzung.

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

Radio Site Upgrade and Modernisation (RASUM) 8.33

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

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

Im Rahmen dieser Maßnahme schaffte die DFS die Voraussetzungen für die Durchführung der militärischen Flugsicherungsausbildung der Bundeswehr in Kaufbeuren mittels des Konzernunternehmens KAT. Dies beinhaltet die Bereitstellung der Gebäudeinfrastruktur (Unterkünfte und Akademiegebäude), der Simulatorinfrastruktur und der administrativen Bürokommunikationsinfrastruktur (vgl. 3.2.1). Die Bauphase der Gebäude sowie der Umzug auf das neue Campus-Gelände wurden im dritten Quartal 2019 erfolgreich abgeschlossen. Die offizielle Inbetriebnahme inklusive vollständigem Simulator-Betrieb und Unterbringung der Lehrgangsteilnehmer durch die KAT erfolgte am 21. Oktober 2019. Seit diesem Zeitpunkt befindet sich die KAT in der Betriebsphase.

Gegensprechsystem GS2 VCS München

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

Neubau Logistikgebäude

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

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Anlagen im Bau im Wert von 21,2 Mio. EUR (im Vorjahr: 20,0 Mio. EUR) fertiggestellt.

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

2.6.2 Bilanzstruktur

Anwendung des neuen Standards IFRS 16

Die Erstanwendung des IFRS 16 (Leasingverhältnisse) betrifft im Wesentlichen die Nutzung von Grundstücken und Gebäuden für den Betrieb flugsicherungstechnischer Anlagen und führte zum Ansatz von Nutzungsrechten in Höhe von 13,6 Mio. EUR per 1. Januar 2019, sowie zu Abschreibungen in Höhe von 2,1 Mio. EUR. Der Restwert per 31. Dezember 2019 beträgt somit 11,5 Mio. EUR. Korrespondierend wurden Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 25,3 Mio. EUR erfasst. Nach unterjährigen Indexanpassungen, Tilgungen und Zins-effekten betragen die Restverbindlichkeiten per 31. Dezember 2019 noch 23,1 Mio. EUR. Diese unterteilen sich in langfristige Schulden (20,7 Mio. EUR) sowie kurzfristige Schulden (2,4 Mio. EUR). Eine ausführliche Darstellung enthält der Anhang in den Kapiteln 4.1.1 und 18.

Bilanzentwicklung 2019

Im Jahr 2019 erhöhte sich die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr von 2.157,9 Mio. EUR um 3,0 Prozent auf 2.222,1 Mio. EUR.

Aktivseite

Die langfristigen Vermögenswerte stiegen geringfügig um 2,1 Prozent von 806,2 Mio. EUR auf 823,2 Mio. EUR, die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 3,5 Prozent von 1.351,7 Mio. EUR auf 1.398,9 Mio. EUR.

Die Struktur der langfristigen Vermögenswerte entwickelte sich im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant, innerhalb der Struktur der kurzfristigen Vermögenswerte gab es zwei gegenläufige Effekte. Während sich die liquiden Mittel um rund 88,5 Mio. EUR verminderten, erhöhte sich die Kapitalanlage in Wertpapiere um rund 81,8 Mio. EUR.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich im Wesentlichen konstant, die Ertragsteuerforderungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der Übertragung eines Fondsvermögens um 205,4 Prozent von 26,1 Mio. EUR auf 79,8 Mio. EUR.

Passivseite

Das Eigenkapital veränderte sich um 113,3 Prozent von -665,5 Mio. EUR auf -1.419,2 Mio. EUR spürbar. Die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen (-793,5 Mio. EUR, OCI) belastete es deutlich, der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres (35,6 Mio. EUR) kompensierte diese Auswirkung leicht.

Das langfristige Fremdkapital stieg um 27,0 Prozent von 2.502,5 Mio. EUR auf 3.178,6 Mio. EUR. Wesentliche Auswirkungen hatte hierbei die Erhöhung der Nettoschuld aus den Pensionsverpflichtungen, vor allem infolge versicherungsmathematischer Verluste in Höhe von 793,5 Mio. EUR. Die Neudotierung zusätzlichen Planvermögens kompensierte dies in begrenztem Umfang. Auf Basis der Vorjahreswerte stieg die Nettoschuld (Differenz zwischen Verpflichtungsumfang und Planvermögen) bei deutlich niedrigerem Rechnungszins (1,1 Prozent, im Vorjahr 1,8 Prozent) und gleichbleibendem Gehaltstrend (2,5 Prozent) um 36,5 Prozent auf 2.751,8 Mio. EUR (Vorjahr 2.016,6 Mio. EUR).

Eine Fälligkeitsumgliederung (87,5 Mio. EUR) von Schuldscheindarlehen verminderten, die erstmalige Anwendung des IFRS 16 und der damit einhergehende Ausweis von Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen (20,7 Mio. EUR, langfristiger Anteil) erhöhten das langfristige Fremdkapital.

Das kurzfristige Fremdkapital erhöhte sich um 44,2 Prozent von 320,8 Mio. EUR auf 462,8 Mio. EUR. Dabei erhöhten sich die sonstigen Rückstellungen im Wesentlichen aufgrund mit den Luftraumnutzern zu verrechnenden Gebührenmehreinnahmen (Carry-over, kurzfristiger Anteil) des Geschäftsjahres um 51,5 Mio. EUR. Eine Fälligkeitsumgliederung (87,5 Mio. EUR) erhöhte es entsprechend.

Laufende Effekte				
	2019	2018	Veränderung	Veränderung
	(Mio. EUR)	(Mio. EUR)	(Mio. EUR)	(in %)
Bilanzsumme	2.221,1	2.157,9	64,2	3,0
Immaterielle Vermögenswerte	206,4	191,8	14,6	7,6
Sachanlagen	499,3	499,9	-0,6	-0,1
Immobilien als Finanzinvestition	0,7	0,7	0,0	0,0
Finanzanlagen	24,4	24,9	-0,5	-2,0
Forderungen Lief. u. Leistungen	0,1	0,0	0,1	100
Sonstige Vermögenswerte	76,5	75,3	1,2	1,6
Latente Steuerforderungen	15,8	13,6	2,2	16,2
Langfristige Vermögenswerte	823,2	806,2	17,0	2,1
Forderungen Lief. u. Leistungen	152,2	157,7	-5,5	-3,5
Vertragsvermögenswerte	2,4	7,1	-4,7	-66,2
Sonstige Vermögenswerte	32,8	23,2	9,6	41,4
Vorräte	6,2	5,3	0,9	17,0
Finanzielle Vermögenswerte	758,9	677,2	81,7	12,1
Liquide Mittel	366,6	455,1	-88,5	-19,4
Ertragsteuerforderungen	79,8	26,1	53,7	205,7
Kurzfristige Vermögenswerte	1.398,9	1.351,7	47,2	3,5
Eigenkapital	-1.419,2	-665,5	-753,7	113,3
Pensionsrückstellungen	2.751,8	2.016,6	735,2	36,5
Sonstige Rückstellungen	217,2	208,6	8,6	4,1
Finanzverbindlichkeiten	152,8	226,7	-73,9	-32,6
Verbindlichkeiten Lief. u. Leistg.	0,3	0,6	-0,3	-50,0
Sonstige Verbindlichkeiten	25,6	19,1	6,5	34,0
Ertragsteuerverpflichtungen	30,9	30,9	0,0	0,0
Langfristiges Fremdkapital	3.178,6	2.502,5	676,1	27,0
Sonstige Rückstellungen	234,7	183,2	51,5	28,1
Finanzverbindlichkeiten	98,5	9,9	88,6	894,9
Verbindlichkeiten Lief. u. Leistg.	25,7	30,2	-4,5	-14,9
Vertragsverbindlichkeiten	2,3	1,4	0,9	64,3
Sonst. Verbindlichkeiten	101,5	96,0	5,5	5,7
Ertragsteuerverpflichtungen	0,1	0,1	0,0	0,0
Kurzfristiges Fremdkapital	462,8	320,8	142,0	44,3

Bilanzielle Kennzahlen			
	2019	2018	2017
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-874,2	-895,6	-973,8
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-39,3	-41,5	-43,3
Anlagenintensität (%) (langfristige Vermögenswerte / Bilanzsumme)	37,1	37,4	35,5

* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

Bilanzielle Kennzahlen bei voller Berücksichtigung der Nachholeffekte und Deckungslücke			
	2019	2018	2017
Netto-Finanzschulden (Mio. EUR)* (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	-874,2	-895,6	-973,8
Verschuldungsgrad (%) (Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme)	-17,6	-21,6	-23,7
Anlagenintensität (%) (langfristige Vermögenswerte / Bilanzsumme)	16,6	19,4	19,5

* bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation durch liquide Mittel

Eine detaillierte Überleitung des Eigenkapitals zum 31. Dezember 2019 zum gebührenrechtlichen Eigenkapital unter Berücksichtigung der Nachholeffekte und der vom BAF genehmigten zu vereinnahmenden Kosten aus der bAV (vgl. 2.2.2) enthält der Anhang in Kapitel 39.

2.6.3 Liquidität

2.6.3.1 Finanzmanagement

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

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

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. Eine angemessene Liquidität aus kurzfristigem Sichtguthaben und nicht insolvenzgesichertem Fondsvermögen sichert die Zahlungsfähigkeit des DFS-Konzerns.

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 2019 die Bonitätsbeurteilungen im Verbund mit ihrer Gesellschafterin sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (AAA/A-1+ stable).

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

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

2.6.3.2 Konzernkapitalflussrechnung

Der Finanzmittelbestand setzt sich zum Jahresende wie folgt zusammen:

Finanzmittelbestand (T€)			
Mittelzufluss (+) bzw. Mittelabfluss (-)	2019	2018	2017
Operative Geschäftstätigkeit	77.239	-198.326	265.897
Investitionstätigkeit	-118.029	-110.907	-108.894
Finanzierungstätigkeit	34.081	201.127	139.111
Zahlungswirksame Veränderung	-6.709	-108.106	296.114
Finanzmittelbestand zum Jahresanfang	1.132.255	1.240.361	944.247
Finanzmittelbestand zum Jahresende	1.125.546	1.132.255*	1.240.361*

* Beinhaltet nicht insolvenzgesichertes Fondsvermögen

Weitere Angaben enthalten die detaillierte Kapitalflussrechnung sowie der Anhang in Kapitel 35. Die Gesellschafterin erhielt im Geschäftsjahr 2018 keine Dividende.

2.7 Gesamteinschätzung zur wirtschaftlichen Lage

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

Der DFS-Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2019 aufgrund regulatorisch erneut abgesenkter Gebührensätze, trotz leicht gestiegener DLE, Umsatzerlöse nur leicht über Vorjahresniveau und verzeichnet damit insgesamt einen Jahresüberschuss von 35,6 Mio. EUR. Dieser wird allerdings wesentlich durch das starke Finanzergebnis, Nachholeffekte und regulatorische Effekte (Carry-over sowie kalkulatorisches Modell zum Deckungslückenschluss der bAV) beeinflusst. Die DFS stärkt die Refinanzierung der bAV durch ein höheres Engagement in chancenorientierte Anlageformen.

3 Segmententwicklung

3.1 Regulierte Geschäft

3.1.1 Bereich Center

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

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

DLE-Entwicklung Strecke		
	2019	2018
Gesamt	15.132.422	14.931.581
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+1,3	+4,4

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

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

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

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

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

3.1.2 Bereich Tower

DLE-Entwicklung

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

Berechnung der DLE:

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

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

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

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

Der An- und Abfluggebührensatz beinhaltet gemäß den EU-Verordnungen zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten die umlagefähigen Kostenbestandteile der DFS, des DWD und sonstiger nationaler Behörden (z.B. BMVI, BAF). Er berechnet sich, indem die festgestellten Kosten für das betreffende Jahr gemäß der Festlegung im Leistungsplan zuzüglich der in der

EU-Verordnung 317/2019 definierten Anpassungen durch die auf den Basisprognosen des Statistics and Forecast Service von Eurocontrol (STATFOR) beruhenden Dienstleistungseinheiten für das betreffende Jahr geteilt werden.

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

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

3.1.3 Ertragslage

Ertragslage (Mio. €)		
	2019	2018
Gesamtleistung	1.089,9	1.111,1
Gesamtaufwand	-1.122,8	-1.084,8
EBIT	-32,9	26,3
Finanzergebnis	63,6	-52,8
Ertragsteuern	3,0	1,0
Jahresüberschuss (i.Vj. -fehlbetrag)	33,7	-25,5

Zur Segmentberichterstattung vgl. auch Anhang in Kap. 34.

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

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

Chancen-/Risikotragung der Verkehrsmengenabweichung

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

3.2 Drittgeschäft

3.2.1 Geschäftstätigkeit

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



Aeronautical Data, Engineering & Systems

Das SGF „Aeronautical Data, Engineering & Systems“ umfasst die Lieferung von Radar- bzw. Positionsdaten sowie Flugplandaten und den Zugang zu Sprechfunkfrequenzen der Flugsicherungsdienste für Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften in Deutschland. Außerdem werden technische Flugsicherungsdienste an deutschen Regionalflughäfen sowie weltweites Produktengineering (Fehlerbehebung und Systemwartung) für gelieferte Flugsicherungssysteme angeboten und durchgeführt.

Deutlich zunehmend werden aber auch ATS-Systeme entwickelt und weltweit angeboten. Die DAS wird sich, aufgrund steigender Nachfrage und gutem Know-how, stärker auf dieses Segment konzentrieren und die Entwicklung von cloud-, remote- und simulationsfähigen ATS-Systemen für Tower und Approach sowie Fallback-Lösungen für Enroute-Systeme vorantreiben.

Die Leistungen im Bereich der Lieferung von Radar- bzw. Positionsdaten sowie Flugplandaten und der Zugang zu Sprechfunkfrequenzen der Flugsicherungsdienste für Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften in Deutschland waren konstant und unverändert gut. Der Marktanteil beträgt nahezu 100 Prozent.

Mit DANS Dubai konnte ein Systemliefervertrag für die Laufzeit von zwei Jahren zum Ausbau des existenten Flugsicherungssystems und der Entwicklung weiterer Funktionalitäten abgeschlossen werden. Er soll um einen Wartungsvertrag ergänzt werden.

Der Konzern stellt ferner Luftfahrtskarten bzw. -publikationen und sonstige Luftfahrtinformationen in Papier und elektronischen Formaten her (luftfahrtnahe Produkte und Publikationen) und vertreibt sie zusammen mit technischem Zubehör zur Flugvorbereitung und -durchführung.

Air Traffic Services & Apron

Die DAS erbringt „Air Traffic Services“ (ATS) an neun deutschen Regionalflughäfen und über ihre Tochtergesellschaft Air Navigation Solutions Ltd. (ANS) in London/Gatwick und Edinburgh Flugverkehrskontrolldienste sowie zusätzlich Apron-Dienste (Vorfeldkontrolle) auf deutschen Flughäfen, die zwar durch Lotsen der DFS erbracht werden, aber – da sie nicht zum hoheitlichen Auftrag der DFS gehören – an die DAS verrechnet und durch die DAS den Flughäfen in Rechnung gestellt werden.

Des Weiteren erbringt die DAS an einem deutschen Flugplatz sog. „Flugplatzinformationsdienste“ (AFIS, Aerodrome Flight Information Services).

In dieses Geschäftsfeld fallen auch Dienstleistungen wie „Remote Tower Control as a service“. Hierbei handelt es sich um Remote-Tower-Gesamtlösungen mit den dazugehörigen Beratungs- und Trainingsleistungen. Zu diesem Zwecke wurde mit dem Systemlieferanten Frequentis AG aus Wien, Österreich, eine gemeinsame Gesellschaft – FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH (Aerosense) – mit Sitz in Wien und einer DAS-Beteiligung von 30 Prozent gegründet, die seit Ende 2018 am Markt aktiv ist.

Die Nachfrage nach dieser ortsunabhängigen Erbringung von Flugplatzkontrolldiensten (RTC – Remote Tower Control) und der damit verbundenen neuen Technologie ist nach wie vor sehr hoch.

Flugverkehr an DAS-betreuten Regionalflughäfen

Der Flugverkehr an den von der DAS betreuten Regionalflughäfen entwickelte sich angesichts allgemein steigender Flugbewegungen in Deutschland zufriedenstellend und stieg um 5,1 Prozent.

Flugsicherung an DAS-betreuten Regionalflughäfen

Die erfolgreiche Übernahme der Aerodrome Flight Information Services (AFIS) am Flugplatz Emden am 1. Oktober 2018 stieß im Markt auf positive Resonanz. Die DAS steht mit weiteren potenziellen Kunden zur Übernahme von AFIS-Diensten in Kontakt und sieht darin Synergiepotenziale.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) hat den Flughafen Cochstedt erworben und die Entscheidung getroffen, in den nächsten Jahren ein nationales Drohnen-Erprobungszentrum aufzubauen. Dazu sollen schrittweise wieder Flugverkehrsdienste bereitgestellt werden. Die DAS steht daher aktuell in Verhandlungen mit dem DLR, um diese Dienstleistung zu erbringen. Auf der Grundlage der derzeitigen Vertragssituation wird die DAS noch bis zum 31. März 2020 eingeschränkte Dienste erbringen.

Die DAS koordiniert und verrechnet an 12 von insgesamt 16 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland die Erbringung der Vorfeldkontrolldienste der DFS.

Flugsicherung in Gatwick

Gatwick ist weiterhin (gemessen an der Anzahl Flugpassagiere) der zweitgrößte Flughafen im Vereinigten Königreich mit mehr als 280.000 Flugbewegungen jährlich. Er gilt damit als der weltweit leistungsfähigste Flughafen mit nur einer Start-/ Landebahn. Von Gatwick aus werden Verbindungen zu rund 230 Zielflughäfen in über 70 Ländern bedient. Über 50 Airlines, die von dort mehr als 46 Mio. Passagiere beförderten, zählen zu den Kunden.

Die ANS wickelte die Verkehrsmenge von bis zu 950 Flugbewegungen pro Tag sicher ab. Diese Leistung markiert weiterhin einen Spitzenwert auf einer einzigen Start-/Landebahn.

Flugsicherung in Edinburgh

Edinburgh zählt mit über 130.000 Flugbewegungen und der Rekordzahl von über 14 Mio. Passagieren als größter Airport Schottlands. 38 Airlines bieten Verbindungen zu 157 Zielflughäfen. Die ANS erbringt seit dem 1. April 2018 Flugsicherungsdienste am Flughafen Edinburgh.

Consultancy

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

Es bedient weltweit einen großen Markt, allerdings in einem sehr starken Wettbewerbsumfeld.

Die im Dezember 2018 neu gegründete DFS AVIATION SERVICES BAHRAIN CO W.L.L. (DAS Bahrain) mit Sitz in Manama, Bahrain, stellt der bahrainischen Flugsicherungsorganisation seit 1. Januar 2019 entsprechendes Fachpersonal zur Verfügung. Das Geschäft entwickelte sich erwartungsgemäß sehr erfreulich und generierte durch zusätzliche Beratungen vor Ort auch entsprechende Ergebnisbeiträge.

Die Umsatzentwicklung konnte 2019 weiter ausgebaut werden. Die Ergebnissituation ist zufriedenstellend, wird sich aber mit steigenden Erlösen auch weiter verbessern.

Aviation Training Services

Das SGF „Aviation Training Services“ umfasst sämtliche zertifizierungspflichtige und nicht-zertifizierungspflichtige Kurse für Basic-, Rating- und Proficiency-Trainings für Towerdienste sowie Multi-Runway- und Safety-Management Kurse, welche für Kunden aus aller Welt erbracht werden.

Das Geschäftsfeld wird sukzessive ausgebaut, da es hierzu Kundenbedarfe gibt. Jedoch konnte die DFS-Akademie der DAS aufgrund des priorisierten, erhöhten Ausbildungsbedarfs an Fluglotsen nicht die gewünschte Kapazität zur Verfügung stellen, was das Umsatzwachstum nicht in gewünschtem Umfang förderte. Die DAS plant daher den Aufbau eigener Trainingskapazitäten.

Militärische Fluglotsenausbildung

Die KAT hat im Jahr 2019 die Integrationsphase des ÖPP Projekts „Flugsicherungsausbildung der Bundeswehr in Kaufbeuren“ erfolgreich abgeschlossen und somit die volle operative und termingerechte Verantwortung für die Ausbildung der militärischen Flugsicherung in Kaufbeuren übernommen. Die Ausbildung findet anhand der vertraglich vereinbarten Simulator- und Lehrinfrastruktur statt. Ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem ist etabliert und in aktiver Nutzung.

Alle von der Bundeswehr geforderten und beauftragten Kurse wurden 2019 gemäß Service Level Agreement in der vertraglich vereinbarten oder höherwertigen Qualität durchgeführt.

Seit 2017 ist die R. Eisenschmidt GmbH berechtigt, Produkte sowie Dienstleistungen zur Aus- und Weiterbildung von Luftfahrzeugführern, auch bezüglich unbemannter Luftfahrtsysteme, zu entwickeln, herzustellen und zu vertreiben.

UTM-Services & Systems inkl. UAS Training Services

Die DFS IBS beteiligte sich bereits 2018 mit 23,6 Prozent an dem Unternehmen Unifly NV in Belgien und hält aktuell 22,8 Prozent. Der Softwarehersteller Unifly ist einer der weltweit führenden Anbieter von UTM-Lösungen (UAS (Unmanned Aircraft Systems) Traffic Management). Die Beteiligung an Unifly ist die konsequente Fortsetzung des eingeschlagenen Zukunftspfads zur Integration des UTM-Systems in das ATM-System.

Die DFS hat über das Tochterunternehmen DFS IBS gemeinsam mit der Deutschen Telekom das Gemeinschaftsunternehmen Droniq GmbH (Droniq) mit Sitz in Frankfurt am Main gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist die Erbringung, die Vermarktung und der Vertrieb von Dienstleistungen und Produkten für Ortungs-, Navigations-, Verkehrssteuerungs- und Datenlösungen auf Mobilfunkbasis für unbemannte Luftfahrzeugsysteme (UAS). Die operative Geschäftstätigkeit wurde am 7. Mai 2019 aufgenommen, die Eintragung im Handelsregister Frankfurt am Main erfolgte am 29. Mai 2019.

Ziel ist es, die führende digitale Plattform für die unbemannte Luftfahrt zu werden und die Entwicklung eines sicheren und nachhaltigen Luftraum-Ökosystems für Drohnen voranzutreiben. Die Droniq positioniert sich als die zentrale Anlaufstelle und bietet alle Produkte und Dienstleistungen rund um den Drohnenflug aus einer Hand an. Dabei vereint sie Know-how aus Flugsicherung, Luftfahrt und Mobilfunktechnologie.

