



DFS Deutsche Flugsicherung

Jahresabschluss 2010,

Bericht des Aufsichtsrates

sowie

Vorschlag und Beschluss über die Ergebnisverwendung

der

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

L a g e b e r i c h t

und

J a h r e s a b s c h l u s s

für das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 2010

der

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen**

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2010

Geschäft und Rahmenbedingungen

Geschäftstätigkeit

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ist für die Flugsicherungsdienste in dem ihr vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zugewiesenen deutschen Luftraum zuständig. Die Geschäftstätigkeit der DFS leitet sich aus den Aufgabenstellungen des § 27 c LuftVG ab. Neben der Erbringung von Flugsicherungsdiensten betreibt und entwickelt die DFS Flugsicherungs-, Ortungs- und Navigationssysteme. Das Unternehmen sammelt alle flugrelevanten Daten und lässt sie in seine Produkte und Dienstleistungen, wie Luftfahrtskarten und Flugberatung, einfließen. In seiner Akademie bildet das Unternehmen jährlich zahlreiche eigene Nachwuchskräfte aus. Für diese Tätigkeit werden Flugsicherungsgebühren erhoben, die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf der Basis von Kosten festgelegt werden.

Neben diesem Kerngeschäft bietet die DFS auch Beratungs- und weitere Dienstleistungen für Dritte an. Der Geschäftsbereich Aeronautical Solutions (AS) der DFS bietet im Rahmen des preisfinanzierten Geschäfts weltweit Beratungs- sowie Ausbildungsleistungen und Flugsicherungssysteme an. Auch flugrelevante Daten, Luftfahrtpublikationen und Flugberatung gehören zum Angebot. Das preisfinanzierte Geschäft der DFS steht in Abgrenzung zu dem gebührenfinanzierten Kerngeschäft. Die DFS beschäftigte zum Jahresende rund 5.900 Mitarbeiter. Nahezu die Hälfte arbeitet direkt in der Flugverkehrskontrolle.

Im Laufe des Geschäftsjahres 2010 wurde die DFS-Energiezentrale auf die am 15. Dezember 2009 gegründete DFS Energy GmbH, Langen, ausgegliedert. Gegenstand des Unternehmens ist die Erzeugung, Bereitstellung und der Vertrieb von Energie für die DFS und für Drittkunden. Der zugrundeliegende Ausgliederungs- und Übernahmevertrag sieht die Ausgliederung aller bilanzierten und nicht bilanzierten sowie aller nicht bilanzierungspflichtigen oder -fähigen Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens des übertragenden Rechtsträgers mit Wirkung zum 1. Januar 2010 vor. Die Ausgliederung wurde am 6. September 2010 im Handelsregister veröffentlicht.

Rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen

Der DFS wurden 1993 die Aufgaben der Bundesanstalt für Flugsicherung übertragen. Sitz der DFS ist Langen/Hessen. Die Gesellschaft ist beim Amtsgericht Offenbach unter HRB 34977 eingetragen.

Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung und Bereitstellung und die Durchführung der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung übertragenen Flugsicherungsdienste. Ergänzend dazu kann das Unternehmen Flugsicherungsdienste in Europa sowie damit verbundene Nebengeschäfte im In- und Ausland erbringen. Alleingesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Geschäfte werden durch den Vorsitzenden der Geschäftsführung und zwei weitere Geschäftsführer geführt. Der bei der DFS eingerichtete Aufsichtsrat besteht aus 12 Mitgliedern, wobei sechs von der Seite des Gesellschafters bestellt und sechs aus den Reihen der Arbeitnehmer gewählt werden.

Geschäftsverteilung der DFS-Geschäftsführung		
Vorsitzender der Geschäftsführung (V) Chairman and CEO	Geschäftsführer Betrieb (F) Managing Director Operations	Geschäftsführer Finanzen und Personal (K) – Arbeitsdirektor – Managing Director Finance and HR – Labour Director –
<ul style="list-style-type: none"> • Unternehmensentwicklung (Strategie, Organisation, Internationales) • Institutionelles, Recht, Versicherungen, Risikomanagement • Safety- und Securitymanagementsysteme • Revision, Qualitätsmanagement • Unternehmenskommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Umwelt • Kommunikations-, Navigations- und Ortungs-Dienste (incl. Systemmanagement ATS-Systeme für Flugplatzkontrolldienst), Logistik, • Technisches und infrastrukturelles Facility Management • Systemhaus (betriebswirtschaftliche und administrative Informations-Technik) • Consulting-Dienstleistungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Bezirkskontrolldienst und Anflugkontrolldienst (incl. ATS-Systeme) • Flugplatzkontrolldienst (incl. Produktmanagement ATS-Systeme) • Fluginformationdienst, Flugalarmdienst • Bereitstellen von Luftfahrtinformationen und -daten einschließlich Flugberatungsdienst (incl. ATS-Systeme) • Forschung und Entwicklung • Militärische Angelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzen (incl. Steuern und Gebühren) • Betriebswirtschaftliche Dienste (Controllerdienste) • Einkauf • Personalmanagement • Personalstrategie und -entwicklung • Tarifarbeit • DFS-Akademie