Die Entwicklung des nationalen und internationalen Drohnenmarkts weist einen positiven Trend für die Zukunft aus. Gemäß aktueller Zahlen einer Studie vom Verband der unbemannten Luftfahrt wächst der kommerzielle Drohnenmarkt in Deutschland von 2019 bis 2023 um ca. 183 Prozent auf ca. 68.000 Drohnen an. Die Vielzahl kommerzieller Anwendungsfälle von Drohnen, wie bspw. Trassen- & Pipelineinspektion, Baufortschritts-Überwachung und Vermessung von Infrastruktur, zeigt ein hohes Einsatzpotenzial für Unternehmen verschiedenster Industrien, welche Effizienz- und Qualitätssteigerungen ermöglichen. Gleichzeitig besitzt der Einsatz von Drohnen einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen zum Schutz der zivilen Luftfahrt sowie kritischer und sicherheitssensibler Infrastruktur.

Im Jahr 2019 nahm die Droniq ihre Geschäftstätigkeiten auf. Die positive Marktwahrnehmung von anderen Marktteilnehmern, die zunehmende Anzahl an UAS-Komplementärprodukten und das hohe Interesse an Droniq-Partnerschaften bestätigt das Marktpotenzial sowie die für Droniq projizierte Marktentwicklung.

Die Geschäftsführung der Droniq beurteilt die wirtschaftliche Lage des Unternehmens als gut. Die mittelfristige Finanzierung der Droniq ist durch entsprechendes Eigenkapital und Finanzierungszusagen der Gesellschafter gesichert.

Entsprechend der Strategie der Droniq wurden die organisatorischen, rechtlichen und technischen Grundlagen zur Umsetzung des Geschäftsmodells geschaffen und auch die Vertriebs- und Marketingstrategie entlang der Gesamtunternehmensstrategie ausgerichtet.

3.2.2 Ertragslage

Ertragslage (Mio. €)		
	2019	2018
Gesamtleistung	91,1	66,8
Gesamtaufwand	-89,2	-69,7
EBIT	1,9	-2,9
Finanzergebnis	1,8	-1,2
Ertragsteuern	-2,6	-0,5
Jahresüberschuss (i.Vj. -fehlbetrag)	1,1	-4,6
davon auf DFS entfallend	1,9	-4,6
davon auf Minderheiten entfallend	-0,8	---

Zur Segmentberichterstattung vgl. auch Anhang in Kap. 34.

4 Mitarbeiter

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

Mitarbeiterstruktur

Der DFS-Konzern beschäftigte zum 31. Dezember 2019 insgesamt 6.052 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie setzen sich zusammen aus tariflichen, außertariflichen und leitenden Mitarbeitern, zugewiesenen Mitarbeitern des Luftfahrt-Bundesamts (LBA) und beurlaubten Soldaten. Die Tarifmitarbeiter unterliegen den Bestimmungen der unternehmensbezogenen Tarifverträge.

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

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

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

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

Mitarbeiter (jeweils zum 31.12.)					
	2019	2018	2017	2016	2015*
Stammpersonal gesamt (davon aus Tochterunternehmen)	6.052 (467)	5.750 (321)	5.608 (222)	5.695 (157)	5.742 (70)
Angestellte (davon aus Tochterunternehmen)	5.475 (421)	5.249 (321)	5.156 (222)	5.210 (157)	5.214 (70)
Beurlaubte Soldaten	147	157	165	202	211
Gewerbliche Arbeitnehmer	18	20	22	22	25
Techn./kaufm. Studierende & Auszubildende (davon aus Tochterunternehmen)	111 (11)	70 (4)	47 ---	41 ---	42 ---
Auszubildende Flugverkehrskontrolle (davon aus Tochterunternehmen)	171 (35)	138 (20)	60 ---	48 ---	52 ---
Mitarbeiter des LBA	130	140	158	172	198
davon Beamte	(106)	(112)	(126)	(134)	(152)
davon Tarifangestellte	(24)	(28)	(32)	(38)	(46)
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	5,3	2,5	-1,5	-0,8	-2,3
Anteil weiblicher Mitarbeiter (%)	27,3	27,5	27,5	27,1	27,0
Anteil ausländischer Mitarbeiter (%)	4,0	4,5	5,2	4,7	3,9

* Angepasste Werte

Die Tabelle enthält für 2019 insgesamt 467 Mitarbeiter folgender Tochterunternehmen:

Die DAS GmbH beschäftigte Ende Dezember 140 Mitarbeiter.

Die DAS Bahrain CO W.L.L. beschäftigte Ende Dezember 76 Mitarbeiter.

Die R. Eisenschmidt GmbH beschäftigte Ende Dezember 12 Mitarbeiter.

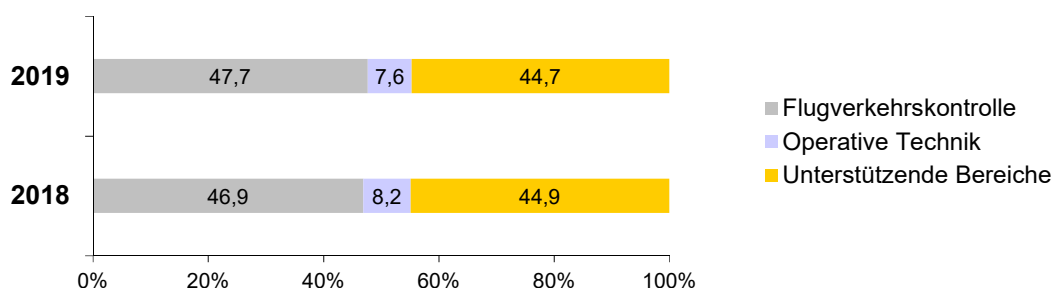
Die KAT GmbH beschäftigte Ende Dezember 58 Mitarbeiter.

Die ANS Ltd. beschäftigte Ende Dezember 171 Mitarbeiter.

Die Droniq GmbH beschäftigte Ende Dezember 10 Mitarbeiter.

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

Mitarbeiter nach Tätigkeitsbereichen (%)



Von den 6.052 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Konzern waren 960 Personen in Teilzeit beschäftigt, davon 626 Frauen und 334 Männer. Damit erhöhte sich die Anzahl der Teilzeitkräfte gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Prozent. Die Teilzeitquote beträgt 16,1 Prozent. Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 43 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug im Jahr 2019 1,31 Prozent.

Der Frauenanteil liegt bei derzeit 27,3 Prozent. Insgesamt nehmen 67 Frauen eine Führungsposition ein, was bei insgesamt 506 Führungskräften einer Quote von 13,2 Prozent entspricht.

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

Der Großteil der ausländischen Mitarbeiter kommt aus den USA und Großbritannien, gefolgt von Spanien und Österreich. Insgesamt sind 48 Nationen vertreten.

Beruf und Familie

Die DFS baut die Vereinbarkeit von Beruf und Familie kontinuierlich aus und etablierte hierfür eine an den Lebensphasen orientierte Personalpolitik. Sie trägt seit 2014 das Zertifikat des „audit berufundfamilie“ der gemeinnützigen Hertie-Stiftung und wird 2020 die zweite Re-Auditierung durchlaufen. Die DFS beteiligt sich seit 2011 am Standort der Unternehmenszentrale in Langen an der Unterhaltung einer Kindertagesstätte. Den Mitarbeitern stehen dort, wie auch an den DFS-Niederlassungen Bremen, München und Karlsruhe, Belegplätze zur Betreuung ihrer Kinder zur Verfügung. Außerdem bietet die DFS seit 2016 ein Betreuungsprogramm für schulpflichtige Kinder in den Sommerferien an den Standorten Langen, München, Karlsruhe und Bremen an. Die Unterstützung für Beschäftigte, die Angehörige pflegen, wurde und wird weiterhin beispielsweise mit der Bereitstellung von umfangreichen Informations- sowie Beratungsangeboten des Personal- und Gesundheitsmanagements ausgebaut.

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

Persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter

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

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

Ausbildung

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

Ausbildungsbeginn		
	2019	2018
Gesamt	198	179
Fluglotse (davon aus Tochterunternehmen)	142 (16)	135 (20)
Duales Studium/Ausbildung (davon aus Tochterunternehmen)	56 ---	44 (4)
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	+10,61	+113,1

Zum 31. Dezember 2019 befanden sich insgesamt 330 Personen (inkl. Lotsen im Training „on the Job“ – OJT) im Konzern in der mehrjährigen Fluglotsenausbildung, davon 295 (inkl. OJT-Lotsen) bei der DFS. Insgesamt 171 Personen befanden sich in der theoretischen Grundausbildung.

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

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

Tarifverhandlungen

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

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

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

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

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

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

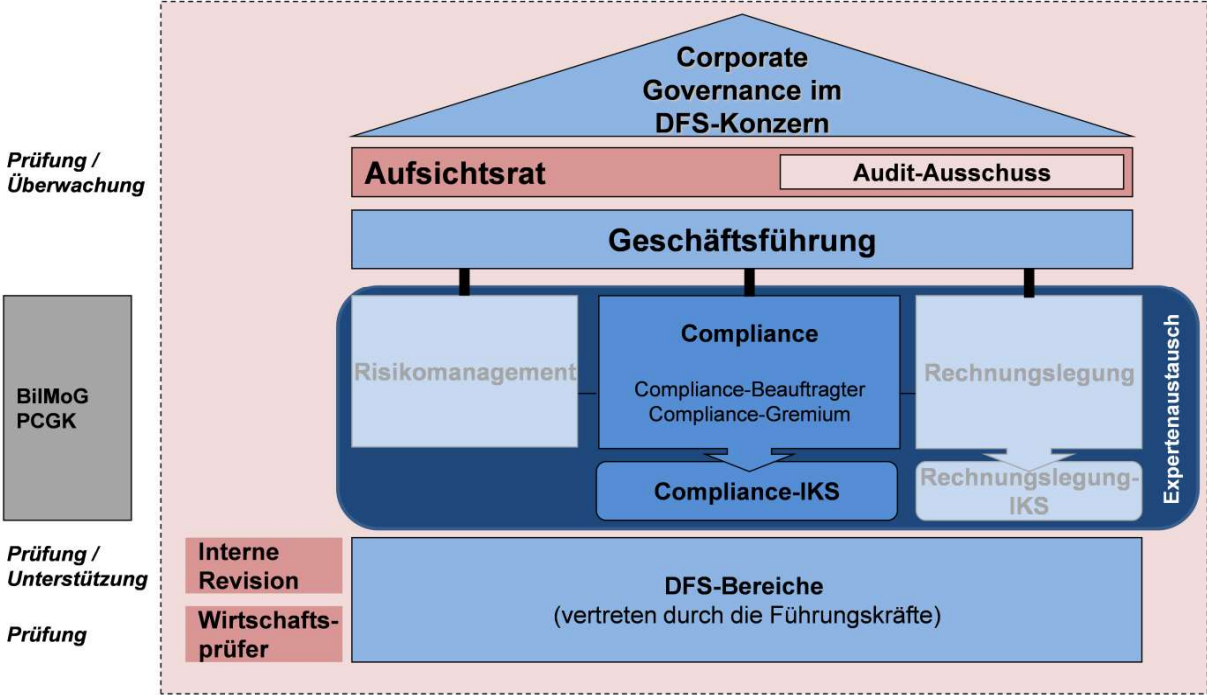
Am 27. Februar 2019 wurde das neu verhandelte Tarifwerk der R. Eisenschmidt GmbH, bestehend aus einem Manteltarifvertrag, Eingruppierungstarifvertrag und Versorgungstarifvertrag, von den Tarifparteien unterzeichnet.

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

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

5 Compliance

Corporate Governance im DFS-Konzern



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

Gemeinsam mit dem Risikomanagementsystem (RMS) und dem internen Kontrollsystem (IKS) für den Rechnungslegungsprozess bilden diese Elemente die drei Säulen der auf Risikovorsorge ausgerichteten Unternehmensstruktur.

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

Um die Verbindung des CMS in das interne Kontrollsystem sicherzustellen, wird das Gremium um den Leiter Finanzmanagement und zusätzlich den Leiter Konzernrevision als ständige Gäste ergänzt. 2019 fanden turnusgemäß vier Sitzungen des Compliance-Gremiums statt.

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

Schwerpunkte der Aktivitäten 2019 waren die Fokussierung der Compliance-Themengebiete und der Zielausrichtung des CMS, der Aufbau von Tax-Compliance-Strukturen, die Veröffentlichung und Bekanntmachung der Neufassung des DFS Code of Conduct sowie die Implementierung einer Rahmenvorgabe „Compliance-Grundsätze (Code of Conduct)“ bei den Mehrheitsbeteiligungen.

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

6 Risikobericht

6.1 Risikomanagementsystem

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

Die mittel- und unmittelbaren Tochtergesellschaften der DFS werden systematisch in eigenen Risikomanagementsystemen mit auf das jeweilige Unternehmen angepassten Bewertungsschwellen geführt und überwacht. Die Risikomanagementsysteme der direkten wesentlichen DFS-Beteiligungen (Anteil ab 50 Prozent) orientieren sich an den Konzernvorgaben; diese DFS-Beteiligungen informieren im Rahmen der Quartalsberichterstattung nach § 90 Abs.1 AktG über das Beteiligungsmanagement den Aufsichtsrat der DFS über die wirtschaftliche Lage sowie den Geschäftsverlauf (inklusive Risiken) der bestehenden Beteiligungen. Im Vorfeld erfolgt eine Abstimmung mit der Geschäftsführung der DFS. Somit wird die Kommunikation bis zur Konzernleitung sichergestellt.

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

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

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

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

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

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

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 der Analyse und Prognose des Luftverkehrs, der politischen Umgebung sowie der europäischen Gebühren- und Leistungsregulierung (Charging and Performance Scheme) besondere Aufmerksamkeit. Die Geschäftsführung kontrolliert im engen Zusammenwirken mit allen Gremien regelmäßig ihre Einschätzungen, überprüft Abweichungen und erörtert Risiken. Die Geschäftsführung der DFS sieht daher nur ein geringes unternehmensstrategisches Risiko.

6.2.2 Finanzwirtschaftliche Risiken

6.2.2.1 Grundlagen des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements

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

Als Teil des gesamten Risikomanagementsystems setzt die DFS zum Management von Marktpreisrisiken (Zinsen, Devisen) Value-at-risk-Analysen (VaR) ein. Bei diesen Analysen wird die Risikoposition vom Bereich Treasury aufgrund von Marktpreisrisiken gemessen. Der VaR kennzeichnet den absoluten Wertverlust einer im Unternehmen definierten Risikoposition, der mit einer zuvor definierten Wahrscheinlichkeit innerhalb eines festgelegten Zeitraums nicht überschritten wird. Die Ermittlung des VaR bei der DFS basiert auf einem Haltezeitraum von zehn Tagen und einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent. Der kumulierte Verlust lag am 31. Dezember 2019 mit 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit unter 2.078 TEUR (Vorjahr: 250 TEUR).

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

Bestandteil dieser Marktrisikoaanalyse sind alle Geldmarktgeschäfte der DFS, die begebenen Schuldscheindarlehen, Devisen-Sicherungsgeschäfte sowie die dazugehörigen Risikopositionen (Fremdwährungsbestellungen, Fremdwährungsforderungen/-verbindlichkeiten). Quantitative Angaben zu VaR-Werten aus Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken werden im Anhang in Kapitel 38.3 zusammenfassend dargestellt.

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

6.2.2.2 Liquiditätsrisiko

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

6.2.2.3 Ausfallrisiko

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

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

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

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

6.2.2.4 Ratingrisiko

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

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

Diese Transaktion wurde im 2. Quartal 2012 im Wesentlichen beendet. Die verbleibende innerdeutsche Rumpfstruktur mit einer Restlaufzeit bis Anfang 2022 beschränkt sich noch auf eine Forderung gegen die NordLB (Darlehensnehmer) und auf eine Verbindlichkeit gegenüber der KfW (Darlehensgeber). Die hiermit im Zusammenhang stehenden Zahlungsströme stehen sich betrags-, fristen- und währungskongruent gegenüber. Die DFS trägt während der Laufzeit das Ausfallrisiko der NordLB in Höhe von 30,2 Mio. EUR (Vorjahr 37,0 Mio. EUR) zum Bilanzstichtag.

Sollte das Rating der DFS unter AA- (Standard & Poor's) oder Aa3 (Moody's) fallen, ist die KfW zur außerordentlichen Kündigung des Darlehens berechtigt. In diesem Fall müsste die DFS innerhalb einer Frist von 30 Tagen einen Dritten benennen, der die Forderung der KfW gegenüber der DFS in Höhe von 30,5 Mio. EUR (Vorjahr 37,5 Mio. EUR) erwirbt.

6.2.2.5 Zinsänderungsrisiko

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

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

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

6.2.2.6 Wechselkursrisiko

Der DFS-Konzern unterliegt Transaktionsrisiken im Rahmen grenzüberschreitender Beschaffungsvorgänge. Der größte Teil der Fremdwährungsbestellungen/-verbindlichkeiten entsteht durch Lieferantenfakturierung in US-Dollar (USD). Das Gesamtvolumen betrug ca. 1,7 Mio. USD im Berichtszeitraum (Vorjahr: 2,0 Mio. USD). Andere Währungen sind nur in geringem Umfang betroffen.

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

Ein endfälliges Euro-Darlehen in Höhe von 3,5 Mio. EUR mit einer Restlaufzeit bis 2023 der DFS IBS an die ANS (Vereinigtes Königreich) kann bei der ANS zu Kursbelastungen führen.

Ein Euro-Darlehen der DFS IBS an die DAS Bahrain in Höhe von anfänglich 3,4 Mio. EUR per 1. Januar 2019 kann bei der DAS Bahrain zu Kursbelastungen führen. Die offene Forderung beträgt per 31. Dezember 2019 noch 2,4 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) 1035/2011 ein. Zudem gehören die Flugsicherungsdienstleistungen gemäß BSI-Kritisverordnung (BSI KritisV) gemäß §27c LuftVG zu den „Kritischen Infrastrukturen“. Um die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen und die Risiken durch Cyberangriffe zu minimieren, ist die DFS mit Hochdruck dabei, ein Security Operation Center zu etablieren. In das Risikomanagementsystem der DFS bzw. der Töchter wurden neben den Systemen und Anwendungen der Flugsicherungsdienste auch administrative Systeme und Anwendungen aufgenommen.

Auf Ebene der Planung, der Realisierung und des Betriebs der Infrastruktur der DFS und ihrer Tochterunternehmen werden vielfältige Maßnahmen ergriffen, um die Wahrscheinlichkeit eines die Sicherheit des Luftverkehrs gefährdenden und wirtschaftlich relevanten Ausfalls der betrieblichen Infrastruktur zu minimieren. Wo es für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderlich ist, sind dies beispielsweise die Redundanz, Diversifikation und räumliche Trennung und Überwachung kritischer Systeme, die umfangreiche Datensicherung mit Auslagerung und das SAP-Backup-Rechenzentrum.

6.2.4 Personelle Risiken

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

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

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

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

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

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 Betriebshaftpflichttrisiken sind über Versicherungen abgedeckt.

6.3 Gesamteinschätzung zur Risikolage

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

7 Prognosebericht

7.1 Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds und Auswirkungen auf den Luftverkehr

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

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

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

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

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

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

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

7.2 Zukünftige Entwicklung

7.2.1 Regulierte Geschäft

Vorbereitung auf Regulierungsperiode 3 (2020 – 2024)

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

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

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

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

EASA

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

Weiterentwicklung der SES-Rahmenverordnungen

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

Programm iCAS

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

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

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

Remote Tower Control

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

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

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

SESAR Deployment Manager

Die DFS strebt im Rahmen ihrer strategischen Ausrichtung maßgeblichen Einfluss bei der SES-Initiative der Europäischen Kommission an. Daher ist die DFS seit Juni 2009 zusammen mit anderen führenden Organisationen aktives Mitglied des SESAR Joint Undertaking (SJU). Gemeinsam mit ihren Partnern entwickelt die DFS bedarfsgerechte Technologien und Verfahren (vgl. 1.6) 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 2014 erhaltenen Kommissionsauftrag zur Planung, Koordinierung und Umsetzung einer umfassenden Modernisierung des europäischen Luftraums im Rahmen des Deployment Managements für den Zeitraum seit 2014. Der Auftrag finanziert sich aus Mitteln europäischer Förderprogramme (CEF – Connecting Europe Facility), die für das Deployment Management insgesamt bis Ende 2023 zunächst etwa 2,5 Milliarden Euro vorsehen. Die DFS nimmt damit Einfluss auf die Einführung neuer Technologien und Verfahren und profitiert neben substanziellen Fördergeldern auch von der Vermeidung fehlerhafter Kostenallokationen bzw. Fehlinvestitionen.

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

Ziel des Projektes S-ATM Robusto ist die Einführung der ersten Stufe einer sektorlosen Flugverkehrskontrolle am Standort Karlsruhe. Mit der Umsetzung des Konzepts „sektorloses Air Traffic Management (S-ATM)“ verspricht sich die DFS im Bereich des S-ATM-Luftraums einen flexibleren Personaleinsatz, Überlastsituationen zu vermeiden, besser auf Verkehrsschwankungen reagieren und generell wirtschaftlicher agieren zu können. Das Konzept sieht vor, bestimmte Teile des Luftraums nicht mehr in Sektoren/ Einsatzberechtigungsgruppen zu unterteilen, sondern als Ganzes zu betrachten. Einem Lotsen wird in diesem deutlich vergrößerten Luftraum eine definierte Anzahl von Luftfahrzeugen zugewiesen, die sich jeweils an einer beliebigen Stelle in seinem Verantwortungsbereich befinden können. Mit der Etablierung eines sektorlosen Luftraums müssen die Luftfahrzeuge nicht mehr an den Sektorgrenzen an den nächsten Lotsen übergeben werden, sondern können durchgängig betreut werden.

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

Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU

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

Kapazitätsinitiative

Die DFS setzt die beschlossenen Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazität (vgl. 2.2) konsequent fort, um vor dem Hintergrund steigenden Luftverkehrs die benötigte Kapazität im Luftraum kontinuierlich bereitstellen zu können. Dabei hat die Sicherheit allerhöchste Priorität.

Ein wichtiger Fokus liegt dabei auf der Intensivierung der Nachführung von Lotsen, der Entlastung des oberen Luftraumes, der Zusammenarbeit mit dem Tarifpartner zur Flexibilisierung des Personaleinsatzes, der Einstellung ausgebildeter Fluglotsen – sog. „Ready Entries“ – sowie der Investition in neue, entlastende Technologien und strategisch wichtige Projekte.

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

Flugsicherung an ausgewählten deutschen Regionalflughäfen

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

DLE-Berechnungsmethode

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

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

7.2.2 Drittgeschäft

Die Konzernleitung plant einen weiteren Ausbau des Drittgeschäfts in den Strategischen Geschäftsfeldern

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

sofern sich entsprechende Chancen im Markt ergeben. Die Marketing- und Beratungsaktivitäten werden weltweit ausgebaut. Die Expansion in die besonders zukunftssträchtigen Märkte Südostasiens und Chinas wird durch kundennahe Repräsentanzen gefördert.

Die Konzernleitung erwartet für 2020 einen weiteren Ausbau der Aktivitäten u.a. in der Golfregion und einen Markteintritt in Spanien. Die Droniq wird für die Fortsetzung ihrer Aufbau- und Wachstumsstrategie und die Entwicklung ihrer Produkte planmäßig Verluste generieren.

Die Geschäftsführung erwartet daher für das Drittgeschäft des DFS Konzerns im Jahr 2020 ein negatives Ergebnis im unteren zweistelligen Millionen-Euro-Bereich.

Die Unterstützung des Drittgeschäfts durch die DFS entlastet das regulierte Geschäft und somit den Luftraumnutzer.

7.3 Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

7.3.1 Erlöse und Kosten

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

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

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

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

Die Geschäftsführung sieht potenziell negative Auswirkungen der eingeführten Anreizsysteme (Kapazität) auf die Ertragslage. Aufgrund der derzeitigen Teilung des Verkehrs- und Kostenrisikos werden der Flugsicherung letztlich die Konsequenzen für Veränderungen bei bestimmten Faktoren aufgebürdet, auf die sie keinen Einfluss hat, wie beispielsweise Verkehrsstromverlagerungen, Abweichungen von Verkehrsprognosen, Wittereinflüsse oder Streiks des Flugsicherungspersonals in Nachbarländern.

7.3.2 Investitionen

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

Insgesamt wird sich das Abschreibungsvolumen 2020 auf dem Niveau von 2019 bewegen.

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 Ergebnisentwicklung und die Endfälligkeit zweier Schuldscheindarlehen in der kommenden Regulierungsperiode werden die Liquidität maßgeblich beeinflussen.

7.3.4 Gesamtaussage und Ergebnisprognose

Konjunkturelle und branchenspezifische Einflüsse können die operative und finanzwirtschaftliche Entwicklung des DFS-Konzerns maßgeblich beeinflussen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Konzern verfügt derzeit über liquide Finanzmittel in Höhe von ca. 195 Mio. €. Die Geschäftsführung der DFS ist mit der Bundesregierung und ihrer Gesellschafterin im unmittelbaren Austausch hinsichtlich der angekündigten staatlichen Hilfen auch für die Luftfahrtbranche. Sie geht davon aus, dass die infolge der Gebühreneinbußen deutliche Liquiditätsverringering durch diese Maßnahmen wieder zu einer kurzfristigen Verbesserung der Finanzlage führen wird. Die Geschäftsführung wird die Situation kontinuierlich bewerten und prüft eine Vielzahl von Maßnahmen. Weitere Mittelaufnahmen befinden sich aktuell in Umsetzung.

Langen, den 13. März 2020

Die Geschäftsführung

Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Vorsitzender der
Geschäftsführung

Dirk Mahns
Geschäftsführer
Betrieb

Friedrich-Wilhelm Menge
Geschäftsführer
Technik

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Konzern-Gesamtergebnisrechnung
für die Zeit vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019

	Anhang	2019 TEUR	2018 TEUR
Fortzuführende Geschäftsbereiche			
Umsatzerlöse	5	1.109.717	1.107.053
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	6	18.588	17.448
Sonstige betriebliche Erlöse	7	52.752	53.419
Gesamtleistung		1.181.057	1.177.920
Materialaufwand	8	-10.933	-12.492
Personalaufwand	9	-935.227	-878.863
Sonstige betriebliche Aufwendungen	12	-156.881	-145.018
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		78.016	141.547
Abschreibungen	10	-104.137	-117.226
Wertminderungsaufwendungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte	11	-4.811	-934
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT)		-30.932	23.387
Finanzerträge	13	215.471	119.649
Finanzaufwendungen	13	-150.109	-173.708
Finanzergebnis	13	65.362	-54.059
Ergebnis vor Ertragsteuern		34.430	-30.672
Ertragsteuern	14	357	577
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen		34.787	-30.095
Zuordnung des Periodenergebnisses			
Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft		35.635	-30.095
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis		-848	0

	Anhang	2019 TEUR	2018 TEUR
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen		34.787	-30.095
Sonstiges Ergebnis			
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden			
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen = Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) des laufenden Geschäftsjahres	27	-793.522	-171.042
Steuereffekte		0	0
Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden dürfen			
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Schuldinstrumenten	27	0	-15.284
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	27	95	7.362
Steuereffekte		0	0
Sonstiges Ergebnis für die Periode		-793.427	-178.964
Gesamtergebnis für die Periode		-758.640	-209.059
Zuordnung des Gesamtergebnisses			
Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft		-757.792	-209.059
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge		-848	0

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2019

	Anhang	2019 TEUR	2018 TEUR
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	15	80	80
Immaterielle Vermögenswerte	16	206.299	191.682
Sachanlagen	17	499.314	499.858
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	19	662	692
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	20	14.438	14.359
Finanzanlagen	20	9.998	10.586
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	51	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	23	76.570	75.292
Latente Steuerforderungen	14	15.814	13.639
Langfristige Vermögenswerte		823.226	806.188
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	152.194	157.741
Vertragsvermögenswerte	22	2.431	7.146
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	23	32.721	23.134
Vorräte	24	6.196	5.267
Finanzielle Vermögenswerte	25	758.948	677.166
Flüssige Mittel	26	366.598	455.089
Ertragsteuerforderungen	33	79.827	26.135
Kurzfristige Vermögenswerte		1.398.915	1.351.678
Gesamt		2.222.141	2.157.866

	Anhang	2019 TEUR	2018 TEUR
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	27	755.288	755.288
Kapitalrücklagen	27	74.296	74.296
Neubewertungsrücklagen	27	-2.345.964	-1.552.537
Gewinnrücklagen	27	93.081	57.446
Anteil der Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft am Eigenkapital	27	-1.423.299	-665.507
Minderheitenanteile	27	4.052	0
Eigenkapital	27	-1.419.247	-665.507
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	28	2.751.756	2.016.601
Sonstige Rückstellungen	29	217.182	208.640
Finanzverbindlichkeiten	30	152.776	226.723
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	332	570
Sonstige Verbindlichkeiten	32	25.689	19.135
Ertragsteuerverpflichtungen	33	30.869	30.869
Langfristiges Fremdkapital		3.178.604	2.502.538
Sonstige Rückstellungen	29	234.714	183.219
Finanzverbindlichkeiten	30	98.537	9.927
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	25.701	30.238
Vertragsverbindlichkeiten	22	2.321	1.408
Sonstige Verbindlichkeiten	32	101.411	95.943
Ertragsteuerverpflichtungen	33	100	100
Kurzfristiges Fremdkapital		462.784	320.835
Gesamt		2.222.141	2.157.866

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
für die Zeit vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019

Anhang 27	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklagen	Neube- wertungs- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Gesell- schafterin der obersten Konzern- gesell- schaft am Eigen- kapital	Minder- heiten- anteile	Gesamt
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand zum 31.12.2017	530.288	74.296	-1.373.573	87.685	-681.304	0	-681.304
Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15	0	0	0	-144	-144	0	-144
Angepasster Stand zum 1.1.2018	530.288	74.296	-1.373.573	87.541	-681.448	0	-681.448
Kapitalerhöhungen	225.000	0	0	0	225.000	0	225.000
Operatives Ergebnis							
Jahresfehlbetrag (-)	0	0	0	-30.095	-30.095	0	-30.095
Sonstiges Ergebnis							
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	0	-171.042	0	-171.042	0	-171.042
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Schuldinstrumenten	0	0	-15.284	0	-15.284	0	-15.284
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	0	0	7.362	0	7.362	0	7.362
Steuereffekte	0	0	0	0	0	0	0
Stand zum 31.12.2018	755.288	74.296	-1.552.537	57.446	-665.507	0	-665.507
Kapitalerhöhungen	0	0	0	0	0	4.900	4.900
Operatives Ergebnis							
Jahresüberschuss (+) / -fehlbetrag (-)	0	0	0	35.635	35.635	-848	34.787
Sonstiges Ergebnis							
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	0	-793.522	0	-793.522	0	-793.522
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	0	0	95	0	95	0	95
Steuereffekte	0	0	0	0	0	0	0
Stand zum 31.12.2019	755.288	74.296	-2.345.964	93.081	-1.423.299	4.052	-1.419.247

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Jahresüberschuss (+) / -fehlbetrag (-)	35.635	-30.095
Davon erhaltene Dividenden	551	721
Davon laufende Ertragsteuern	0	76
Davon tatsächlich gezahlte (-) Ertragsteuern	-54.913	-18.773
Zinsen	-8.539	-766
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	104.137	117.227
Erträge (-) aus Anlageabgängen	-756	-82
Verluste (+) aus Anlageabgängen	1.094	994
Sonstige nicht zahlungswirksame Veränderungen aus den Neubewertungsrücklagen	-793.408	-179.112
Verminderung (+) / Erhöhung (-) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.496	-1.945
Verminderung (+) / Erhöhung (-) der Vertragsvermögenswerte	4.715	-960
Erhöhung (-) der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte	-17.497	-4.442
Erhöhung (-) / Verminderung (+) der Vorräte	-929	37
Erhöhung (-) der laufenden Ertragssteuerforderungen	-53.692	-19.047
Erhöhung (-) der latenten Steuerforderungen	-2.175	-653
Erhöhung (+) / Verminderung (-) der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	735.156	-167.194
Erhöhung (+) der sonstigen Rückstellungen	60.037	89.787
Verminderung (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.775	-6.573
Erhöhung (+) / Verminderung (-) der Vertragsverbindlichkeiten	913	-1.563
Erhöhung (+) der sonstigen Verbindlichkeiten	12.021	6.261
Verminderung (-) der QTE-Transaktion	-194	-200
Mittelzufluss / -abfluss aus der operativen Geschäftstätigkeit	77.239	-198.326
Auszahlungen (-) für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-120.373	-96.961
Auszahlungen (-) für Investitionen in Finanzanlagen	-79	-18.570
Einzahlungen (+) aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	1.836	1.811
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Finanzanlagen	587	2.813
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-118.029	-110.907
Einzahlungen (+) der Gesellschafterin	0	225.000
Eigenkapitaltransaktionen durch Minderheiten	4.052	0
Aufnahme (+) von Finanzschulden	0	361
Tilgung (-) von Finanzschulden	-1.563	-25.000
Aufnahme (+) von Leasingverbindlichkeiten	25.530	0
Tilgung (-) von Leasingverbindlichkeiten	-2.645	0
Zinsaufwendungen (+) für Leasingverbindlichkeiten	168	0
Erhaltene Zinsen (+)	14.464	8.341
Gezahlte Zinsen (-)	-5.925	-7.575
Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	34.081	201.127
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	-6.709	-108.106
Finanzmittelbestand zum 1.1.	1.132.255	1.240.361
Finanzmittelbestand zum 31.12.	1.125.546	1.132.255

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2019

1 Grundlagen

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

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

2 Anwendung rechnungslegungsbezogener Vorschriften

Die Verordnungen:

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

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

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

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

(EU) 390/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen

(EU) 391/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste

verpflichten den DFS-Konzern, seinen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 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 5. März 2020 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 Paragraf 325 Abs. 2a Nr. 1 HGB und auf unserer Website www.dfs.de zugänglich sein.

3 Konsolidierung

3.1 Konsolidierungsgrundsätze

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

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

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

3.2 Konsolidierungskreis

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

Der Konzern zählt Beteiligungen zu Mehrheitsbeteiligungen, wenn er über bestehende Rechte verfügt, die ihm die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten eines Beteiligungsunternehmens zu lenken. Dabei umfassen maßgebliche Tätigkeiten diejenigen, die die Profitabilität des Beteiligungsunternehmens wesentlich beeinflussen. Der DFS-Konzern beherrscht ein Tochterunternehmen im Sinne des IFRS 10, wenn er den variablen Rückflüssen aus seinem Engagement in das Beteiligungsunternehmen ausgesetzt ist bzw. ein Anrecht auf diese besitzt und mittels seiner Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit zur Beeinflussung dieser Rückflüsse hat. In Abwesenheit anderer einschränkender vertraglicher Vereinbarungen beruht die Beherrschungsmöglichkeit bei Tochtergesellschaften in der Regel auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit durch den Konzern. Bei strukturierten Unternehmen basiert die Beherrschungsmöglichkeit auf vertraglichen Vereinbarungen und nicht auf der Stimmrechtsmehrheit. Tochterunternehmen sind ab dem Zeitpunkt voll zu konsolidieren, an

dem die Beherrschung auf den Konzern übergeht. Sie werden ab dem Zeitpunkt endkonsolidiert, an dem die Beherrschung endet. Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis und am Eigenkapital von Mehrheitsbeteiligungen werden in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzern-Bilanz und Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung jeweils gesondert ausgewiesen.

IFRS 11 unterscheidet bei Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen zwischen gemeinschaftlicher Tätigkeit und Gemeinschaftsunternehmen. Die Klassifizierung hängt von den vertraglichen Rechten und Pflichten jedes Investors ab. Gemeinsame Vereinbarungen liegen vor, wenn der DFS-Konzern aufgrund eines Vertrags die zusammen mit einem Dritten geführten Aktivitäten gemeinschaftlich führt. Der Konzern erfasst bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten seine direkten Rechte an den Vermögenswerten, Verbindlichkeiten, Erlösen und Aufwendungen sowie seinen Anteil an den etwaigen gemeinschaftlich geführten oder entstandenen Vermögenswerten, Verbindlichkeiten, Erlösen und Aufwendungen. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen werden unter Anwendung der Equity-Methode (vgl. Erläuterung 4.3.4) bilanziert.

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

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

Entwicklung des Konsolidierungskreises					
	Stand am 31.12.2018	Konsolidierung / Überleitung	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2019
Mehrheitsbeteiligungen (vollkonsolidierte Unternehmen)	8	0	1	0	9
Davon Inland	6	0	1	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

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	53.494	6.487
DFS Energy	DFS Energy GmbH	Langen, Deutschland	100,00	5.132	0 ¹⁾
DAS	DFS Aviation Services GmbH	Langen, Deutschland	100,00	11.794	0 ²⁾
Eisenschmidt	R. Eisenschmidt GmbH	Egelsbach, Deutschland	100,00	168	0 ²⁾
KAT	Kaufbeuren ATM Training GmbH	Kaufbeuren, Deutschland	100,00	100	0 ²⁾
ANS	Air Navigation Solutions Ltd.	London, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland	100,00	383 TGBP	95 TGBP
DAS Bahrain	DFS AVIATION SERVICES BAHRAIN CO W. L. L.	Manama, Bahrain	100,00	108 TBHD	516 TBHD
Droniq	Droniq GmbH	Frankfurt, Deutschland	51,00	8.270	-1.730
Assoziierte Unternehmen (Bewertung nach der Equity-Methode)					
FCS	FCS Flight Calibration Services GmbH	Braunschweig, Deutschland	55,00	4.304 ³⁾	182 ³⁾
AEROSENSE	FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH	Wien, Österreich	30,00	32 ³⁾	-3 ³⁾
UNIFLY	UNIFLY NV	Antwerpen, Belgien	22,80	14.534 ³⁾	-3.090 ³⁾
Minderheitsbeteiligungen (Bewertung nach der Anschaffungskosten-Methode)					
Beteiligung über DFS Deutsche Flugsicherung GmbH:					
GroupEAD	GroupEAD Europe S. L.	Madrid, Spanien	36,00	1.926 ³⁾	373 ³⁾
BILSODA	BILSODA GmbH & Co. KG	Pullach, Deutschland	24,90	2.563 ³⁾	-73 ³⁾
Beteiligung über DFS International Business Services GmbH:					
ESSP SAS	European Satellite Services Provider Société par Actions Simplifiée	Toulouse, Frankreich	16,67	12.724 ³⁾	3.647 ³⁾
Beteiligung über DFS Aviation Services GmbH:					
TATS	Tower Air Traffic Services S. L.	Madrid, Spanien	50,00	1.003 ³⁾	--
¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS					
²⁾ Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS IBS					
³⁾ Werte zum 31. Dezember 2018					

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.

Die DFS IBS gründete im Dezember 2018 die Droniq GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main. Nach eingehender Prüfung stimmte im Mai 2019 das Bundeskartellamt der Geschäftsaufnahme der Droniq zu. Die DFS IBS hält mit einer Bareinlage von 1.020.000,00 Euro 51,00 Prozent des Stammkapitals. Die weiteren Anteile von 49,00 Prozent hält die Telekom Innovation Pool GmbH. Der Gesellschaftszweck der Droniq ist die Erbringung, die Vermarktung und der Vertrieb von Dienstleistungen für Drohnen und andere Luftfahrzeuge in Europa. Der DFS-Konzern erfasst die Droniq als vollkonsolidiertes Unternehmen.

3.3 Weitere Beteiligungen

Angaben zu den Minderheitsgesellschaftern			
Droniq GmbH	Gesamt	DFS-Konzern	Telekom Innovation Pool GmbH
	TEUR	TEUR	TEUR
Stammkapital	2.000	1.020	980
Beteiligungsquote in %	100,00	51,00	49,00
Geschäftsjahr	7.5. bis 31.12.		
Bilanzierung	HGB		
Beteiligungserträge (Vorjahr)	0 (-)	0 (-)	0 (-)
Kurzfristige Vermögenswerte	8.393	4.280	4.113
Langfristige Vermögenswerte	121	62	59
Kurzfristige Schulden	245	125	120
Langfristige Schulden	0	0	0
Eigenkapital	8.270	4.218	4.052
Jahresergebnis	-1.730	-882	-848
Umsatzerlöse	175	89	86

Angaben zu den assoziierten Unternehmen

	FCS	AEROSENSE	UNIFLY
	TEUR	TEUR	TEUR
Gesamtes Stammkapital	205 ⁴⁾	35 ⁴⁾	20.918 ⁴⁾
Beteiligungsquote in %	55,00	30,00	22,80
Weitere Gesellschafter	SKYNAV S.A., Belgien, 25,00 %; AUSTRO CONTROL, Österreich, 20,00 %	FREQUENTIS AG, Österreich, 70,00%	Fünf Geschäftsführer, VITO, Terra Drone, PMV, QBIC Arkiv, QBIC Feeder
Geschäftsjahr	1.1. bis 31.12.	1.1. bis 31.12.	1.1. bis 31.12.
Bilanzierung	HGB	Österreichisches Handelsrecht	Belgisches Handelsrecht
Beteiligungserträge (Vorjahr)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Kurzfristige Vermögenswerte	2.227 ⁴⁾	35 ⁴⁾	14.997 ⁴⁾
Langfristige Vermögenswerte	11.497 ⁴⁾	0 ⁴⁾	880 ⁴⁾
Kurzfristige Schulden	1.618 ⁴⁾	3 ⁴⁾	1.343 ⁴⁾
Langfristige Schulden	7.802 ⁴⁾	0 ⁴⁾	0 ⁴⁾
Eigenkapital	4.304 ⁴⁾	32 ⁴⁾	14.534 ⁴⁾
Jahresergebnis	182 ⁴⁾	-3 ⁴⁾	-3.090 ⁴⁾
Umsatzerlöse	10.073 ⁴⁾	0 ⁴⁾	258 ⁴⁾

Angaben zu den Minderheitsbeteiligungen

	GroupEAD	BILSODA	ESSP SAS	TATS
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Gesamtes Stammkapital	1.000 ⁴⁾	10 ⁴⁾	1.000 ⁴⁾	1.000 ⁴⁾
Beteiligungsquote in %	36,00	24,90	16,67	50,00
Weitere Gesellschafter	Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Spanien, 36,00 %; FREQUENTIS AG, Österreich, 28,00 %	AD Grundstücks- gesellschaft mbH & Co. KG, Deutschland, 75,10 %; BILSODA Beteiligungs GmbH, Komplementär, Deutschland, 0,00 %	Flugsicherungen der Länder Spanien, Italien, Großbritannien und Frankreich zu jeweils 16,67%; sowie Portugal und Schweiz zu jeweils 8,33%	INDRA Sistemas S.A., Spanien, 50,00%
Geschäftsjahr	1.1. bis 31.12.	1.1. bis 31.12.	1.1. bis 31.12.	1.1. bis 31.12.
Bilanzierung	Spanisches Handelsrecht	HGB	Französisches Handelsrecht	Spanisches Handelsrecht
Beteiligungserträge (Vorjahr)	134 (221)	0 (0)	417 (500)	0 (0)
Kurzfristige Vermögenswerte	2.678 ⁴⁾	458 ⁴⁾	33.986 ⁴⁾	1.003 ⁴⁾
Langfristige Vermögenswerte	218 ⁴⁾	6.536 ⁴⁾	2.517 ⁴⁾	--
Kurzfristige Schulden	970 ⁴⁾	562 ⁴⁾	21.954 ⁴⁾	--
Langfristige Schulden	0 ⁴⁾	3.869 ⁴⁾	1.825 ⁴⁾	--
Eigenkapital	1.926 ⁴⁾	2.563 ⁴⁾	12.724 ⁴⁾	1.003 ⁴⁾
Jahresergebnis	373 ⁴⁾	-73 ⁴⁾	3.647 ⁴⁾	--
Umsatzerlöse	7.211 ⁴⁾	588 ⁴⁾	60.813 ⁴⁾	--

⁴⁾ Werte zum 31. Dezember 2018

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 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.

4.1.1 Verpflichtend anzuwendende Standards und Interpretationen

Der DFS-Konzern wandte folgende überarbeitete bzw. neue Standards und Interpretationen im Geschäftsjahr 2019 erstmals verpflichtend an. Die Anerkennung durch die Europäische Union erfolgte mit Veröffentlichung der Standards im Amtsblatt der EU.

Standard	Titel	Veröffent- lichung IASB	EU- Endorse- ment	Inkraft- treten
Neue Standards und Interpretationen				
IFRS 16	Leasingverhältnisse	13.1.2016	31.10.2017	1.1.2019
IFRIC 23	Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	7.6.2017	23.10.2018	1.1.2019
Änderungen an bestehenden Standards und Interpretationen				
IFRS 9	Finanzinstrumente (Vorfälligkeitsregelung mit negativer Ausgleichsleistung)	12.10.2017	22.3.2018	1.1.2019
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (Langfristige Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen)	12.10.2017	8.2.2019	1.1.2019
IAS 19	Leistungen an Arbeitnehmer (Plananpassungen, Kürzungen oder Abgeltungen)	7.2.2018	13.3.2019	1.1.2019
Katalog	Verbesserungen der International Financial Reporting Standards (Zyklus 2015 bis 2017)	12.12.2017	14.3.2019	1.1.2019

Die Interpretation IFRIC 23 sowie die Änderungen bzw. Klarstellungen an den Standards IFRS 9, IAS 28, IAS 19 und die Verbesserungen hatten keinen Einfluss auf den DFS-Konzernabschluss.