Die Kernprozesse der DFS werden durch die vier Geschäftsbereiche abgebildet:

- § Center (*Bezirks- und Anflugkontrolldienst einschließlich ATS-Systeme*)
- § Tower (*Flugplatzkontrolldienst einschließlich Produktmanagement ATS-Systeme*)
- § Aeronautical Solutions (*Consulting-Dienstleistungen*)
- § Aeronautical Information Management (*Bereitstellen von Luftfahrtinformation und -daten sowie Flugberatungsdienst einschließlich ATS-Systemen*)

Neben den Geschäftsbereichen bestehen Corporate Service Center und Corporate Development Center. Die Corporate Service Center erbringen zentrale Dienstleistungen als interne Vorleister/Unterstützer für die Geschäftsbereiche. In den Corporate Development Centern werden Aktivitäten der Managementprozesse und Entscheidungsvorbereitungen für die Unternehmensführung gebündelt.

Die Geschäftsführung wird durch ein zehnköpfiges Gremium (Management Committee) beraten. Dem Management Committee gehören Mitglieder der ersten Führungsebene an.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Im Gegensatz zu 2009 kehrte das globale Wachstum auf einen positiven Entwicklungspfad zurück. Mit dem größten Wachstum seit der Wiedervereinigung in Höhe von 3,6 % nahm Deutschland im europäischen Wirtschaftsraum eine führende Rolle ein.

Zurückzuführen ist dies unter anderem auf den starken Anstieg des Welthandels. Sowohl international als auch national wurden in 2010 die Produktionen wieder hochgefahren und Lagerbestände aufgebaut. Gestrichene oder zurückgestellte Investitionen wurden nun nachgeholt. Die von Deutschland beschlossenen Konjunkturpakete für die deutsche Wirtschaft waren dabei unterstützend wirksam.

Entwicklung des Luftverkehrs

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Deutschland verbessern sich nach der Rezession im Vorjahr zunehmend. Dementsprechend kehrte der Luftverkehr im Jahr 2010, trotz erheblicher Ausfälle durch die Aschewolke, die Streikaktivitäten in Europa und Deutschland sowie der winterlichen Wetterbedingungen, auf seinen Wachstumspfad zurück.

In Europa stieg die Anzahl der zivilen Instrumentenflüge (IFR) im Jahr 2010 um 0,8 %. Im ersten Quartal 2010 nahmen die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise ab, sodass sich der Luftverkehr langsam erholte. Geprägt war das Quartal durch einen heftigen Wintereinbruch

sowie gelegentliche Streiks im Januar und Februar, u.a. bei der Lufthansa sowie in Frankreich und Spanien. Mit Beginn des zweiten Quartals konnten erste nennenswerte Zunahmen im Luftverkehr verzeichnet werden. Eine Rückkehr zum Wachstum verhinderte dann aber der Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull im April und Mai 2010. Rund 100.000 Flüge fielen europaweit durch die Auswirkungen der Aschewolke aus. Im ersten Halbjahr 2010 ging daher der Luftverkehr im Vergleich zum Vorjahr noch zurück. Die zweite Jahreshälfte, insbesondere die Entwicklung in den Monaten Juli bis September, war demgegenüber von einem zunehmenden Erholungskurs geprägt. Die International Air Transport Association (IATA), die weltweit rund 230 Airlines repräsentiert, vermerkt hierzu, dass einer kräftig anziehenden Nachfrage stabile Fixkosten gegenüberstanden, sodass die Luftverkehrsgesellschaften steigende Erlöse verbuchen konnten. Der erneut starke Wintereinbruch im Dezember 2010 verhinderte ein noch besseres Ergebnis für das Gesamtjahr 2010.

In Deutschland stieg die Zahl der Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) 2010 insgesamt um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr. Die Zahl der IFR-Flüge nahm von 2.926.826 (2009) auf 2.971.375 (2010) zu. Davon entfallen rund 12,7 % auf Inlandsflüge, 51,7 % auf Ein- und Ausflüge und 35,6 % auf Überflüge.

Der zivile Luftverkehr stieg im Vergleich zum Vorjahr um + 1,9 %. Der militärische Luftverkehr sank dagegen um 14,4 %.