Die Europäische Union überführte am 31. Oktober 2017 den Standard IFRS 16 in europäisches Recht. Der neue Standard erfordert für Leasingnehmer einen neuen Ansatz für die bilanzielle Abbildung von Leasingverhältnissen. Er erfasst ab dem Zeitpunkt, zu dem ein Leasinggegenstand zur Verfügung steht, ein Nutzungsrecht und eine korrespondierende Leasingsschuld. Die Höhe richtet sich nach dem Barwert der vertraglich vereinbarten Zahlungen für Leasingverträge mit einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten.

Für Leasinggeber bleiben die bisherigen Regelungen mit der Differenzierung zwischen Finanzierungs- und Operatingleasing weitgehend unverändert.

Der DFS-Konzern setzte IFRS 16 erstmalig zum 1. Januar 2019 unter Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode um und verzichtete dabei auf eine Anpassung der Vergleichsinformationen. Angefallene kumulative Effekte aus der Erstanwendung wurden als Anpassung der Eröffnungsbilanzwerte in den Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2019 erfasst.

Der DFS-Konzern wandte beim Übergang Erleichterungs- bzw. Ausnahmenvorschriften an. Im Zeitpunkt der Erstanwendung wurde für bestehende Verträge keine Neubeurteilung vorgenommen. Die anfänglichen direkten Kosten blieben bei der erstmaligen Bewertung der Nutzungsrechte unberücksichtigt. Bei der Bestimmung der Vertragslaufzeit mit Verlängerungs- und Kündigungsoptionen wurden aktuelle Erkenntnisse berücksichtigt. Der Konzern nahm die Erleichterungen für kurzfristige Leasingverhältnisse in Anspruch und setzte die Leasingraten, anstatt nach den Regelungen des IFRS 16, weiterhin erfolgswirksam auf linearer Basis an. Dies galt auch für Leasingverhältnisse, die spätestens am 31. Dezember 2019 endeten, unabhängig von deren ursprünglicher Vertragslaufzeit. Bei Vereinbarungen, deren zugrundeliegender Leasinggegenstand von geringem Wert ist, erfasste der DFS-Konzern die Leasingraten über die Laufzeit erfolgswirksam auf linearer Basis. Der Konzern verzichtete auf eine Wertminderungsprüfung einzelner Nutzungsrechte zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung und verminderte sie stattdessen vereinfachend um den Betrag, der zum 31. Dezember 2018 als Rückstellung für belastende Verträge erfasst wurde.

Im Rahmen der Erstanwendung wurden Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 25,31 Millionen Euro erfasst, wodurch die Netto-Finanz-Vermögenswerte um 2,83 Prozent sanken. Die Verbindlichkeiten wurden, abhängig von der jeweiligen Laufzeit, unter Anwendung des Zinssatzes für Umlaufrenditen inländischer Schuldverschreibungen zum 1. Januar 2019 abgezinst. Zudem aktivierte der DFS-Konzern Nutzungsrechte an Leasinggegenständen zum 1. Januar 2019 in Höhe von 13,35 Millionen Euro.

Überleitung der Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019	Buchwert zum 1.1.2019 TEUR
Finanzielle Verpflichtungen aus Operatingleasing zum 31. Dezember 2018	27.088
Effekte aus der Abzinsung	-2.233
Netto-Verpflichtungen aus Operatingleasing zum 31. Dezember 2018 weiterer Konzerngesellschaften	450
Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019	25.305

Bilanzierungsänderungen zum 1. Januar 2019 nach IFRS 16			
Bilanzpositionen	Buchwert zum 31.12.2018 vor Bilanzierungsänderungen	Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung	Buchwert zum 1.1.2019 nach Bilanzierungsänderungen
	TEUR	TEUR	TEUR
Sachanlagen	499.858	13.346	513.204
Sonstige Rückstellungen	391.859	-11.959	379.900
Finanzverbindlichkeiten	236.650	25.305	261.955

4.1.2 Freiwillig anzuwendende Standards und Interpretationen

Das IASB veröffentlichte folgende, überarbeitete bzw. neue Standards und Interpretationen. 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 neuen und geänderten Standards auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Er verzichtet auf die vorzeitige, freiwillige Umsetzung der Standards und wendet sie erst zum jeweils verpflichtenden Inkrafttreten an.

Standard	Titel	Veröffentlichung IASB	EU-Endorsement	Inkrafttreten
Änderungen an bestehenden Standards und Interpretationen				
Rahmenkonzept	Änderungen der Verweise auf das Rahmenkonzept in IFRS-Standards	29.3.2018	29.11.2019	1.1.2020
IAS 1 / IAS 8	Darstellung des Abschlusses / Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler (Definition von „wesentlich“)	31.10.2018	29.11.2019	1.1.2020

Die EU übernahm am 29. November 2019 Änderungen am Rahmenkonzept sowie an den Standards IAS 1 und IAS 8 in europäisches Recht.

Mit den Änderungen am Rahmenkonzept wurden die derzeit in mehreren Standards und Interpretationen enthaltenen Verweise auf frühere Rahmenkonzepte durch Verweise auf das überarbeitete Rahmenkonzept ersetzt.

Mit den Anpassungen an IAS 1 und IAS 8 wurde in den Standards ein einheitlicher und genau umrissener Definitionsbegriff der Wesentlichkeit von Abschlussinformationen geschaffen und durch begleitende Beispiele ergänzt.

Die Änderungen am Rahmenkonzept sowie den beiden Standards hatten keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

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

Standard	Titel	Veröffent- lichung IASB	Voraus- sichtliches Inkrafttreten	Relevant für DFS
Neue Standards und Interpretationen				
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	30.1.2014	Keine Übernahme in EU-Recht	Ja
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.5.2017	1.1.2021	Nein
Änderungen an bestehenden Standards und Interpretationen				
IFRS 10 / IAS 28	Konzernabschlüsse / Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (Veräußerung von Vermögenswerten eines Investors an bzw. Einbringung in sein assoziiertes Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen)	11.9.2014	Auf unbestimmte Zeit verschoben	Ja
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse	22.10.2018	1.1.2020	Ja
IFRS 9 / IFRS 7 / IAS 39	Finanzinstrumente / Finanzinstrumente: Angaben / Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung (Reform von Referenzzinssätzen)	26.09.2019	1.1.2020	Ja

4.2 Posten der Gesamtergebnisrechnung

4.2.1 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, Auftrags-erlösen oder Auftragsrisiken. Die verantwortlichen Fachabteilungen überprüfen kontinuierlich alle Einschätzungen und nehmen erforderliche Anpassungen vor. Daraus resultierende Erhöhungen bzw. Verminderungen der geschätzten Erlöse oder Kosten erfasst der Konzern in der Periode, in der der Korrekturbedarf bekannt wird.

4.2.2 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 erwarteten Kreditverlusts. Der allgemeine Ansatz ist auf finanzielle Vermögenswerte anzuwenden, die entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (Schuldinstrumente) bewertet werden. Die erwarteten Kreditverluste ermitteln sich aus den wahrscheinlichkeitsgewichteten Schätzungen der als Barwerte bemessenen Zahlungsausfälle und sind mit dem Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswertes abzuzinsen.

Bewertungsebenen des allgemeinen Ansatzes

Stufe 1 Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust

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

Stufen 2 / 3 Erwarteter Kreditverlust über die gesamte Laufzeit

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

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

Nach dem vereinfachten Verfahren erfasst der DFS-Konzern sowohl beim erstmaligen Ansatz als auch zu jedem nachfolgenden Abschlussstichtag eine Wertminderung in Höhe des über die gesamte Laufzeit zu 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.

4.2.3 Betriebliche Aufwendungen

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

4.2.4 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode periodengerecht erfasst.

4.3 Posten der Bilanz

4.3.1 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.

4.3.2 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 Sachanlagen erfolgswirksam auf.

4.3.3 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.

4.3.4 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.

4.3.5 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 Operatingleasing behandelt. Die erhaltenen Leasingraten und die Abschreibungen auf den Leasinggegenstand werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses erfolgswirksam erfasst.

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

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

Bewertung von Leasing-Sachverhalten bis zum 1. Januar 2019

Leasingtransaktionen, bei denen der DFS-Konzern als Leasingnehmer im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen eines Leasinggegenstands trug, wurden als Finanzierungsleasing behandelt. Dementsprechend aktivierte der Konzern das Leasingobjekt zum niedrigeren Wert aus beizulegendem Zeitwert und Barwert der Mindestleasingzahlungen. In der Folge wurde der Vermögenswert entweder über die Laufzeit des Leasingverhältnisses oder eine geschätzte, kürzere operative Nutzungsdauer abgeschrieben. Zugleich passivierte der DFS-Konzern die Zahlungsverpflichtungen aus künftigen Leasingraten korrespondierend zur Höhe des aktivierten Leasingobjekts unter den Finanzverbindlichkeiten. Die Mindestleasingzahlungen wurden in einen Tilgungsanteil der Restschuld und in einen Zinsanteil aufgeteilt, wobei die Zinsen nach der Effektivzinsmethode ermittelt wurden.

Alle übrigen Leasingvereinbarungen, bei denen der Konzern als Leasingnehmer auftrat, wurden als Operatingleasing behandelt. Die Leasingzahlungen wurden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses aufwandswirksam erfasst.

4.3.6 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.

4.3.7 Finanzinstrumente – Finanzielle Vermögenswerte

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

- Kategorie „Fortgeführte Anschaffungskosten“

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

- Kategorie „Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Schuldinstrumente“

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

- Kategorie „Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente“

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

- Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte“

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

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

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

Der Konzern erfasst die erwarteten Kreditverluste nach IFRS 9. Die Wertminderungsmethode hängt davon ab, ob eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vorliegt (vgl. Erläuterung 4.2.2). Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerte und Leasingforderungen kommt der vereinfachte Ansatz zur Anwendung.

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

4.3.8 Beizulegender Zeitwert

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

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

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

Inputfaktoren

Stufe 1 **Direkt beobachtbare Inputfaktoren**

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

Stufe 2 **Indirekt beobachtbare Inputfaktoren**

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

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

Stufe 3 **Nicht beobachtbare Inputfaktoren**

Unternehmenseigene Annahmen über die Haltung eines hypothetischen Marktteilnehmers.

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

Bewertungstechniken**Marktbasierter Ansatz**

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

Kostenbasierter Ansatz

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

Einkommensbasierter Ansatz

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

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

4.3.9 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Der erstmalige Ansatz zum Erfüllungszeitpunkt erfolgt am Handelstag zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der direkt zurechenbaren Transaktionskosten. Der Transaktionspreis stellt die Gegenleistung dar, die der DFS-Konzern im Austausch für die Übertragung zugesagter Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden voraussichtlich erhalten wird. In der Folge werden die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode sowie unter Berücksichtigung von Wertminderungen (vgl. Erläuterung 4.2.2) bewertet. Wegen der überwiegend kurzfristigen Laufzeiten weichen die Buchwerte am Bilanzstichtag nicht signifikant von ihren beizulegenden Zeitwerten ab. Daher geht der DFS-Konzern davon aus, dass die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kurzfristig zumindest zu ihren Buchwerten veräußert werden können und bestimmt ihren beizulegenden Zeitwert in gleichlautender Höhe.

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

4.3.10 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.

4.3.11 Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Der erstmalige Ansatz zum Erfüllungszeitpunkt erfolgt am Handelstag zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der direkt zurechenbaren Transaktionskosten. Der Transaktionspreis stellt die Gegenleistung dar, die der DFS-Konzern im Austausch für die Übertragung zugesagter Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden voraussichtlich erhalten wird. In der Folge werden die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode sowie unter Berücksichtigung von Wertminderungen (vgl. Erläuterung 4.2.2) bewertet. Wegen der überwiegend kurzfristigen Laufzeiten weichen die Buchwerte am Bilanzstichtag nicht signifikant von ihren beizulegenden Zeitwerten ab. Daher geht der DFS-Konzern davon aus, dass die Forderungen kurzfristig zumindest zu ihren Buchwerten veräußert werden können und bestimmt ihren beizulegenden Zeitwert in gleichlautender Höhe.

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

4.3.12 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. Paragraf 31b Abs. 3 Satz 3 LuftVG).

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

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

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

Aktive und passive latente Steuern werden nicht abgezinst.

4.3.13 Flüssige Mittel

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

Flüssige Mittel in fremder Währung werden zum Stichtagskurs umgerechnet.

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

4.3.14 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.

4.3.15 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.

4.3.16 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen erfolgt gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) auf Basis versicherungsmathematischer Gutachten zum Bilanzstichtag. Dabei sind insbesondere Annahmen über langfristige Gehaltsentwicklungen und über die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen, die zu Beginn des Geschäftsjahres festgelegt werden. Die Prämissen zum Gehaltstrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Tendenzen

und berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau. Basis für die Schätzung zur durchschnittlichen Lebenserwartung bilden anerkannte biometrische Rechnungsgrundlagen (Heubeck-Richttafeln 2018 G).

Der Abzinsungssatz ist eine versicherungsmathematische Annahme und wird zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres neu festgelegt. Der für die Abzinsung der Versorgungsverpflichtungen verwendete Zinssatz ist auf der Grundlage der 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 nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand zusammen. Letzterer stellt die Veränderung der Versorgungsverpflichtung in Folge einer Plananpassung oder Plankürzung dar. Er wird sofort erfolgswirksam zum Zeitpunkt seines Entstehens in der Gesamtergebnisrechnung erfasst und unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

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

4.3.17 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.

4.3.18 Finanzinstrumente – Finanzielle Verbindlichkeiten

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

- Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verbindlichkeiten“

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

- Kategorie „Fortgeführte Anschaffungskosten“

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

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

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

In Fremdwährung valutierte Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

4.4 Währungsumrechnung

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

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

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

Währungen	ISO-Code	Standard- umrechnung Mittelkurs 31.12.2019	EWU- Umrechnung Briefkurs 31.12.2019	Standard- umrechnung Mittelkurs 31.12.2018	EWU- Umrechnung Briefkurs 31.12.2018
	1 Euro =				
US-Dollar	USD	1,12340	1,12640	1,14500	1,14800
Britisches Pfund	GBP	0,85080	0,85280	0,89453	0,89653
Schweizer Franken	CHF	1,08540	1,08740	1,12690	1,12890

4.5 Verwendung von Annahmen und Ermessensentscheidungen

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

4.6 Änderungen in der Darstellung von Vorjahreswerten

In der Konzern-Kapitalflussrechnung wurden die Vorjahreswerte um die nicht realisierten bzw. nicht zahlungswirksamen Zinsen aus dem UI-FONDS angepasst.

Anpassungen in der Kapitalflussrechnung 2018			
Positionen	Werte zum 31.12.2018 vor Anpassungen	Anpassungen	Werte zum 31.12.2018 nach Anpassungen
	TEUR	TEUR	TEUR
Zinsen	16.568	-17.334	-766
Mittelabfluss aus der operativen Tätigkeit	-180.992	-17.334	-198.326
Finanzergebnis	-17.334	+17.334	0
Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit	183.793	+17.334	201.127

Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung

5 Umsatzerlöse

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	1.007.404	1.027.652
Andere Umsatzerlöse	102.313	79.401
	1.109.717	1.107.053

Aufgliederung von Erlösen aus Verträgen mit Kunden

	Reguliertes Geschäft	Drittgeschäft	Summe
	TEUR	TEUR	TEUR
31.12.2019			
Erlöse aus Verträgen mit Kunden	1.022.667	87.050	1.109.717
Zeitpunkt der Erlösrealisierung			
Zu einem bestimmten Zeitpunkt realisiert	1.018.551	75.608	1.094.159
Über einen bestimmten Zeitraum realisiert	4.116	11.442	15.558
31.12.2018			
Erlöse aus Verträgen mit Kunden	1.041.814	65.239	1.107.053
Zeitpunkt der Erlösrealisierung			
Zu einem bestimmten Zeitpunkt realisiert	1.040.501	60.622	1.101.123
Über einen bestimmten Zeitraum realisiert	1.313	4.617	5.930

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

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Ausstehender Transaktionspreis	9.439	16.197
Davon voraussichtlich 2020 als Erlöse erfasst	6.164	10.420
Davon voraussichtlich 2021 als Erlöse erfasst	2.738	3.059
Davon voraussichtlich 2022 als Erlöse erfasst	307	1.709
Davon voraussichtlich 2023 als Erlöse erfasst	77	780
Davon voraussichtlich 2024 als Erlöse erfasst	77	76
Davon voraussichtlich 2025 als Erlöse erfasst	76	76
Davon voraussichtlich 2026 als Erlöse erfasst	0	77

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 Flugsicherungsdienste, sobald sie in den von der DFS kontrollierten Luftraum eintreten und die entsprechenden Dienste in Anspruch nehmen.</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 Luftraumnutzern wird eine Widerspruchsfrist von einem Monat eingeräumt.</p>	<p>Die Erfassung der Erlöse erfolgt, wenn die Flugsicherungsdienste von den Luftraumnutzern in Anspruch genommen wurden.</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 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>	<p>Die Erlöse für Beratungsleistungen werden grundsätzlich in der Periode erfasst, in der die Dienstleistungen erbracht werden.</p> <p>Bei Festpreisverträgen und zeitraumbezogener Erlöserfassung berechnet sich die Höhe nach der Cost-to-Cost-Methode. Dabei wird der Grad des Leistungsfortschritts anhand der entstandenen Kosten im Verhältnis zu den insgesamt zur Erfüllung der Leistungsverpflichtung erwarteten Kosten ermittelt. Schätzungen in Bezug auf die Erlöse, Kosten oder den Auftragsfortschritt werden korrigiert, wenn sich die Umstände ändern. Daraus resultierende Erhöhungen bzw. Verminderungen der geschätzten Erlöse oder Kosten erfasst der Konzern in der Periode, in der der Korrekturbedarf bekannt wird. Festpreisverträgen liegt ein Zahlungsplan mit fixen Terminen und Beträgen zugrunde. Überschreiten dabei die erbrachten Dienstleistungen den Zahlungsbetrag, erfasst der Konzern einen Vertragsvermögenswert bzw. im umgekehrten Fall eine Vertragsverbindlichkeit. Erhaltene Anzahlungen werden ebenfalls als Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen.</p> <p>Die Kosten werden bei Anfall ergebniswirksam erfasst.</p>

6 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	-1.737	-297
Andere aktivierte Eigenleistungen (im Wesentlichen selbst entwickelte IT-Systeme)	20.325	17.745
	18.588	17.448

7 Sonstige betriebliche Erträge

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Erträge aus der QTE-Transaktion (Kursgewinne)	8.801	9.535
Erfolgswirksam vereinnahmte Zuschüsse der EU-Kommission und der deutschen Bundes- und Länderministerien zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	26.658	26.462
Erträge aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten	4.488	3.846
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6.224	9.061
Übrige	6.581	4.515
	52.752	53.419

8 Materialaufwand

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	4.438	4.000
Aufwendungen für bezogene Leistungen (Flugvermessungs- und Consultingleistungen)	6.495	8.492
	10.933	12.492

9 Personalaufwand

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Löhne und Gehälter ⁵⁾	660.291	620.960
Aufwendungen für IFRS-Altersversorgung	195.916	182.671
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	70.489	66.749
Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts	8.531	8.483
	935.227	878.863

⁵⁾ Zur Vergütung der Geschäftsführung vgl. Erläuterung 46.1

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

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
	2019	2018
Angestellte	5.396	5.197
Beurlaubte Soldaten	155	161
Gewerbliche Arbeitnehmer	20	21
Technische und kaufmännische Studierende und Auszubildende	244	148
Mitarbeiter des DFS-Konzerns	5.815	5.527
Beschäftigte nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst	25	29
Beamte	109	114
Mitarbeiter des Luftfahrt-Bundesamtes „Abteilung Flugsicherung“	134	143
	5.949	5.670

10 Abschreibungen

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Immaterielle Vermögenswerte	29.568	47.577
Sachanlagen	74.539	69.619
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	30	30
	104.137	117.226

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

11 Wertminderungsaufwendungen auf finanzielle Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Finanzielle Vermögenswerte	4.811	934
Vertragsvermögenswerte	0	0
	4.811	934

12 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Ersatzteile und Instandhaltung	54.020	52.016
Raumkosten	14.924	14.793
Miete und Leasing	2.453	4.208
Selbstkostenerstattungen	4.182	4.304
Fremdpersonal	13.417	11.452
Sonstiger Personalaufwand	12.948	9.526
Rechts- und Beratungskosten	7.308	6.382
Reisekosten	8.120	7.689
Telekommunikation	9.419	7.339
Kosten für Vorjahre	1.162	2.115
Kraftfahrzeug-Kosten	3.307	3.511
Anlageabgänge	1.974	1.007
Versicherungen	3.774	2.994
Zeitschriften, Fachliteratur, Büromaterial	1.358	1.075
Werbekosten	2.705	2.518
Bewirtungskosten	1.266	1.155
Kosten des Geldverkehrs	3.691	1.956
Aufwendungen aus der QTE-Transaktion (Kursverluste)	8.805	9.554
Übrige	2.048	1.424
	156.881	145.018

13 Finanzergebnis

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Erträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Altersvorsorgeverpflichtungen	51.892	46.362
Erträge aus den Finanzanlagen der Investmentgesellschaft	161.601	71.014
Zinserträge aus der QTE-Transaktion	836	997
Sonstige Zinserträge	586	549
Erträge aus Währungsumrechnung	3	6
Erträge aus Beteiligungen	551	721
Zinserträge aus betrieblichen Steuern	2	0
Finanzerträge	215.471	119.649
Aufwendungen aus der Abzinsung von Rückstellungen	-88.566	-83.787
Aufwendungen aus den Finanzanlagen der Investmentgesellschaft	-57.222	-84.482
Sonstige Zinsaufwendungen	-3.649	-3.795
Zinsaufwendungen aus der QTE-Transaktion	-672	-804
Zinsaufwendungen aus betrieblichen Steuern	0	-814
Aufwendungen aus Wertpapieren	0	-26
Finanzaufwendungen	-150.109	-173.708
Finanzergebnis	65.362	-54.059

Weitere Angaben zum Finanzergebnis

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Nach der Effektivzinsmethode ermitteltes Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten, die ausschließlich nicht in der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert sind	4.033	3.823
Zinserträge wertgeminderter finanzieller Vermögenswerte	356	367
Erfolgsneutral im Eigenkapital erfasste Verluste (-) / Gewinne (+) aus der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten	0	-15.284

14 Ertragsteuern

	2019	2018
		TEUR
Laufende Ertragsteuern	1.819	76
Latente Ertragsteuern	-2.176	-653
	-357	-577

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

Zusammensetzung der tatsächlichen Ertragsteuern		
	2019	2018
	TEUR	TEUR
Körperschaftsteuer	912	38
Solidaritätszuschlag	50	2
Gewerbeertragsteuer	857	36
Ausländische Steuern	0	0
	1.819	76

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

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Jahresüberschuss vor Ertragsteuern	35.278	-30.672
Erwarteter Steuersatz in %	29,83	29,83
Erwarteter Ertragsteueraufwand	10.520	0
Periodenfremder Steueraufwand	0	0
Verminderung der Bemessungsgrundlage nach § 31b LuftVG	-6.902	0
Latenter Steueraufwand	-2.176	-653
Abweichungen durch Konsolidierung	1.819	76
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand	-357	-577
Effektiver Steuersatz in %	-1,07	1,88

Latente Steuern nach Bilanzpositionen

	Latente Steuerforderungen		Latente Steuerschulden	
	2019 TEUR	2018 TEUR	2019 TEUR	2018 TEUR
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	21.928	17.834
Sachanlagen	846	2.158	2.921	651
Finanzielle Vermögenswerte	0	0	19.810	2.384
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	175	382	1.672	2.028
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.085.573	826.480	0	0
Sonstige Rückstellungen	20.959	24.571	513	0
Verbindlichkeiten	9.443	3.402	494	904
	1.116.996	856.993	47.338	23.801
Auswirkungen aufgrund § 31b LuftVG (bis 2012: Methodik nach n + 2)				
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	-21.928	-17.737
Sachanlagen	0	-1.303	-2.646	-729
Finanzielle Vermögenswerte	0	0	-19.810	-2.384
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-1.053.652	-804.356	0	0
Sonstige Rückstellungen	-20.803	-19.977	-513	0
Verbindlichkeiten	-4.340	-876	-179	-528
	-1.078.795	-826.512	-45.076	-21.378
Sonstige Wertberichtigungen	-21.276	-14.762	0	0
Saldierung	-2.262	-2.423	-2.262	-2.423
ANS	-14	-13	0	0
KAT	35	28	0	0
DAS	1.130	328	0	0
	15.814	13.639	0	0

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

Erläuterungen zur Bilanz

15 Geschäfts- oder Firmenwerte

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand
	1.1.				31.12.
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	80	0	0	0	80
	80	0	0	0	80
2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	80	0	0	0	80
	80	0	0	0	80

	Abschreibungen					Buchwert
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand	Stand
	1.1.				31.12.	31.12.
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	0	0	0	0	0	80
	0	0	0	0	0	80
2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
R. Eisenschmidt GmbH	0	0	0	0	0	80
	0	0	0	0	0	80

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

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

Zugrundeliegende Annahmen für die Durchführung von Werthaltigkeitstests bei Firmenwerten

	31.12.2019	31.12.2018
R. Eisenschmidt GmbH		
Planungszeitraum	2020 bis 2024 ⁶⁾	2019 bis 2023 ⁷⁾
Geplante Umsatzerlöse in TEUR	4.426 bis 4.526	4.826 bis 7.076
Umsatzwachstum in %	0,00 bis +1,13	+5,20 bis +13,47
EBT-Entwicklung in %	-4,12 bis +7,35	+11,24 bis +47,33
Investitionsquote in %	0,00 bis +118,55	+18,74 bis +63,81

⁶⁾ Aus Jahresplanung 2020 der Gesellschafterversammlung vom 13. August 2019

⁷⁾ Aus Jahresplanung 2019 der Gesellschafterversammlung vom 7. August 2018

16 Immaterielle Vermögenswerte

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand
	1.1.				31.12.
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	683.574	8.581	-760	1.720	693.115
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	98.512	20.760	0	0	119.272
Anlagen im Bau	19.772	14.968	0	-1.611	33.129
	801.858	44.309	-760	109	845.516
2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	671.549	10.204	-1.668	3.489	683.574
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	80.539	17.973	0	0	98.512
Anlagen im Bau	18.318	4.801	0	-3.347	19.772
	770.406	32.978	-1.668	142	801.858

	Abschreibungen					Buchwert
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand	Stand
	1.1.				31.12.	31.12.
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	563.957	23.379	-530	3	586.809	106.306
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	46.219	6.189	0	0	52.408	66.864
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	33.129
	610.176	29.568	-530	3	639.217	206.299
2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Konzessionen, Rechte und Lizenzen	521.431	43.054	-528	0	563.957	119.617
Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte	41.695	4.524	0	0	46.219	52.293
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	19.772
	563.126	47.578	-528	0	610.176	191.682

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

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

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

Einzelne immaterielle Vermögenswerte von wesentlicher Bedeutung

	Buchwert	Verbleibende Nutzungsdauer	Anteil am Gesamtbuchwert
31.12.2019	TEUR	in Jahren	in Prozent
iCAS-Software	79.923	5 - 7	38,74
P1/ATCAS-Software inklusive Release	26.870	5	13,02
PSS-Software	2.916	1 - 5	1,41
Realisierung iCWP	2.671	6	1,29
Remote Tower Control	1.877	7	0,91
Gesamtbuchwert	206.299		100,00

Aktivierung der Fremdkapitalkosten bei immateriellen Vermögenswerten

	31.12.2019	31.12.2018
Fremdkapitalkosten in TEUR	1.291	1.104
Finanzierungskostensatz in %	2,67	2,81

17 Sachanlagen

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umb- chungen	Währungs- differenzen	Stand
	1.1.					31.12.
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Grundstücke und Bauten	673.968	20.590	-7.895	12.284	0	698.947
Technische Anlagen und Maschinen	1.060.397	41.391	-35.319	6.884	0	1.073.353
Betriebs- und Geschäftsausstattung	85.942	5.686	-3.759	9	0	87.878
Anlagen im Bau	23.228	8.397	0	-19.286	0	12.339
	1.843.535	76.064	-46.973	-109	0	1.872.517
2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Grundstücke und Bauten	673.916	2.268	-2.512	296	0	673.968
Technische Anlagen und Maschinen	1.049.652	40.036	-36.810	7.519	0	1.060.397
Betriebs- und Geschäftsausstattung	83.964	4.585	-2.712	105	0	85.942
Anlagen im Bau	14.196	17.094	0	-8.062	0	23.228
	1.821.728	63.983	-42.034	-142	0	1.843.535

	Abschreibungen					Buchwert	
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Währungs- differenzen	Stand	Stand
	1.1.					31.12.	31.12.
2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Grundstücke und Bauten	427.906	18.190	-7.607	0	0	438.489	260.458
Technische Anlagen und Maschinen	849.365	50.541	-33.875	-2	5	866.034	207.319
Betriebs- und Geschäftsausstattung	66.406	5.808	-3.547	-1	14	68.680	19.198
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	12.339
	1.343.677	74.539	-45.029	-3	19	1.373.203	499.314
2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Grundstücke und Bauten	412.985	17.185	-2.264	0	0	427.906	246.062
Technische Anlagen und Maschinen	837.759	47.132	-35.525	0	-1	849.365	211.032
Betriebs- und Geschäftsausstattung	63.768	5.302	-2.661	0	-3	66.406	19.536
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	23.228
	1.314.512	69.619	-40.450	0	-4	1.343.677	499.858

Aktivierung der Fremdkapitalkosten bei Sachanlagen

	31.12.2019	31.12.2018
Fremdkapitalkosten in TEUR	397	375
Finanzierungskostensatz in %	2,67	2,81

Forschungs- und Entwicklungskosten

	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	51.739	55.235
- Davon erfolgswirksam erfasste Forschungskosten	31.546	37.819
- Davon aktivierte Zugänge unter den Anlagen im Bau	20.193	17.416
Summe der aktivierten Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten zum 31.12.	568	557
Stand der Entwicklungskosten unter den Anlagen im Bau zum 31.12.	31.257	11.421
Planmäßige Abschreibung von Entwicklungskosten aufgrund erfolgter Fertigstellungsmeldung	6.189	4.524
Von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzte Zuschüsse der EU-Kommission und der deutschen Bundes- und Länderministerien zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	0	0

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

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

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

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

18 Leasingverhältnisse

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

Angaben zu den Nutzungsrechten			
	Anschaffungs- kosten	Abschreibungen	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR
Gebäude	13.336	1.914	11.422
Fahrzeuge	236	155	81
	13.572	2.069	11.503

Angaben zu den Leasingverbindlichkeiten		2019
		TEUR
Leasingverbindlichkeiten zum 1.1.2019		25.305
Erhöhung durch Indexanpassungen		225
Tilgungen		-2.645
Zinsaufwendungen		168
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2019		23.053

Fälligkeitsanalyse zu den Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Leasingverbindlichkeiten undiskontiert	2.682	6.694	15.517	24.893
Leasingverbindlichkeiten diskontiert	2.522	6.142	14.389	23.053
Zinsanteil	160	552	1.128	1.840

Fälligkeitsanalyse der voraussichtlichen Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert

	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Nicht diskontierte Leasingzahlungen	1.584	1.476	1.310	4.370

In der Gesamtergebnisrechnung erfasste Beträge für Leasingverhältnisse

	2019
	TEUR
Abschreibungen	2.069
Zinsaufwendungen	168
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	445
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	2.008

In der Kapitalflussrechnung erfasste gesamte Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse

	2019
	TEUR
Auszahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	2.453
Aufnahme von Leasingverbindlichkeiten	25.530
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	2.645
Zinsaufwendungen	168

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

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

In der Gesamtergebnisrechnung erfasste Beträge für Operatingleasing-Verhältnisse

	2019
	TEUR
Leasingerträge aus Operatingleasing-Verhältnissen	5.517

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

	Gebäude
31.12.2019	TEUR
Im Eigentum befindliche Sachanlagen	260.458
Geleaste Sachanlagen (Erbbaurechtsgrundstück in Berlin)	0
	260.458

19 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand
	1.1.				31.12.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
2019 Immobilie Braunschweig	1.210	0	0	0	1.210
2018 Immobilie Braunschweig	1.210	0	0	0	1.210

	Abschreibungen					Buchwert
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand	Stand
	1.1.				31.12.	31.12.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
2019 Immobilie Braunschweig	518	30	0	0	548	662
2018 Immobilie Braunschweig	488	30	0	0	518	692

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

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Mieteinnahmen	123	126
Abschreibungen	30	30
Reparaturen	0	0

Die Immobilie wird linear über die Nutzungsdauer von 40 Jahren abgeschrieben. Eine Überprüfung der aktuellen Miet- und Bodenrichtwerte ergab eine Steigerung von etwa 20,00 Prozent seit 2017. Es lagen keine Anhaltspunkte für eine Wertminderung nach IAS 36 vor. Nach Ansicht des DFS-Konzerns ist die Verwertbarkeit der Ergebnisse aus dem Gutachten vom 10. Oktober 2017 und somit die Werthaltigkeit der fortgeführten Buchwerte weiterhin gegeben.

Gutachten zur Wertermittlung der Immobilie

Datum des Gutachtens	10. Oktober 2017	3. Dezember 2012
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.
-

20 Finanzanlagen

	Anschaffungskosten					Stand 31.12.
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Neube- wertung	Stand 31.12.	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
2019						
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	14.359	79	0	0	14.438	
Beteiligungen	2.717	0	-57	0	2.660	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	7.869	0	-531	0	7.338	
	24.945	79	-588	0	24.436	
2018						
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	1.348	13.011	0	0	14.359	
Beteiligungen	2.773	0	-56	0	2.717	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	2.760	5.560	-451	0	7.869	
Derivative Finanzinstrumente	2.306	0	-2.306	0	0	
	9.187	18.571	-2.813	0	24.945	

	Wertminderungen					Buchwert
	Stand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.	Stand 31.12.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
2019						
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	0	0	0	0	0	14.438
Beteiligungen	0	0	0	0	0	2.660
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0	0	0	0	0	7.338
	0	0	0	0	0	24.436
2018						
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	0	0	0	0	0	14.359
Beteiligungen	0	0	0	0	0	2.717
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0	0	0	0	0	7.869
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	24.945

Es lagen keine Anhaltspunkte für die Vornahme von Wertminderungen nach IAS 36 vor.

Nach der Equity-Methode bilanzierte assoziierte Unternehmen

	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	14.359	1.348
Zugänge	79	13.011
Anteiliger Jahresüberschuss	0	0
Vereinnahmte Gewinnausschüttungen	0	0
Stand am 31.12.	14.438	14.359

Der Konzern hält 30,00 Prozent der Anteile an der AEROSENSE sowie 22,80 Prozent der Anteile an der UNIFLY. In beiden Fällen vermutet der Konzern einen maßgeblichen Einfluss und bilanziert die Anteile nach der Equity-Methode (weitere Angaben vgl. Erläuterung 3.3).

Beteiligungen

	GroupEAD	BILSODA	ESSP SAS	TATS	Gesamt
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Beteiligungsquote in %	36,00	24,90	16,67	50,00	
Stammkapital	360	0	167	500	1.027
Haft einlagen	0	2	0	0	2
Sonstige Einlagen	0	1.631	0	0	1.688
Stand am 31.12.2019	360	1.633	167	500	2.660

Ausleihungen an assoziierte Unternehmen

	Laufzeiten	Nominalwert	Nominalzins	31.12.2019	31.12.2018
		TEUR	in %	TEUR	TEUR
FCS					
Darlehen Fluginstrumentensystem	2009 - 2019	900	5,25	0	58
Darlehen Flugzeug Hawker Beechcraft Super King Air FL-626 D-CFME	2009 - 2025	4.300	5,25	1.976	2.251
Darlehen Flugzeug Hawker Beechcraft Super King Air FL-1156	2018 - 2033	5.560	2,10	5.362	5.560
		10.760		7.338	7.869

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Fälligkeiten der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
2019	152.194	51	0	152.245
2018	157.741	0	0	157.741

Strukturanalyse

	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Buchwert	152.245	157.741
Davon nicht wertgemindert und		
- Noch nicht überfällig	142.319	149.423
- Bis zu 30 Tage überfällig	4.753	4.458
- 31 bis 60 Tage überfällig	2.554	2.382
- 61 bis 180 Tage überfällig	1.911	839
- Über 180 Tage überfällig	708	639
Davon wertgemindert	0	0

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

	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	10.393	11.553
Zuführung	5.007	1.053
Inanspruchnahme	0	0
Auflösung	-1.479	-2.213
Stand am 31.12.	13.921	10.393

In der Gesamtergebnisrechnung enthaltene Aufwendungen (-) und Erträge (+)		
	2019	2018
	TEUR	TEUR
Ausbuchungen und Forderungsverluste	-1.424	-2.121
Erträge aus dem Eingang ausgebuchter Forderungen	62	7
Erträge aus sonstigen Ausbuchungen	79	20
Zuführung zu Einzelwertberichtigungen	-5.007	-1.053
Erträge aus der Auflösung von Einzelwertberichtigungen	1.479	2.213

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

Der DFS-Konzern hinterlegte keine der Forderungen als Kreditsicherheiten.

22 Vertragssalden

Vertragsvermögenswerte				
	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2018
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Beratungsleistungen und Dienstleistungsaufträge	1.784	0	4.485	0
Softwareentwicklungen	78	0	1.497	0
Sonstiges	569	0	1.163	0
	2.431	0	7.146	0

Erlöse und Kosten aus Verträgen mit Kunden		
	2019	2018
	TEUR	TEUR
Erfasste Auftragserlöse	9.034	7.533
Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen	57	0
Angefallene Kosten	6.967	7.186
Aktiviertete Kosten	0	0
Erzielte Gewinne für laufende Projekte	2.010	347

Entwicklung der Vertragsverbindlichkeiten		
	2019	2018
	TEUR	TEUR
Stand zum 1.1.	1.408	2.972
Zuführungen	21.679	2.708
Realisierte Umsatzerlöse im Geschäftsjahr, die zu Beginn der Periode im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren	-1.037	-1.834
Realisierte Umsatzerlöse im Geschäftsjahr, die zu Beginn der Periode nicht im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren	-19.729	-2.438
Vertragsverbindlichkeiten	2.321	1.408

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

23 Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2018
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
QTE-Transaktion	29.371	21.834	36.004	28.817
Aktivwert	5.675	5.675	3.856	3.856
Forderungen aus EU-Fördergeldern	49.011	49.011	42.564	42.564
Zinsforderungen	1.274	0	1.341	0
Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	55	0	72	0
Treuhandverein	14.531	50	6.168	50
Debitorische Kreditoren	0	0	0	0
Übrige	1.922	0	1.451	5
Finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte	101.839	76.570	91.456	75.292
Übrige nicht finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte	7.173	0	6.838	0
Geleistete Anzahlungen	279	0	132	0
	109.291	76.570	98.426	75.292

Strukturanalyse	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Buchwert	109.291	98.426
Davon nicht wertgemindert und		
- Noch nicht überfällig	109.291	98.426
- Bis zu 30 Tage überfällig	0	0
- 31 bis 60 Tage überfällig	0	0
- 61 bis 180 Tage überfällig	0	0
- Über 180 Tage überfällig	0	0
Davon wertgemindert	0	0

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

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

24 Vorräte

	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Lagerwaren	5.492	4.986
Schadstoffemissionsrechte	704	281
	6.196	5.267

In der Gesamtergebnisrechnung enthaltene Aufwendungen und Erträge

	2019	2018
	TEUR	TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.887	2.602
Aufwendungen für bezogene Waren	1.551	1.398
Wertberichtigungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4	31
Wertberichtigungen für fertige Erzeugnisse und Waren	0	0

25 Finanzielle Vermögenswerte

	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Wertpapiere – erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	755.607	676.262
Derivate – erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	3.341	904
	758.948	677.166

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

Im November 2019 wurde der Teil des Fondsvermögens, der als Planvermögen qualifiziert und an den DFS-Treuhandverein abgetreten worden war, in den PEGASUS-UI-FONDS (vgl. Erläuterung 28.7) übertragen. Seitdem ist die DFS alleiniger Anteilseigner am ATCP-UI-FONDS.

Als allgemeines Anlageziel strebt der Konzern eine Verringerung der Verlustrisiken auf Jahresbasis verglichen mit der strategischen Asset-Allokation bei gleichzeitiger Erwirtschaftung einer zur Allokation vergleichbaren Rendite über einen Marktzyklus an. Der DFS-Konzern erwartet eine jährliche Rendite des Gesamtportfolios in Höhe von 1,00 Prozent im Durchschnitt über einen Anlagehorizont von drei bis fünf Jahren.

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

Zudem klassifizierte der Konzern verschiedene Risikokategorien:

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

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

26 Flüssige Mittel

	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Kassenbestand und Schecks	31	35
Guthaben bei Kreditinstituten	366.567	455.054
	366.598	455.089

27 Eigenkapital

	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Gezeichnetes Kapital	755.288	755.288
Kapitalrücklage	74.296	74.296
Neubewertungsrücklagen	-2.345.964	-1.552.537
Gewinnrücklagen	93.081	57.446
Anteil der Gesellschafterin der obersten Konzerngesellschaft am Eigenkapital	-1.423.299	-665.507
Minderheitenanteile	4.052	0
	-1.419.247	-665.507

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

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

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

Die Gesellschafterin stellte mit Beschluss Nr. 166 vom 23. April 2019 den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht sowie den Jahresabschluss nach HGB zum 31. Dezember 2018 fest und beschloss den Vortrag des HGB-Jahresfehlbetrages 2018 auf neue Rechnung:

Ergebnisverwendung für den Jahresüberschuss zum	31.12.2018	31.12.2017
	TEUR	TEUR
Bilanzverlust (-) / -gewinn (+)	-481.135	-132.901
Bruttodividende an die Gesellschafterin	0	0
Vortrag auf neue Rechnung	-481.135	-132.901

In den Rücklagen enthaltenes sonstiges Ergebnis nach Steuern			
	Neubewertungs- rücklagen	Sonstige Rücklagen	Sonstiges Ergebnis
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-793.522	0	-793.522
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Schuldinstrumenten	0	0	0
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	95	0	95
	-793.427	0	-793.427
31.12.2018	TEUR	TEUR	TEUR
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-171.042	0	-171.042
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Schuldinstrumenten	-15.284	0	-15.284
Währungsdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe bzw. Investments	7.362	0	7.362
	-178.964	0	-178.964

28 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

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

Abkürzung	Inhalt
VersTV ⁸⁾	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.

⁸⁾ Die leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen des VersTV werden in Erläuterung 28.6 weiter unterteilt in endgehaltsabhängige Zusagen und Zusagen nach dem Karrieredurchschnittsplan.

28.1 Versorgungspläne

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

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

Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter erhalten eine am Endgehalt ausgerichtete, leistungsorientierte Zusage auf Übergangsvorsorgung (ÜVersTV). Sie soll den Zeitraum zwischen Beendigung der operativen Tätigkeit und der frühestmöglichen Inanspruchnahme der gesetzlichen Rentenversicherung überbrücken.

Beide Pläne (VersTV und ÜVersTV) werden über Rückdeckungsversicherungen finanziert, die als Planvermögen im Sinne von IAS 19.8 anerkannt sind. Der Rückdeckungsvertrag sieht sowohl eine Kapitalanlage nach den Anlagegrundsätzen gemäß dem allgemeinen Deckungsstock des Versicherers als auch eine separierte fondsgebundene Kapitalanlage vor, die jedoch auf maximal die Hälfte des gesamten Deckungskapitals des Rückdeckungsvertrages begrenzt ist.

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. Sie gleicht damit während der gesamten aktiven Dienstzeit und im Ruhestand den Wegfall von beamtenrechtlichen Beihilfen aus.

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

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

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

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

28.2 Versicherungsmathematische Annahmen

In %	31.12.2019	31.12.2018
Rechnungszins	1,10	1,80
Erwartete Erträge aus Planvermögen	1,10	1,80
Gehaltstrend	2,50	2,50
Leistungstrend ⁹⁾	1,25 - 2,50	1,00 - 4,00

⁹⁾ 1,25 Prozent Garantieanpassung für Mitarbeiter mit Zusage nach VersTV 2009
2,00 Prozent für Mitarbeiter mit Zusage nach VersTV 1993 (Statische Bezugnahme)

28.3 Sensitivitätsanalyse

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

		Auswirkungen auf die leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	
		TEUR	In %
Veränderungen der versicherungsmathematischen Annahmen			
Barwert der Versorgungsverpflichtungen 31.12.2019		5.891.321	
Rechnungszins	Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	-606.327	-10,29
	Minderung um 0,5 Prozentpunkte	717.772	12,18
Gehaltstrend	Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	257.953	4,38
	Minderung um 0,5 Prozentpunkte	-238.306	-4,05
Barwert der Versorgungsverpflichtungen 31.12.2018		4.824.659	
Rechnungszins	Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	-466.342	-9,67
	Minderung um 0,5 Prozentpunkte	547.183	11,34
Gehaltstrend	Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	214.936	4,45
	Minderung um 0,5 Prozentpunkte	-198.327	-4,11

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

28.4 Risiken

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

28.4.1 Demografische Risiken

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

28.4.2 Marktpreisrisiken

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

Die von der DAS gewählte Anlagenform bietet ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Risiko und Ertrag. Die Versicherungsverträge bieten einen Garantiezins von 2,25 Prozent für Altverträge und 0,90 Prozent für Neuverträge zuzüglich der Gewährung eines Schlussüberschusses.

28.4.3 Liquiditätsrisiken

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

28.4.4 Inflationsrisiken

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

28.5 Duration und erwartete Pensions- und Beitragszahlungen

Der DFS-Konzern hat zur Absicherung seiner Verpflichtungen aus dem Versorgungs- und Übergangsversorgungstarifvertrag Rückdeckungsversicherungen bei einem Versicherungskonsortium, bestehend aus vier Lebensversicherungsunternehmen, abgeschlossen. Hierdurch wird sichergestellt, dass die zugesagten Leistungen im Versorgungsfall tatsächlich gezahlt werden. Die Kapitalanlage des Konsortiums erfolgt nach den Vorschriften des Versicherungsaufsichtsgesetzes und sieht auch eine separierte Kapitalanlage in einer fondsgebundenen Rentenversicherung vor. Alle am Gruppenversicherungsvertrag beteiligten Konsortien sind Mitglieder im Sicherungsfonds der Protektor Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft, so dass im Falle der Insolvenz eines der Unternehmen die Belange der Versicherten geschützt sind (weitere Informationen unter www.protektor-ag.de).

Erwartete Fälligkeit der undiskontierten Zahlungen	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	6 bis 15 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR
Geschätzte Pensionszahlungen ¹⁰⁾	123.429	566.734	1.754.062
- Davon beim Versicherungskonsortium rückgedeckt	114.395	529.424	1.671.155
Erwartete Arbeitgeberbeiträge in das Planvermögen	288.637	983.828	2.065.942

¹⁰⁾ Aus H²B-Feinprognose 2019 bis 2034 vom 27. Mai 2019

Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen beträgt zum 31. Dezember 2019 22,6 Jahre (Vorjahr: 21,3 Jahre).

28.6 Leistungsorientierte Versorgungsverpflichtungen

	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand zum 1.1.2019	3.449.221	1.167.502	208.291	4.882	4.829.896
Laufender Dienstzeitaufwand	116.302	54.512	1.560	102	172.476
Zinsaufwand	61.573	20.601	3.678	85	85.937
Leistungszahlungen	-55.062	-46.030	-7.725	-290	-109.107
Unternehmenskäufe / -verkäufe	0	1.527	0	0	1.527
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	746.964	193.846	-24.996	388	916.202
- Davon geänderte Parameter	688.619	118.294	-17.517	237	789.633
- Davon erfahrungsbedingte Anpassungen	58.345	75.552	-7.479	151	126.569
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	4.318.998	1.391.958	180.808	5.167	5.896.931
- Davon auf dem Endgehalt basierende Zusagen					
Rentenzahlungen	3.550.613				
Einmalzahlungen	59.940				
- Davon auf dem Karrieredurchschnittsplan basierende Zusagen					
Rentenzahlungen	708.445				
Einmalzahlungen	0				
	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand zum 1.1.2018	3.263.720	1.122.068	215.702	5.279	4.606.769
Laufender Dienstzeitaufwand	112.360	54.222	1.903	110	168.595
Zinsaufwand	58.270	19.830	3.814	89	82.003
Leistungszahlungen	-50.739	-42.239	-7.797	-545	-101.320
Unternehmenskäufe / -verkäufe	0	451	0	0	451
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	65.610	13.170	-5.331	-51	73.398
- Davon geänderte Parameter	0	-29	0	0	-29
- Davon geänderte biometrische Rechnungsgrundlagen	48.886	-7.451	5.553	-119	46.869
- Davon erfahrungsbedingte Anpassungen	16.724	20.650	-10.884	68	26.558
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	3.449.221	1.167.502	208.291	4.882	4.829.896
- Davon auf dem Endgehalt basierende Zusagen					
Rentenzahlungen	2.960.161				
Einmalzahlungen	37.810				
- Davon auf dem Karrieredurchschnittsplan basierende Zusagen					
Rentenzahlungen	451.250				
Einmalzahlungen	0				

28.7 Planvermögen

	Gesamt				
	TEUR				
31.12.2019					
Stand zum 1.1.2019	2.813.296				
Erwartete Erträge aus Planvermögen	51.776				
Arbeitgeberbeiträge und Zahlungen	239.170				
Gezahlte Versorgungsleistungen	-81.747				
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	122.680				
Marktwerte des Planvermögens	3.145.175				
Tatsächliche Erträge aus Planvermögen	174.456				
	Fonds-	VersTV	ÜVersTV	KTV	Gesamt
	vermögen				
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
31.12.2018					
Stand zum 1.1.2018	0	1.767.778	635.143	20.053	2.422.974
Erwartete Erträge aus Planvermögen	0	33.594	12.415	353	46.362
Arbeitgeberbeiträge und Zahlungen	0	83.533	45.959	0	129.492
Gezahlte Versorgungsleistungen	0	-43.449	-30.293	-845	-74.587
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	0	-104.921	7.715	-438	-97.644
Zugänge	386.699	0	0	0	386.699
Marktwerte des Planvermögens	386.699	1.736.535	670.939	19.123	2.813.296
Tatsächliche Erträge aus Planvermögen	0	-71.327	20.130	-85	-51.282

Bereits im Geschäftsjahr 2018 beschloss der DFS-Konzern, die Finanzierung der Versorgungsverpflichtungen anzupassen. Er lässt die bisherige, versicherungsförmige Rückdeckung sukzessiv auslaufen und wird sich künftig nur noch über eine Fondslösung refinanzieren. Hierzu übertrug der Konzern den PEGASUS-UI-FONDS vom Versicherungskonsortium auf den Treuhandverein und kündigte die Risikoversicherungen. Darüber hinaus übertrug der Konzern den für diese Zwecke abgetretenen Teil des ATCP-UI-FONDS in den PEGASUS-UI-FONDS. Versorgungsfälle bedient der DFS-Konzern künftig aus den noch bestehenden Rückdeckungsversicherungen und den Fonds. Eine Zuordnung des Planvermögens zu den einzelnen Versorgungsplänen ist daher nicht möglich.

Aufgrund der zuvor beschriebenen Maßnahmen ergibt sich nun eine klare Zuordnung der Fonds. Der PEGASUS-UI-FONDS dient der Finanzierung der Versorgungsverpflichtungen, während der ATCP-UI-FONDS dem Konzern als langfristiges Vermögen zur Verfügung steht.

Zusammensetzung des Planvermögens		
	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Kapitalanlagen im Allgemeinen Deckungsstock des Versicherers	1.451.771	1.569.029
Kapitalanlagen in den PEGASUS-UI-FONDS	1.693.404	857.568
Kapitalanlagen in den ATCP-UI-FONDS	0	386.699
Marktwert des Planvermögens	3.145.175	2.813.296

28.8 Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand zum 1.1.2019	0	-1.192.935	-275.832	-90.233	-1.189	-1.560.189
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital = Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) des laufenden Geschäftsjahres	123.098	-746.964	-193.846	24.578	-388	-793.522
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital	123.098	-1.939.899	-469.678	-65.655	-1.577	-2.353.711
		VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2018		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand zum 1.1.2018		-1.022.404	-270.377	-95.126	-1.240	-1.389.147
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital = Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) des laufenden Geschäftsjahres		-170.531	-5.455	4.893	51	-171.042
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital		-1.192.935	-275.832	-90.233	-1.189	-1.560.189

28.9 Nettoschuld der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand zum 1.1.2019	-2.794.173	3.449.221	1.167.502	189.168	4.882	2.016.600
GuV-Aufwendungen	-51.439	177.875	75.113	4.901	187	206.637
Leistungszahlungen	80.891	-55.062	-46.030	-6.869	-290	-27.360
Arbeitgeberbeiträge	-239.170	0	0	0	0	-239.170
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital = Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) des laufenden Geschäftsjahres	-123.098	746.964	193.846	-24.578	388	793.522
Übertragungen / Überleitungen	0	0	1.527	0	0	1.527
Nettoschuld (+) der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	-3.126.989	4.318.998	1.391.958	162.622	5.167	2.751.756
31.12.2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand zum 1.1.2018	0	1.495.942	486.925	195.649	5.279	2.183.795
GuV-Aufwendungen	0	137.036	61.637	5.364	199	204.236
Leistungszahlungen	0	-7.290	-11.946	-6.952	-545	-26.733
Arbeitgeberbeiträge	0	-83.533	-45.959	0	0	-129.492
Neubewertung der Nettoschuld im Eigenkapital = Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) des laufenden Geschäftsjahres	0	170.531	5.455	-4.893	-51	171.042
Übertragungen / Überleitungen	0	0	451	0	0	451
Zugänge	-386.699	0	0	0	0	-386.699
Nettoschuld (+) der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	-386.699	1.712.686	496.563	189.168	4.882	2.016.600

28.10 Bilanzwerte

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	0	4.318.998	1.391.958	180.808	5.167	5.896.931
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	3.126.989	0	0	18.186	0	3.145.175
Finanzierungsstatus Verpflichtung (+) bzw. Vermögenswert (-)	-3.126.989	4.318.998	1.391.958	162.622	5.167	2.751.756
Nicht als Vermögen erfasster Betrag	0	0	0	0	0	0
Nettobetrag des Schuldpostens (+) bzw. Aktivpostens (-) in der Bilanz	-3.126.989	4.318.998	1.391.958	162.622	5.167	2.751.756
31.12.2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Barwert der leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen	0	3.449.221	1.167.502	208.291	4.882	4.829.896
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	386.699	1.736.535	670.939	19.123	0	2.813.296
Finanzierungsstatus Verpflichtung (+) bzw. Vermögenswert (-)	-386.699	1.712.686	496.563	189.168	4.882	2.016.600
Nicht als Vermögen erfasster Betrag	0	0	0	0	0	0
Nettobetrag des Schuldpostens (+) bzw. Aktivpostens (-) in der Bilanz	-386.699	1.712.686	496.563	189.168	4.882	2.016.600

28.11 In der Gesamtergebnisrechnung enthaltene Aufwendungen und Erträge

	Fonds- vermögen	VersTV	ÜVersTV	KTV	Sonstige	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Zinsaufwendungen	0	61.573	20.601	3.678	85	85.937
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-51.439	0	0	-337	0	-51.776
Nettozinsaufwendungen	-51.439	61.573	20.601	3.341	85	34.161
Laufender Dienstzeitaufwand	0	116.302	54.512	1.560	102	172.476
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0	0	0	0	0	0
GuV-Aufwendungen	-51.439	177.875	75.113	4.901	187	206.637
Auflösung der Rückstellung für nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand						-6.065
Zinserträge aus dem Aktivwert						-116
Beiträge an Pensionssicherungsverein						4.299
Leistungen an beitragsorientierte Versorgungssysteme						38.625
- Davon Beiträge zur Rentenversicherung						35.612
						243.380
31.12.2018		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Zinsaufwendungen		58.270	19.830	3.814	89	82.003
Erwartete Erträge aus Planvermögen		-33.594	-12.415	-353	0	-46.362
Nettozinsaufwendungen		24.676	7.415	3.461	89	35.641
Laufender Dienstzeitaufwand		112.360	54.222	1.903	110	168.595
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand		0	0	0	0	0
GuV-Aufwendungen		137.036	61.637	5.364	199	204.236
Auflösung der Rückstellung für nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand						-6.065
Zinserträge aus dem Aktivwert						0
Beiträge an Pensionssicherungsverein						2.764
Leistungen an beitragsorientierte Versorgungssysteme						36.767
- Davon Beiträge zur Rentenversicherung						34.165
						237.702

29 Sonstige Rückstellungen

	Stand 1.1.2019	Verbrauch	Auflösung	Aufzinsung	Zuführung	Stand 31.12.2019	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Gebührenüberdeckung	298.553	-77.361	0	0	137.352	358.544	138.547
Personal	44.922	-7.471	0	369	22.408	60.228	50.196
Gebäuderückbau	18.244	-297	0	787	0	18.734	18.562
Erbpacht	16.729	-11.959	-6.007	1.237	0	0	0
Aufbewahrung	10.411	-882	0	160	1.131	10.820	9.877
Sonstiges	3.000	-1.266	-152	0	1.988	3.570	0
	391.859	-99.236	-6.159	2.553	162.879	451.896	217.182

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

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

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

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

Bisher wurden die Altersteilzeitverpflichtungen auf Basis einzelvertraglicher Vereinbarungen gebildet. Die Beiträge hierfür wurden auf einem Treuhandkonto zurückgelegt. Mit Wirkung zum 1. April 2017 schloss die DFS mit der GdF einen neuen Tarifvertrag über Altersteilzeit nach dem Blockmodell ab. Die während der Gesamtdauer des Altersteilzeit-Arbeitsverhältnisses zu leistende Arbeit wird so verteilt, dass sie in der ersten Hälfte geleistet wird (Beschäftigungsphase). In der zweiten Hälfte erfolgt die Freistellung von der Arbeit unter Fortzahlung der anteiligen Vergütung. Für die Freistellungsphase bildet der DFS-Konzern Rückstellungen. Den Altersteilzeitverpflichtungen liegen ein Rechnungszinssatz zum 1. Januar 2020 von 1,10 Prozent (Vorjahr: 1,80 Prozent) sowie ein Gehaltstrend von 2,50 Prozent (Vorjahr: 2,50 Prozent) zugrunde.

Fälligkeiten der zukünftigen, nicht abgezinsten Erfüllungsbeträge

	2020	2021	2022	2023	2024	Ab 2025
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Gebühren- überdeckung	219.997	101.280	0	0	37.267	0
Personal	10.032	7.163	4.763	2.753	972	34.545
Gebäuderückbau	172	3.300	91	0	0	15.171
Aufbewahrung	943	950	958	966	991	6.012
Sonstiges	3.570	0	0	0	0	0
	234.714	112.693	5.812	3.719	39.230	55.728

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
2019	-0,35	-0,35	-0,25	-0,25	-0,15	-0,15
2018	-0,37	-0,30	-0,18	-0,04	0,11	0,25
	7 bis 8	8 bis 9	9 bis 10	10 bis 15	15 bis 30	
2019	-0,03	0,01	0,10	-0,05	0,42	
2018	0,33	0,39	0,47	0,40	0,95	

Auswirkungen aufgrund der Änderungen des Abzinsungssatzes

	Berechnung mit dem Zinssatz zum 31.12.2019	Berechnung mit dem Zinssatz zum 31.12.2018	Auswirkungen
	TEUR	TEUR	TEUR
Abgezinsten Rückstellungen	56.406	55.435	+971
Zinsaufwendungen	947	103	+844

30 Finanzverbindlichkeiten

	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2018
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Schuldscheindarlehen	197.500	110.000	197.500	197.500
QTE-Transaktion	29.785	22.081	36.612	29.223
Derivative Finanzinstrumente	705	0	1.965	0
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	270	0	573	0
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	23.053	20.695	0	0
	251.313	152.776	236.650	226.723

Schuldscheindarlehen					
Laufzeiten	Währung	Nominalwert	Nominalzins	31.12.2019	31.12.2018
		TEUR		TEUR	TEUR
2010 bis 2020	EUR	87.500	3,007 %	87.500	87.500
2013 bis 2023	EUR	110.000	2,308 %	110.000	110.000
		197.500		197.500	197.500

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

31 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2018
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Inland	21.028	0	26.081	0
Ausland	4.064	0	3.700	0
Debitorische Kreditoren	184	0	0	0
Einbehalte	757	332	1.027	570
	26.033	332	30.808	570

In Fremdwährung valutierte Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Bilanzstichtag in Höh€ von 139 TEUR (Vorjahr: 243 TEUR). Wegen des geringfügigen Umfangs der Ergebnisauswirkung (etwa 1 TEUR) erfolgte keine Fremdwährungsbewertung. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind regelmäßig bis zu ihrer vollständigen Bezahlung durch einfache Eigentumsvorbehalte besichert.

32 Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2018
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Personalkosten	24.258	0	27.856	0
Ausstehende Rechnungen	8.057	0	10.861	0
Zinsverbindlichkeiten	3.446	0	3.605	0
Deutscher Wetterdienst Gebührenanteil Streckenbereich	967	0	933	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafterin	9.451	0	4.815	0
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	1.483	0	1.308	0
Verbindlichkeiten aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	1.790	0	399	0
Ubige	638	0	1.023	0
Finanzielle sonstige Verbindlichkeiten	50.090	0	50.800	0
Personalkosten	33.234	0	28.656	0
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzamt	16.648	0	14.553	0
Ubige	27.128	25.689	21.069	19.135
Nicht finanzielle sonstige Verbindlichkeiten	77.010	25.689	64.278	19.135
	127.100	25.689	115.078	19.135

Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden			
	Finanzielle Vermögenswerte (+)	Finanzielle Schulden (-)	Bilanzausweis Vermögenswerte (+) Schulden (-)
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR
Gesellschafterin	622	-10.073	-9.451
Assoziierte Unternehmen			
FCS	106	-1.589	-1.483
AERONSENSE	7	0	7
Beteiligungen			
GroupEAD	77	-29	48
31.12.2018	TEUR	TEUR	TEUR
Gesellschafterin	773	-5.588	-4.815
Assoziierte Unternehmen			
FCS	87	-1.395	-1.308
Beteiligungen			
GroupEAD	72	0	72

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

33 Ertragsteuerforderungen und Ertragsteuerverpflichtungen

	Ertragsteuerforderungen		Ertragsteuerverpflichtungen	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Langfristig				
Körperschaftsteuer	0	0	18.092	18.092
Gewerbsteuer	0	0	12.777	12.777
Ausländische Steuern	0	0	0	0
Kurzfristig				
Körperschaftsteuer	73.624	16.363	0	0
Gewerbsteuer	6.076	9.683	0	0
Ausländische Steuern	46	46	100	100
Sonstige Steuern	81	43	0	0
	79.827	26.135	30.969	30.969

Die langfristigen Ertragsteuerverpflichtungen betreffen Rückstellungen für die Betriebsprüfung der Jahre 2003 bis 2011.

Sonstige Erläuterungen

34 Segmentberichterstattung

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

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

Reguliertes Geschäft

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

Drittgeschäft

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

Der Ermittlung der Segmentdaten liegen folgende Prämissen zugrunde:

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

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

	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
An- und Abflug	-76.418	-53.765
Strecke	46.128	76.026
Preisfinanziertes Geschäft	-3.131	-2.562
Übriges reguliertes und preisfinanziertes Geschäft	4.550	8.472
Gebührenrechtliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern	-28.871	28.171
Betriebliche Altersversorgung nach gebührenrechtlicher Betrachtungsweise	211.998	156.961
Betriebliche Altersversorgung nach IFRS	-178.548	-167.620
Veränderung des gebührenrechtlichen Eigenkapitals (Deckungslückenschluss)	-40.564	6.403
Minderheitenanteile	4.052	0
Konsolidierung / Überleitung	1.001	-528
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern nach IFRS	-30.932	23.387

Informationen über Geschäftssegmente nach Kostenarten

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

Informationen über Geschäftssegmente nach Kostenarten

	Reguliertes Geschäft	Drittgeschäft	Konzern- ergebnis
2018	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	1.041.814	65.239	1.107.053
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	17.745	-297	17.448
Sonstige betriebliche Erträge	51.542	1.877	53.419
Gesamtleistung	1.111.101	66.819	1.177.920
Materialaufwand	-6.567	-5.925	-12.492
Personalaufwand	-832.810	-46.053	-878.863
Abschreibungen und Wertminderungen	-114.207	-3.953	-118.160
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-131.185	-13.833	-145.018
Gesamtkosten	-1.084.769	-69.764	-1.154.533
Ergebnis vor Zinsen und Steuern	26.332	-2.945	23.387
Finanzerträge	118.986	663	119.649
Finanzaufwendungen	-171.826	-1.882	-173.708
Finanzergebnis	-52.840	-1.219	-54.059
Ergebnis vor Ertragsteuern	-26.508	-4.164	-30.672
Ertragsteuern	1.047	-470	577
Periodenergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-25.461	-4.634	-30.095

Informationen über wichtige externe Kunden

	2019 TEUR	2019 In %	2018 TEUR	2018 In %
DFS-Gesamtumsatzerlöse ¹¹⁾	1.082.941	100,00	1.133.188	100,00
Deutsche Lufthansa AG	166.638	15,39	174.612	15,41
Eurowings GmbH	70.012	6,46	73.262	6,47
Ryanair	65.649	6,06	68.433	6,04
Bundesministerium der Verteidigung	52.902	4,89	59.470	5,25
easyJet Airline	49.212	4,54	49.331	4,35
British Airways	27.958	2,58	31.257	2,76
KLM Royal Dutch Airlines	29.744	2,75	30.741	2,71
Wizz Air Hungary Ltd.	25.905	2,39	27.375	2,42
Emirates	24.803	2,29	26.422	2,33
Turkish Airlines	23.595	2,18	23.984	2,12

¹¹⁾ Bestehend aus An-/Abflug-, Streckenumsätzen sowie Umsätzen aus militärischem Einsatzverkehr

35 Kapitalflussrechnung

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

Kurzdarstellung der Konzern-Kapitalflussrechnung		
	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Mittelzufluss / -abfluss aus der operativen Geschäftstätigkeit	77.239	-198.326
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-118.029	-110.907
Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	34.081	201.127
Zahlungswirksame Veränderungen des Geschäftsjahres	-6.709	-108.106
Finanzmittelbestand zum Jahresanfang	1.132.255	1.240.361
Finanzmittelbestand zum Jahresende	1.125.546	1.132.255

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

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

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

Der Finanzmittelbestand zum Jahresende setzt sich wie folgt zusammen:

	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Finanzielle Vermögenswerte	758.948	677.166
Kassenbestand und Schecks	31	35
Guthaben bei Kreditinstituten	366.567	455.054
Finanzmittelbestand zum Jahresende	1.125.546	1.132.255

36 Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungskategorien						
	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	Beizulegender Zeitwert	Stufe
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Finanzielle Vermögenswerte	758.948		758.948		758.948	2
Beteiligungen	17.098			17.098	17.098	3
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Ausleihungen	7.338	7.338			7.338	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152.245	152.245			152.245	3
QTE-Transaktion	29.371	29.371			29.371	2
Forderungen aus EU-Fördergeldern	49.011	49.011			49.011	3
Aktivwert	5.675	5.675			5.675	2
Treuhandverein	14.531	14.531			14.531	2
Zinsforderungen	1.274	1.274			1.274	2
Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	55	55			55	3
Übrige finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3	1.922	1.922			1.922	3
Flüssige Mittel	366.598	366.598			366.598	2
	1.404.066	628.020	758.948	17.098	1.404.066	

Finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungskategorien						
	Buchwert	Fortgeführte Anschaf- fungskosten	Erfolgs- wirksam zum beizulegen- den Zeitwert bewertete Vermögens- werte	Erfolgs- neutral zum beizulegen- den Zeitwert bewertete Eigenkapital- instrumente	Beizu- legender Zeitwert	Stufe
31.12.2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Finanzielle Vermögenswerte	677.166		677.166		677.166	2
Beteiligungen	17.076			17.076	17.076	3
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Ausleihungen	7.869	7.869			7.869	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	157.741	157.741			157.741	3
Vertragsvermögenswerte	7.146	7.146			7.146	3
QTE-Transaktion	36.004	36.004			36.004	2
Forderungen aus EU-Fördergeldern	42.564	42.564			42.564	3
Aktivwert	3.856	3.856			3.856	2
Treuhandverein	6.168	6.168			6.168	2
Zinsforderungen	1.341	1.341			1.341	2
Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	72	72			72	3
Übrige finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3	1.451	1.451			1.451	3
Flüssige Mittel	455.089	455.089			455.089	2
	1.413.543	719.301	677.166	17.076	1.413.543	

Bewertungstechnik

Kostenbasierter Ansatz: Für Ausleihungen an Beteiligungen geht der DFS-Konzern davon aus, dass sie kurzfristig zumindest zu ihren Buchwerten veräußert werden können und bestimmt ihren beizulegenden Zeitwert in gleichlautender Höhe. Die beizulegenden Zeitwerte der Beteiligungen können grundsätzlich verlässlich ermittelt und durch finanzmathematische Berechnungen nachgewiesen werden. Den Anteil an der FCS bewertet der Konzern nach der Equity-Methode unter Fortschreibung des Gesamtbuchwertes mit den anteiligen Veränderungen des Eigenkapitals.

Wegen der überwiegend kurzfristigen Laufzeiten für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, für sonstige Forderungen und Vermögenswerte sowie flüssige Mittel weichen die Buchwerte am Bilanzstichtag nicht signifikant von ihren beizulegenden Zeitwerten ab. Der Konzern geht daher davon aus, dass diese Vermögenswerte zumindest zu ihren Buchwerten veräußert werden können und bestimmt ihre beizulegenden Zeitwerte in gleichlautender Höhe.

Marktbasierter Ansatz: Die beizulegenden Zeitwerte der Wertpapiere und Finanzanlagen werden ganz oder teilweise aus anerkannten finanzmathematischen Modellen oder Bewertungen Dritter auf Basis der am Bilanzstichtag bestehenden Konditionen (Zinssätze, Devisenkurse) von externen Quellen oder Marktpreisen abgeleitet. Bei der Bestimmung des Marktwerts von Derivaten bleiben Kompensationseffekte aus dem Grundgeschäft (schwebende Geschäfte, antizipierte Transaktionen) unberücksichtigt.

Barwertmethode: Der beizulegende Zeitwert der QTE-Transaktion bestimmt sich durch Abzinsung zukünftig erwarteter Cashflows.

Nicht beobachtbare Inputfaktoren

Diskontierungszinssatz, Nennwerte Beteiligungen sowie der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte

Beobachtbare Inputfaktoren

Wertpapierkurse, Marktzinssätze

Zusammenhang zwischen Inputfaktoren und beizulegendem Zeitwert

Der geschätzte, beizulegende Zeitwert würde steigen, wenn

- der risikobereinigte Diskontierungszinssatz niedriger wäre;
- die Nennwerte höher wären;
- die Wertpapierkurse höher wären;
- die Marktzinssätze höher wären.

Überleitung der beizulegenden Zeitwerte der Stufen 2 und 3

	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 2	Stufe 3
	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2018
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	1.179.624	233.919	1.294.136	210.691
Laufende Gewinne (+) und Verluste (-)	88.966	-6.432	-21.437	-3.174
Im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne (+) und Verluste (-)	0	0	-7.946	0
Zugänge (+) und Abgänge (-)	-92.193	182	-85.129	26.402
Umgruppierungen in oder aus anderen Stufen	0	0	0	0
Stand am 31.12.	1.176.397	227.669	1.179.624	233.919

Finanzielle Schulden nach Bewertungskategorien					
	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Schulden	Beizulegender Zeitwert	Stufe
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Derivative Finanzinstrumente	705		705	705	2
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Schuldscheindarlehen	197.500	197.500		208.836	2
QTE-Transaktion	29.785	29.785		29.785	2
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	270	270		270	2
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen	23.053	23.053		23.053	3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.033	26.033		26.033	3
Personalkosten	24.258	24.258		24.258	3
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafterin	9.451	9.451		9.451	3
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	1.483	1.483		1.483	3
Ausstehende Rechnungen	8.057	8.057		8.057	3
Zinsverbindlichkeiten	3.446	3.446		3.446	2
Verbindlichkeiten aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	1.790	1.790		1.790	3
Deutscher Wetterdienst Gebührenanteil Streckenbereich	967	967		967	3
Übrige finanzielle Schulden der Stufe 3	638	638		638	3
	327.436	326.731	705	338.772	

Finanzielle Schulden nach Bewertungskategorien					
	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Schulden	Beizulegender Zeitwert	Stufe
31.12.2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Derivative Finanzinstrumente	1.965		1.965	1.965	2
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden					
Schuldscheindarlehen	197.500	197.500		212.844	2
QTE-Transaktion	36.612	36.612		36.612	2
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	573	573		573	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.808	30.808		30.808	3
Personalkosten	27.856	27.856		27.856	3
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafterin	4.815	4.815		4.815	3
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	1.308	1.308		1.308	3
Ausstehende Rechnungen	10.861	10.861		10.861	3
Zinsverbindlichkeiten	3.605	3.605		3.605	2
Verbindlichkeiten aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	399	399		399	3
Deutscher Wetterdienst Gebührenanteil Streckenbereich	933	933		933	3
Übrige finanzielle Schulden der Stufe 3	1.023	1.023		1.023	3
	318.258	316.293	1.965	333.602	

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	Stufe 3	Stufe 2	Stufe 3
	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2018
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stand am 1.1.	255.599	78.003	265.062	81.061
Laufende Gewinne (+) und Verluste (-)	0	0	0	0
Im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne (+) und Verluste (-)	0	0	0	0
Zugänge (+) und Abgänge (-)	-12.557	17.727	-9.463	-3.058
Umgruppierungen in oder aus anderen Stufen	0	0	0	0
Stand am 31.12.	243.042	95.730	255.599	78.003

Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien				
	Finanzielle Vermögenswerte			Finanzielle Schulden
	Fortgeführte Anschaffungskosten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Fortgeführte Anschaffungskosten
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Erträge (+) aus Beteiligungen			551	
Gewinne (+) aus Währungsumrechnung	838	8.440		
Gewinne (+) und Verluste (-) aus der Neubewertung	7.172	73.830		
Aufwendungen (-) aus Wertminderungen	-6.432			
Zinserträge (+)	2.761	13.520		
Zinsaufwendungen (-)	-68	-687		-6.009
Sonstige finanzielle Aufwendungen (-)	-1.703	-1.905		-80
Gewinne (+) und Verluste (-)	2.568	93.198	551	-6.089
Direkt im sonstigen Ergebnis erfasst	0	0	0	0
31.12.2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Erträge (+) aus Beteiligungen			721	
Gewinne (+) aus Währungsumrechnung	828	12.860		
Gewinne (+) und Verluste (-) aus der Neubewertung	-2.106	-32.993		
Aufwendungen (-) aus Wertminderungen	-3.174	-26		
Zinserträge (+)	2.032	7.844		
Zinsaufwendungen (-)	-23	-358		-6.077
Sonstige finanzielle Aufwendungen (-)	-566	-1.269		-118
Gewinne (+) und Verluste (-)	-3.009	-13.942	721	-6.195
Direkt im sonstigen Ergebnis erfasst	0	0	-7.246	0

37 Derivative Finanzinstrumente

Der DFS-Konzern unterliegt Marktrisiken in Form von Zins- und Währungsschwankungen. Zur Steuerung dieser Risiken setzt der Konzern derivative Finanzinstrumente ein.

Zudem ist der DFS-Konzern einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Zur Minimierung dieses Risikos schließt er derivative Geschäfte ausschließlich mit seinen Kernbanken ab, die über gute Bonitäten verfügen.

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

Derivative Finanzinstrumente					
	Restlaufzeit	Nominal- volumen	Marktwert	Nominal- volumen	Marktwert
		31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2018
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Positiver Marktwert					
Termingeschäfte	Bis 1 Jahr	3.341	3.341	904	904
		3.341	3.341	904	904
Negativer Marktwert					
Termingeschäfte	Bis 1 Jahr	-705	-705	-1.965	-1.965
		-705	-705	-1.965	-1.965

Die Termingeschäfte wurden im Rahmen der Kapitalanlagen über die Investmentgesellschaft getätigt und sind innerhalb von sechs Monaten fällig.

38 Finanzwirtschaftliche Risiken

Finanzwirtschaftliche Risiken treten in Form von Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken und Marktrisiken auf. Der DFS-Konzern stellt im Konzernlagebericht in Erläuterung 6.2.2 die nach IFRS 7 erforderlichen qualitativen Angaben, wie die Art und Weise der Entstehung von Risiken aus Finanzinstrumenten sowie Verfahren zur Steuerung der Risiken, dar. Er zielt auf die Vermeidung neuer sowie die Minimierung vorhandener Risiken ab. Der Konzern verfolgt und analysiert kontinuierlich im kritischen Dialog mit den Kernbanken und der Ratingagentur die Ereignisse an den Finanzmärkten, um bestehende Strategien neu zu bewerten bzw. neue Strategien zu entwickeln.

Die Beurteilung der konsolidierten finanzwirtschaftlichen Risiken des DFS-Konzerns ergibt sich aus den Einstufungen der Ratingagenturen.

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

38.1 Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass der DFS-Konzern möglicherweise nicht in der Lage ist, seine finanziellen Verbindlichkeiten vertragsgemäß durch Lieferung von Zahlungsmitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten zu erfüllen.

Fälligkeiten der undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen von finanziellen Verbindlichkeiten					
	Bis 3 Monate	4 bis 12 Monate	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Nicht derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Schuldscheindarlehen	0	87.500	110.000	0	197.500
Zinsen	2.538	2.631	7.617	0	12.786
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	270	0	0	0	270
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen	2.334	24	24	20.671	23.053
QTE-Transaktion	7.704	0	22.081	0	29.785
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.584	117	332	0	26.033
Sonstige Verbindlichkeiten	42.912	7.178	0	0	50.090
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	705	0	0	0	705
	82.047	97.450	140.054	20.671	340.222
31.12.2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Nicht derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Schuldscheindarlehen	0	0	197.500	0	197.500
Zinsen	0	5.170	12.786	0	17.956
QTE-Transaktion	7.389	0	29.223	0	36.612
Finanzschulden aus den Kapitalanlagen der Investmentgesellschaft	573	0	0	0	573
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.238	0	570	0	30.808
Sonstige Verbindlichkeiten	43.438	7.362	0	0	50.800
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	1.965	0	0	0	1.965
	83.603	12.532	240.079	0	336.214

Der DFS-Konzern hält mit 366,60 Millionen Euro einen relativ hohen Bestand an flüssigen Mitteln, mit denen er die finanziellen Schulden bedienen kann. Zudem überwacht er regelmäßig die erwarteten Einzahlungen insbesondere aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den sonstigen Vermögenswerten.

38.2 Ausfallrisiken

Der DFS-Konzern ist bei finanziellen Forderungen einem Ausfallrisiko ausgesetzt, das aus der möglichen Nichterfüllung der Verpflichtungen eines Vertragspartners resultiert und in der maximalen Höhe des positiven beizulegenden Zeitwerts bzw. Marktwerts des jeweiligen Finanzinstruments besteht.

Ausfallrisiko nach Kategorien	31.12.2019 TEUR	31.12.2018 TEUR
Fortgeführte Anschaffungskosten	628.020	719.301
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	758.948	677.166
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	17.098	17.076
	1.404.066	1.413.543

Grundsätzlich ist, mit Ausnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, kein finanzieller Vermögenswert überfällig oder wertberichtigt. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden laufend überwacht und gegebenenfalls auf ihren noch einbringlichen Teil wertberichtigt, sobald Informationen über die Insolvenz von Kunden vorlagen. Der Konzern fordert Sicherheitsleistungen von Kunden mit relevanten Umsatzvolumina ein, sofern definierte Warnschwellen überschritten werden. Darüber hinaus liegen keine Anhaltspunkte vor, dass die Schuldner fälliger Forderungen ihren Verpflichtungen nicht nachkommen werden.

Im Finanzanlagebereich kontrahiert der Konzern Geschäfte nur mit Unternehmen, die ein Rating von langfristig mindestens A+ (Standard & Poor's) bzw. A1 (Moody's), kurzfristig A-2 (Standard & Poor's) bzw. P-2 (Moody's) oder über entsprechend hohe Bonität bzw. sonstige Risikoabsicherungen verfügen.

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

38.3 Marktrisiken

Das Marktrisiko bezeichnet das Risiko, dass sich beizulegende Zeitwerte oder künftige Zahlungsströme eines originären oder derivativen Finanzinstruments aufgrund von Schwankungen der Marktpreise verändern (Zinsänderungsrisiko oder Währungsrisiko). Zinsänderungsrisiken bestehen im Wesentlichen bei variabel verzinslichen Refinanzierungen. Währungsrisiken ergeben sich aus Kursschwankungen bei Transaktionen in Fremdwährung.

Das Zinsrisiko resultiert hauptsächlich aus der Sensitivität von Finanzinstrumenten. Die Liquiditätsversorgung erfolgt über das Geld- und Kapitalmarktprogramm mit kurzfristigen Laufzeiten sowie festen und variablen Zinssätzen sowie aus nicht insolvenzgesichertem Fondsvermögen. Der Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten (z. B. Zinsswaps, Zins-/Währungsswaps) sichert feste Zinssätze und begrenzt somit die entstehenden Zinsrisiken. Die Änderungen der Zinssätze wirken sich daher nicht wesentlich auf das Ergebnis oder das Eigenkapital aus.

Der Verpflichtungsumfang und das Planvermögen der betrieblichen Altersversorgung des DFS-Konzerns unterliegen einem Zinsänderungsrisiko. Der Rechnungszinssatz für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen basiert auf der Rendite für erstrangige festverzinsliche Industrieanleihen. Ein fortgesetzter Rückgang des Zinsniveaus würde zu einem weiteren Anstieg des Verpflichtungsumfangs führen. Die gegenwärtig am Markt erzielbaren niedrigen Renditen verhindern substanzielle Erträge und verlangsamen den Vermögensaufbau der betrieblichen Altersversorgung.

Zinsrisiko zinsensibler finanzieller Verbindlichkeiten		
	31.12.2019 TEUR	31.12.2018 TEUR
Festverzinsliche Schuldscheindarlehen	197.500	197.500
	197.500	222.500

Bilanzwirksame Devisenrisiken entstehen durch monetäre Posten, die nicht in der funktionalen Währung bestehen. Da der Bestand an originären monetären Finanzinstrumenten im Wesentlichen in der funktionalen Währung gehalten oder durch den Einsatz von Derivaten in funktionale Währung transferiert wird, haben Änderungen der Devisenkurse keinen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis oder das Eigenkapital.

Nettorisiko nach Währungen				
	31.12.2019 Nominalwert	31.12.2019 Stichtagswert	31.12.2018 Nominalwert	31.12.2018 Stichtagswert
	TUSD	TEUR	TUSD	TEUR
Originäre Geschäfte	259	232	371	324
Derivate Finanzinstrumente	0	0	0	0
Geplante Sicherungstransaktion	0	0	0	0
	TGBP	TEUR	TGBP	TEUR
Originäre Geschäfte	1	2	0	0
Derivate Finanzinstrumente	0	0	0	0
Geplante Sicherungstransaktion	0	0	0	0
	TCHF	TEUR	TCHF	TEUR
Originäre Geschäfte	0	0	22	20
Derivate Finanzinstrumente	0	0	0	0
Geplante Sicherungstransaktion	0	0	0	0

Die durchgeführte Value-at-risk-Analyse bestimmt auf einem zur internen Steuerung eingesetzten Sensitivitätsmodell das Devisen- und Zinsrisiko. Durch historische Simulationen von statistischen Zeitreihen über relevante Finanzmarktdaten aus der Vergangenheit werden Szenarien in die Zukunft extrapoliert, unter deren Anwendung simulative Marktwertveränderungen für die Finanzinstrumente errechnet werden. Die Analyse zeigt den absoluten Wertverlust, der bei einer Haltedauer von zehn Tagen und mit einer Wahrscheinlichkeit von 95,00 Prozent nicht überschritten wird.

Value-at-risk-Werte				
	31.12.2019 Devisenrisiko TEUR	31.12.2019 Zinsrisiko TEUR	31.12.2018 Devisenrisiko TEUR	31.12.2018 Zinsrisiko TEUR
Nach Währungen				
USD	14	0	18	0
EUR	0	2.067	0	243
Nach Positionen				
Geldmarkt	0	19	0	1
Kapitalmarkt	0	2.089	0	244
Hedge	14	3	18	1
Gesamtrisiko	Wert zum Jahresende TEUR	Höchstwert TEUR	Tiefstwert TEUR	Jahresdurch- schnittswert TEUR
2019	2.078	2.319	23	616
2018	250	1.311	250	765

39 Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns orientiert sich in seiner betriebswirtschaftlichen Ausrichtung zunächst an einer gebührenrechtlichen bzw. regulierten Sichtweise. Diese Sichtweise bezieht gegenüber der Rechnungslegung nach IFRS zusätzliche Elemente mit ein:

- Berücksichtigung der nicht bilanzierten Nachholeffekte aus der Umstellung der Rechnungslegung auf IAS / 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 und damit auch zum Kapitalaufbau beitragen.

Die regulierte Sichtweise bezieht die durch die Aufsichtsbehörden genehmigten, künftig zufließenden Gebühren ein und vermittelt so ein klares Bild über die Kapitalstruktur, Schulden und Geldströme. Vermögenswerte bzw. Schulden, die ganz oder teilweise der Regulierung unterliegen, werden in eine Regulatory Asset Base, also eine unter Regulierungsgesichtspunkten ermittelte Betrachtungsweise der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, überführt.

Die Ansicht des DFS-Konzerns wird mit der Ergänzung in Paragraf 31b Abs. 3 LuftVG unterstützt. Diese Regelung verpflichtet den Konzern, dessen steuerliche Belastung auf Basis des gebührenrechtlichen Ergebnisses zu ermitteln.

Überleitungsrechnung und Kennzahlen des regulierten Geschäfts		
	31.12.2019	31.12.2018
	TEUR	TEUR
Bilanzielles Konzern-Eigenkapital	-1.419.247	-665.507
Noch nicht angerechnete Nachholeffekte	136.137	201.223
Darauf entfallende latente Steuern	-6.542	-3.661
Betriebliche Altersversorgung nach gebührenrechtlicher Sichtweise	2.213.664	1.360.430
Veränderung des gebührenrechtlichen Eigenkapitals (Deckungslückenschluss)	410.810	442.716
Konsolidierung / Überleitung	-17.599	-11.291
Reguliertes Eigenkapital	1.317.223	1.323.910
Eigenkapitalquote	26,56 %	31,92 %
Eigenkapitalrentabilität	2,64 %	-2,27 %
Jahresüberschuss / -fehlbetrag	34.787	-30.095
EBIT	-30.932	23.387
Fremdkapital	3.641.388	2.823.373
Fremdkapitalquote	73,44 %	68,08 %
Gesamtkapitalrentabilität	0,70 %	-0,73 %
Verschuldungsgrad ¹²⁾	-17,63 %	-21,59 %
Flüssige Mittel	366.598	455.089
Finanzielle Vermögenswerte	758.948	677.166
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	152.776	226.723
Davon QTE-Transaktion	[22.081]	[29.224]
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	98.537	9.927
Davon QTE-Transaktion	[7.704]	[7.388]
Finanzielle Netto-Vermögenswerte (+)	874.233	895.605

¹²⁾ Bei negativem Vorzeichen besteht eine Überkompensation flüssiger Mittel.

40 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

40.1 Haftungsverhältnisse

Fälligkeiten der Avalgeschäfte					
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Unbefristete Laufzeit	Gesamt
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
2019	1.974	366	0	434	2.774
2018	352	1.983	50	369	2.754

Für die dargestellten Verpflichtungen wurden keine Rückstellungen gebildet, weil das Risiko für die Inanspruchnahme als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird. Unsicherheiten hinsichtlich des Betrags oder der Fälligkeit aus den Haftungsverhältnissen bestehen nicht.

Avalgeschäfte werden als Anzahlungs-, Gewährleistungs-, Vertragserfüllungs- sowie Bietungsgarantien für Simulations-, Radardaten- und Flugsicherungsanlagen abgewickelt. Am Ende des Geschäftsjahres bestanden keine Verpflichtungen aus der Begebung und Übertragung von Wechsel- und Scheckbürgschaften.

40.2 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Fälligkeiten der sonstigen finanziellen Verpflichtungen				
	Bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2019	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien an assoziierte Unternehmen	1.500	0	0	1.500
Davon beansprucht	0	0	0	0
Bestellobligo für				
Immaterielle Vermögenswerte	27.045	18.740	0	45.785
Sachanlagen	28.188	28.094	3.978	60.260
Sachkosten	71.240	48.896	1.168	121.304
Miete, Leasing, Pacht	1.584	1.476	1.310	4.370
Bankgarantie	0	10.000	0	10.000
	129.557	107.206	6.456	243.219
31.12.2018	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Intercompany-Kontokorrentkreditlinien an assoziierte Unternehmen	1.500	0	0	1.500
Davon beansprucht	0	0	0	0
Bestellobligo für				
Immaterielle Vermögenswerte	11.231	38.168	0	49.399
Sachanlagen	49.974	29.737	4.166	83.877
Sachkosten	56.717	60.492	4.952	122.161
Miete, Leasing, Pacht	1.432	1.942	611	3.985
Bankgarantie	0	10.000	0	10.000
	120.854	140.339	9.729	270.922

Für die dargestellten Verpflichtungen wurden keine Rückstellungen gebildet, weil das Risiko für die Inanspruchnahme als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird. Unsicherheiten hinsichtlich des Betrags oder der Fälligkeit der sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen nicht.

Dem assoziierten Unternehmen wurde zur Deckung des jeweiligen Liquiditätsbedarfs eine Intercompany-Kontokorrentkreditlinie eingeräumt, die täglich im Rahmen des Cashpool in Anspruch genommen werden kann. Der Konzern optimiert dadurch insgesamt seine Konditionen bei Geldanlagen und Geldausleihungen und nutzt die Vorteile einer zentralen und systematischen Finanzdisposition.

Das Bestellobligo umfasst die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten sowie für den Erwerb von Sachanlagen.

41 Eventualforderungen

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

Wirkung	26. April 2006	29. September 2008 bzw. 6. Oktober 2008	21. August 2018 bzw. 24. September 2018
Besicherung	Bestellung eines Registerpfandrechts Die Löschungsbewilligung des Registerpfandrechts wurde Anfang 2020 notariell beurkundet.	Bestellung eines Registerpfandrechts	Bestellung eines Registerpfandrechts
Gesetzliche Grundlage	§ 1 Gesetz über Rechte an Flugzeugen (LuftfzG)	§ 1 Gesetz über Rechte an Flugzeugen (LuftfzG)	§ 1 Gesetz über Rechte an Flugzeugen (LuftfzG)
Begünstigter	DFS	DFS	DFS
Objekt	Flugzeug Typ Hawker Beechcraft Super King Air	Flugzeug Typ Hawker Beechcraft Super King Air	Flugzeug Typ Hawker Beechcraft Super King Air
Seriennummer	FL-473 D-CFMD	FL-626 D-CFME	FL-1156
Amtsgericht	Braunschweig	Braunschweig	Braunschweig
Eintragung	22. August 2006	16. September 2009	Im ersten Halbjahr 2019
Grundlage	Darlehensvereinbarung vom März 2006	Darlehensvereinbarung vom September 2008 bzw. Oktober 2008	Darlehensvereinbarung vom August 2018 bzw. September 2018
Vertragspartner	DFS IBS und FCS	DFS IBS und FCS	DFS IBS und FCS
Darlehen 1	In Höhe von 5,50 Mio. EUR für das Flugzeug FL-473 D-CFMD mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2022.	In Höhe von 4,30 Mio. EUR für das Flugzeug FL-626 D-CFME mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2025.	In Höhe von 5,56 Mio. EUR für das Flugzeug FL-1156 mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2033.
Darlehen 2	In Höhe von 3,00 Mio. EUR für das Flugvermessungssystem Typ Aerodata AeroFIS mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2016.	In Höhe von 1,70 Mio. EUR für das Flugvermessungssystem Typ Aerodata AeroFIS mit einer Laufzeit bis zum 30. Dezember 2019.	
Sonstiges	Das Darlehen für das Flugzeug ist während der gesamten Laufzeit durch ein abstraktes Schuldanerkenntnis zugunsten der DFS über eine Verbindlichkeit in Höhe von 8,50 Mio. EUR zu besichern. Von der Darlehenssumme wurden bisher 7,10 Mio. EUR abgerufen.	Das Darlehen für das Flugzeug ist während der gesamten Laufzeit durch ein abstraktes Schuldanerkenntnis zugunsten der DFS über eine Verbindlichkeit in Höhe von 6,00 Mio. EUR zu besichern. Von der Darlehenssumme wurden bisher 5,20 Mio. EUR abgerufen.	Das Darlehen für das Flugzeug ist während der gesamten Laufzeit durch ein abstraktes Schuldanerkenntnis zugunsten der DFS über eine Verbindlichkeit in Höhe von 5,56 Mio. EUR zu besichern. Die Darlehenssumme wurde in voller Höhe abgerufen.

42 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

- Der bisherige Geschäftsführer für den Bereich Betrieb, Herr Robert Schickling, schied zum 31. Januar 2020 auf eigenen Wunsch aus dem Unternehmen aus.
- Am 1. Februar 2020 übernahmen Herr Dirk Mahns die Aufgaben des Bereichs Betrieb (Chief Operating Officer) sowie am 1. März 2020 Herr Friedrich-Wilhelm Menge die Aufgaben des Bereichs Technik (Chief Technology Officer).
- Der Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor, Herr Dr. Michael Hann, verstarb am 13. Februar 2020. Diese Funktion übernimmt bis auf Weiteres der Vorsitzende der Geschäftsführung Herr Prof. Klaus-Dieter Scheurle. Der Aufsichtsrat berät zu gegebener Zeit über die Nachfolge.
- Herr Peter Schaaf legte mit Wirkung zum 17. Januar 2020 sein Mandat im Aufsichtsrat der DFS nieder. Sein Nachfolger wurde Oktay Kaya.
- Frau Dr. Martina Hinricher legte mit Wirkung zum 25. Februar 2020 ihr Mandat und damit verbunden den Vorsitz im Aufsichtsrat der DFS nieder. Als Nachfolgerin bestellte der Anteilseigner Frau Dr. Tamara Zieschang mit Wirkung zum 26. Februar 2020 als neues Aufsichtsratsmitglied.

Aufgrund der fortschreitenden Verbreitung des Coronavirus werden sowohl national als auch weltweit zunehmend restriktive Gegenmaßnahmen getroffen. Dies äußert sich beispielsweise in Absagen von Großveranstaltungen. So wurde die für die Luftfahrt bedeutendste Messe World ATM Congress in Madrid (10. bis 12. März 2020) abgesagt. Zudem entschied die Geschäftsführung, dass die DFS und ihre Tochterunternehmen aus Sicherheitsgründen nicht am ursprünglich geplanten Messtermin (1. bis 4. April 2020) der Luftfahrtmesse AERO in Friedrichshafen teilnehmen werden. Zudem traf die Geschäftsführung innerhalb des Konzerns vorsorglich weitreichende Maßnahmen, um den operativen Betrieb sicherzustellen. Die Tendenz des rückläufigen Flugverkehrs festigt sich im ersten Quartal 2020 zunehmend. Die Geschäftsführung geht daher von spürbaren Auswirkungen auf die Ertragslage aus.

Darüber hinaus stellte der DFS-Konzern keine weiteren Vorgänge nach dem Bilanzstichtag fest, die einzeln oder gebündelt von wesentlicher Bedeutung für die wirtschaftliche Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind.

43 Honorar des unabhängigen Abschlussprüfers

Berechnetes Gesamthonorar des Abschlussprüfers nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB		
	31.12.2019 TEUR	31.12.2018 TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	197	156
Andere Bestätigungsleistungen	37	87
Steuerberatungsleistungen	6	1
Sonstige Leistungen	370	3
	610	247

44 Dienstleistungslizenzen

Der Paragraf 27c LuftVG verpflichtet den DFS-Konzern zur Wahrnehmung seiner hoheitlichen Aufgaben (vgl. Erläuterung 1.2 im Konzernlagebericht). Einzelheiten der Ausgestaltung dieser Aufgaben werden in einer unbefristeten Rahmenvereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland geregelt.

Gesetz und Rahmenvereinbarung berechtigen den Konzern als die derzeit beliehene Flugsicherungsorganisation von den Flughafenunternehmern nach Paragraf 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 Paragraf 31b Absatz 1 LuftVG mit der Wahrnehmung der in Paragraf 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 Paragrafen 27c Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 bis 5 betraut werden, würden gesetzliche und vertragliche Rechte und Pflichten auf ebendiese Flugsicherungsorganisation übergehen.

Haupteinnahmequelle sind die vom DFS-Konzern eingenommenen Gebühren, die die geplanten Kosten decken sollen.

44.1 Center

Die Europäische Kommission reguliert seit dem 1. Januar 2012 den Streckenbereich durch ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen. Dazu legt sie die für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele und Warnschwellen für die Bereiche Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz über einen Regulierungszeitraum fest. Die einzelnen Regulierungsperioden umfassen fünf Jahre. Um in der Einführungsphase Erfahrungen zu sammeln, wurde die erste Referenzperiode auf drei Jahre (2012 bis 2014) begrenzt.

Die nationale Aufsichtsbehörde BAF stellt daraufhin auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke einen Leistungsplan auf, der mit den Leistungszielen der Europäischen Union vereinbar ist. Auf Vorschlag der nationalen Aufsichtsbehörden nehmen die Mitgliedstaaten die Leistungspläne an und teilen diese der Kommission mit. Diese bewertet die Leistungspläne und empfiehlt oder ergreift gegebenenfalls Behebungsmaßnahmen.

Mit Beginn der Regulierung stieg das unternehmerische Risiko für den DFS-Konzern. Die Kostenrisiken, die innerhalb einer Regulierungsperiode auftreten, verbleiben ergebniswirksam im Konzern. Dagegen wird das Verkehrsrisiko zwischen dem Konzern und den Luftraumnutzern geteilt. Eine Übersicht zur Chancen- und Risikoverteilung im Rahmen der Verkehrsmengenabweichung enthält die Erläuterung 3.1.3 im Konzernlagebericht.

Die Abweichungen werden vom BAF ermittelt und an die Europäische Kommission sowie EUROCONTROL gemeldet. EUROCONTROL prüft die Unterschiede und legt die Anpassungen den Vertretern der Mitgliedstaaten im Erweiterten Streckengebührenausschuss vor. Der Erweiterte Streckengebührenausschuss bereitet nach Konsultation mit den Luftraumnutzern die angepassten Streckengebührensätze zur Verabschiedung durch die Erweiterte Kommission vor, die die endgültige Fassung beschließt.

Das BMVI veröffentlicht daraufhin auf der Grundlage der FS-Strecken-Kostenverordnung (FSStrKV) und unter Berücksichtigung der EU-Verordnungen einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste den Streckengebührensatz im Bundesgesetzblatt.

44.2 Tower

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

45 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

45.1 Nahestehende Unternehmen

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit werden Dienstleistungen auch für nahestehende Unternehmen erbracht. Umgekehrt erbringen die Konzerngesellschaften auch Leistungen für den DFS-Konzern. Innerhalb des Konzerns bestehen teilweise Abrechnungsverträge mit einer gegenseitigen Inanspruchnahme von Dienstleistungen, die als Kostenumlagen berechnet werden. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktbedingungen bzw. nach der Cost-plus-Methode abgewickelt und unterscheiden sich grundsätzlich nicht von den Geschäftsbeziehungen mit anderen Unternehmen.

Im Zuge der Konsolidierung eliminiert der DFS-Konzern die Salden und Geschäftsvorfälle zwischen der obersten Konzerngesellschaft und den vollkonsolidierten, nahestehenden Tochterunternehmen. Die Angaben hierzu werden im Anhang nicht erläutert.

Ausstehende Salden			
	Gesellschafterin	Assoziierte Unternehmen	Beteiligungen
2019	TEUR	TEUR	TEUR
Finanzanlagen		21.776	2.660
Sonstige Vermögenswerte	622	113	77
Sonstige Verbindlichkeiten	-10.073	-1.589	-29
2018	TEUR	TEUR	TEUR
Finanzanlagen		22.228	2.717
Sonstige Vermögenswerte	773	87	72
Sonstige Verbindlichkeiten	-5.588	-1.395	

Erträge (+) und Aufwendungen (-)	Gesellschafterin	Assoziierte Unternehmen	Beteiligungen
	TEUR	TEUR	TEUR
2019			
Umsatzerlöse	73.416	326	206
Bezogene Leistungen		-3.679	
Personalaufwand	-8.531		
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-3.595	254
Zinserträge		229	
Erträge aus Beteiligungen			551
2018			
Umsatzerlöse	79.058	431	213
Bezogene Leistungen		-3.786	
Personalaufwand	-8.483		
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-3.044	-268
Zinserträge		163	
Erträge aus Beteiligungen			721

Der DFS-Konzern unterhält im Rahmen der ihm übertragenen hoheitlichen Aufgaben im Bereich der Flugsicherung auch Geschäftsbeziehungen zur alleinigen, beherrschenden Gesellschafterin Bundesrepublik Deutschland sowie zu anderen von ihr kontrollierten Unternehmen. Diese Transaktionen werden zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen und unterscheiden sich grundsätzlich nicht von den Liefer- und Leistungsbeziehungen mit anderen Unternehmen. Die DFS macht von der Befreiungsvorschrift des IAS 24.25 Gebrauch und gibt keine Daten zu ausstehenden Salden und Geschäftsvorfällen mit im Bundeseigentum befindlichen Unternehmen an.

Der DFS-Konzern strebt im Rahmen seiner strategischen Ausrichtung einen maßgeblichen Einfluss bei der SES-Initiative der Europäischen Kommission an. Daher ist der Konzern seit Juni 2009 zusammen mit anderen führenden Organisationen aktives Mitglied des SESAR Joint Undertaking (SJU). Die Initiative entwickelte und modernisierte in mehreren Projekten die Anforderungen an Flugverkehrsmanagementnetzwerke, bedarfsgerechte Technologien und Verfahren. Seit 2014 mündet der SESAR-Entwicklungsprozess in die langfristige Phase der technischen Umsetzung und Errichtung von Air-Traffic-Management (ATM)-Verfahren (Deployment Management). Als Teil einer branchenübergreifenden Partnerschaft gewann der DFS-Konzern den Auftrag zur Planung, Koordinierung und Umsetzung einer umfassenden Modernisierung des europäischen Luftraums im Rahmen des Deployment Managements für den Zeitraum 2014 bis 2020. Der Auftrag finanziert sich aus Mitteln europäischer Förderprogramme, die für das Deployment Management insgesamt etwa drei Milliarden Euro vorsehen. Der Konzern nimmt damit Einfluss auf die Einführung neuer Technologien und Verfahren und profitiert, neben substanziellen Fördergeldern, auch von der Vermeidung fehlerhafter Kostenallokationen bzw. Fehlinvestitionen.

45.2 Nahestehende Personen

Zu den nahestehenden Personen gehören vor allem die Geschäftsführung, die Führungskräfte der Strukturebene 1, der Aufsichtsrat und deren Familienangehörige. Es fanden keine wesentlichen oder in ihrer Art oder Beschaffenheit unüblichen, berichtspflichtigen Transaktionen zwischen dem DFS-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements bzw. deren nächsten Familienangehörigen statt, die über das bestehende Anstellungs-, Dienst- oder Bestellungsverhältnis bzw. die vertragliche Vergütung hierfür hinausgehen. In den nachfolgenden Erläuterungen sind die Angaben zur Vergütung der Geschäftsführung sowie des Aufsichtsrats enthalten.

46 Organe der obersten Konzerngesellschaft

46.1 Geschäftsführung

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

Robert Schickling, Bad Homburg vor der Höhe,
Geschäftsführer Betrieb (bis 31. Januar 2020)

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

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

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

Zur Verteilung der Geschäftsführung vgl. Erläuterung 1.3 im Konzernlagebericht.

Kurzfristig fällige Leistungen für Mitglieder der Geschäftsführung			
	Erfolgsunabhängige Komponente (einschließlich Sachbezüge)	Erfolgsabhängige Komponente	Gesamtbezüge
2019	TEUR	TEUR	TEUR
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (Vorsitzender)	340	157	497
Robert Schickling	292	136	428
Dr. Michael Hann	299	136	435
	931	429	1.360
2018	TEUR	TEUR	TEUR
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (Vorsitzender)	349	151	500
Robert Schickling	292	133	425
Dr. Michael Hann	301	133	434
	942	417	1.359

Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses			
	Pensions- zusagen	Pensions- zahlungen	Aufwendungen für im laufenden Jahr erdiente Pensions- zusagen ¹³⁾
2019	TEUR	TEUR	TEUR
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (Vorsitzender)	2.240	0	315
Robert Schickling	3.096	0	148
Dr. Michael Hann	1.996	0	265
Frühere Mitglieder der Geschäftsführung	15.938	796	264
	23.270	796	992
2018	TEUR	TEUR	TEUR
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (Vorsitzender)	1.697	0	291
Robert Schickling	2.572	0	145
Dr. Michael Hann	1.509	0	253
Frühere Mitglieder der Geschäftsführung	15.015	788	262
	20.793	788	951
¹³⁾ Dienstzeitaufwand (Service cost) und Zinsaufwand (Interest cost)			

Der DFS-Konzern gewährte keine Vorschüsse, Kredite oder Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses an Mitglieder der Geschäftsführung bzw. ehemalige Geschäftsführer. Zudem leistete er keine Vergütungen aus Beratungs- oder Dienstleistungsverträgen. Andere langfristig fällige Leistungen und aktienbasierte Vergütungen lagen nicht vor.

46.2 Aufsichtsrat

Vertreter der Gesellschafterin

Dr. Martina Hinricher

Vorsitzende

Geschäftsbereichsleiterin Personalfürsorge und Arbeitssicherheit

Die Autobahn GmbH des Bundes

(Aufsichtsratsmitglied und Vorsitzende bis 25. Februar 2020)

Frank Best

Oberst i. G.

Bundesministerium der Verteidigung

Carmen von Bornstaedt-Radbruch

Ministerialrätin

Bundesministerium der Verteidigung

Antje Geese

Ministerialdirigentin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Dr. Angelika Kreppein

Regierungsdirektorin

Bundesministerium der Finanzen

Dr. Carl-Stefan Neumann

Unternehmensberater

Vertreter der Arbeitnehmer

Markus Siebers

Stellvertretender Vorsitzender

Fluglotse

Sabrina Leitzbach

Fluglotsin

Peter Schaaf

Vorsitzender Gesamtbetriebsrat

Fluglotse

(Aufsichtsratsmitglied bis 17. Januar 2020)

André Vöcking

Flugsicherungsingenieur

Andrea Wächter

Leiterin Tower Hamburg

Jörg Waldhorst

Referent Luftfahrt

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

Vergütung des Aufsichtsrats	31.12.2019 TEUR	31.12.2018 TEUR
Carmen von Bornstaedt-Radbruch	2,40	0,50
Frank Best	3,10	0,50
Antje Geese	3,10	1,30
Catja Gräber	0,00	0,20
Dr. Martina Hinricher	3,50	0,90
Andreas Hoppe	0,00	0,40
Dr. Angelika Kreppein	2,80	0,90
Sabrina Leitzbach	2,70	0,50
Volker Möller	0,00	0,50
Dr. Carl-Stefan Neumann	3,20	1,20
Peter Schaaf	2,20	0,60
Hagen Schlütter	0,00	0,20
Markus Siebers	3,20	0,80
André Vöcking	2,60	0,40
Andrea Wächter	2,40	0,70
Jörg Waldhorst	2,40	0,50
	33,60	10,10

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist durch Gesellschafterbeschlüsse geregelt. Bis zum 30. Juni 2019 bestand die Vergütung aus einer Sitzungspauschale von 80,00 Euro und einem Tagegeld von 26,00 Euro. Seit dem 1. Juli 2019 erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats statt einer Sitzungspauschale 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 Vergütung wurde für 2019 jeweils zeitanteilig gezahlt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten keine Vorschüsse, Kredite und Vergütungen aus Beratungs- oder Dienstleistungsverträgen.

47 Angaben zum Public Corporate Governance Kodex

Der DFS-Konzern unterwirft sich dem Public Corporate Governance Kodex des Bundes. Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat geben jährlich gemeinsam eine Entsprechenserklärung ab und veröffentlichen den Corporate-Governance-Bericht auf der Internetseite des Unternehmens.

Langen, den 5. März 2020

Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Vorsitzender der
Geschäftsführung

Dirk Mahns
Geschäftsführer Betrieb
(ab 1. Februar 2020)

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

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 2019, der Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 geprüft.

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte 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 2019 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf die nichtfinanzielle Konzernerklärung und die Konzernerklärung zur Unternehmensführung (ggf. weitere) sowie nachfolgende lageberichtsfremde Angaben.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit

Wir verweisen auf die Angaben in Abschnitt „42 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Konzernanhang sowie die Angaben in Abschnitt „7. Prognosebericht“ des Konzernlageberichts, in denen die gesetzlichen Vertreter beschreiben, dass sich die Ausbreitung von COVID-19 unmittelbar auf die globale Luftfahrtbranche erheblich auswirkt und zu einer negativen Umsatz- und Ergebnisbeeinflussung im Geschäftsjahr 2020 führen wird. Wie in den Angaben dargelegt, deuten diese Ereignisse und Gegebenheiten auf das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit hin, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko im Sinne des § 322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellt. Unsere Prüfungsurteile sind bezüglich dieses Sachverhalts nicht modifiziert.

Sonstige Informationen

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

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht, den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken sowie und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieses Systems der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Frankfurt am Main, den 13. März 2020

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Susanne Schorse
Wirtschaftsprüferin

Martin Lächele
Wirtschaftsprüfer

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEROSENSE	FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH, Wien, Österreich
AfA	Absetzung für Abnutzung
AG	Aktiengesellschaft
AIM	Aeronautical Information Management
ANA	L'Administration de la Navigation Aérienne du Luxembourg, Findel, Luxembourg
ANS	Air Navigation Solutions Limited, London, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland
ANSP	Air Navigation Service Provider
Art.	Artikel
AS	Aeronautical Solutions
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service
ATZ-TV	Altersteilzeit-Tarifvertrag
AUSTRO CONTROL	AUSTRO CONTROL Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH, Wien, Österreich
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Langen, Deutschland
bAV	betriebliche Altersversorgung
BHD	Bahrain Dinar
BFS	Bundesanstalt für Flugsicherung, Langen, Deutschland
BGBI	Bundesgesetzblatt
BilReG	Gesetz zur Einführung internationaler Rechnungslegungsstandards und zur Sicherung der Qualität der Abschlussprüfung
BILSODA	BILSODA GmbH & Co. KG, Pullach, Deutschland
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMF	Bundesministerium für Finanzen, Berlin, Deutschland
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung, Bonn, Deutschland
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, Deutschland
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Berlin, Deutschland
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CEF	Connecting Europe Facility
CHF	Schweizer Franken
CMS	Compliance-Management-System
Co.	Compagnie
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
FSAAKV	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
KAT	Kaufbeuren ATM Training GmbH, Kaufbeuren, Deutschland
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt, Deutschland
Kfz.	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft
km	Kilometer
KTV	Tarifvertrag über Kranken- und Pflegeversicherung
LBA	Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig, Deutschland
Ltd.	Limited
LufABw	Luftfahrtamt der Bundeswehr, Köln-Wahn, Deutschland
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
SJU	SESAR Joint Undertaking
SKYNAV S.A.	SKYNAV Société Anonyme, Awans, Belgien
S. L.	Sociedad de Responsabilidad Limitada
sog.	sogenannte
SSC	Single Sky Committee
STATFOR	Statistics and Forecast Service (von EUROCONTROL)
StrukturTV	Tarifvertrag über Strukturmaßnahmen und Vorruhestand
T	Tausend (Währungseinheiten)
TATS	Tower Air Traffic Services S. L., Madrid, Spanien
Terra Drone	Terra Drone Corporation, Tokio, Japan
TVöD	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst
u. a.	unter anderem
UAS	Unbemannte Luftfahrzeugsysteme
UNIFLY	UNIFLY N.V., Antwerpen, Belgien

UK	United Kingdom
ÜVersTV	Übergangsversorgungstarifvertrag
US	United States
USA	United States of America
USD	United States Dollar
UTM	Unmanned Traffic Management
VAFORIT	Very Advanced Flight Data Processing Operational Requirements Implementation
VaR	Value-at-risk
VersTV	Versorgungstarifvertrag
VFR	Visual Flight Rules, Sichtflugregeln
vgl.	vergleiche
VHF	Very high frequency
VITO	Vlaamse Instelling Voor Technologisch Onderzoek, Mol, Belgien
VMC	Visual Meteorological Conditions
VO	Verordnung
WACC	Weighted average cost of capital – Durchschnittliche Verzinsung des Kapitals
WpHG	Wertpapierhandelsgesetz
www	World Wide Web
z. B.	zum Beispiel

Impressum

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Unternehmenskommunikation

Am DFS-Campus 10

63225 Langen

Telefon 06103 707-4111

E-Mail info@dfs.de

Internet www.dfs.de

ISSN 1865-6420

Bildnachweis

Quelle: BMVI