Die Erlöse der DFS im Geschäftsjahr 2010 beruhen auf der Summe aller Flugbewegungen, gewichtet mit dem maximalen Abfluggewicht des eingesetzten Fluggeräts, das in Dienstleistungseinheiten (DLE) ausgedrückt wird.

Im Rahmen der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission vom 6. Dezember 2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für den An-/ Abflugbereich änderte sich ab 2010 die Formel zur Berechnung der DLE. Eine Dienstleistungseinheit entspricht im An- und Abflug dem auf zwei Dezimalstellen berechneten Quotienten aus dem durch fünfzig geteilten maximal zulässigen Starthöchstgewicht, potenziert mit 0,7.

Im Streckenbereich bezeichnet man mit einer 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:

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

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

Die Entwicklung der DLE im deutschen Luftraum weist 2010 eine Zunahme von + 13,4 % im An-/Abflugbereich auf 1.272.339 DLE auf. Seit 1. Januar 2010 gilt die oben dargestellte neue Berechnungsformel für die DLE im An- und Abflug, sodass ein Vergleich mit dem Vorjahr nicht unmittelbar möglich ist. Im Streckenbereich steigen die DLE um 2,4 % zum Vorjahr auf 12.201.835 DLE. Ab 2010 werden die DLE um die nicht erlöswirksamen militärischen DLE bereinigt. Der Gesamtzuwachs beträgt rund + 3,2 % zum Vorjahr.

Im An-/Abflugbereich kann an nahezu allen Verkehrsflughäfen ein Zuwachs verzeichnet werden. Im Streckenbereich weisen nach wie vor Billigfluggesellschaften die größten Zuwächse im Marktanteil aus. Dieser beträgt am gesamten deutschen Flugverkehr mittlerweile rund 26,7 %.

Unternehmenssteuerung

Die Steuerung und das Berichtswesen sind am Geschäftsmodell und der Führungsorganisation orientiert. Das Geschäftsmodell der DFS besteht aus den beiden Bereichen Gebühren und preisfinanziertes Geschäft. Diese Bereiche werden in der Rechnungslegung getrennt verarbeitet, separat berichtet und gesteuert. Die Steuerung im gebührenfinanzierten Geschäft erfolgt aufgrund des Vollkostendeckungsprinzips und einer Renditevorgabe für das betriebsnotwendige Vermögen (BNV) durch Kostensteuerung in Verbindung mit nichtmonetären Kennzahlen zur Sicherheit (Staffelungsunterschreitung), zur Flugsicherungskapazität (Pünktlichkeit) und zur Umwelt (Einführung des kontinuierlichen Sinkflugs CDA¹).

¹ CDA

Continuous Descent Approach

Damit orientiert sich die Steuerungslogik der DFS bereits heute an dem SES²-II-Leistungssystem.

Die Steuerung des preisfinanzierten Geschäftes erfolgt in der DFS auf Bereichsebene über den Deckungsbeitrag III, auf Ebene des Gesamtunternehmens mittels des betrieblichen Ergebnisses (EBIT). Der Unterschied zwischen DB III und EBIT besteht in der Berücksichtigung von Verwaltungskostenumlagen auf das preisfinanzierte Geschäft.

In die Steuerung der einzelnen Organisationsbereiche gehen Zins- und Steueraufwendungen nicht ein, da es sich um zentral zu verantwortende Positionen handelt.

Die Unternehmenssteuerung basiert auf einer laufenden Leistungsmessung im Rahmen von Plan-/Ist-Vergleichen (monatlich, jährlich). Diese basieren auf einem jährlichen Planungsprozess mit einem Zeithorizont von fünf Jahren mit Fokus auf das budgetierte Jahr.

Forschung und Entwicklungsaktivitäten

Der deutsche Luftraum ist einer der verkehrsreichsten und komplexesten der Welt. Der mittelfristig weiter wachsende Luftverkehr erfordert hier eine besonders leistungsfähige Flugsicherung. Neben hervorragendem Personal und ausgereifter Technik sind Innovationen eine wichtige Voraussetzung dafür. Um rechtzeitig Erfolg versprechende technologische Trends und neue operative Ansätze zu erkennen und mitzugestalten, engagiert sich die DFS seit vielen Jahren in nationalen und internationalen Forschungsprojekten, treibt innovative Entwicklungen voran und vermarktet sie auch.

Für Forschung und eigene Entwicklungen werden insgesamt ca. 4,1 % der Kosten und 294 Personalkapazitäten eingesetzt. Kostenreduzierend wirken vereinnahmte Fördermittel in Höhe von ca. 2,7 Mio. EUR. Die Fördermittel stammen aus dem deutschen Luftfahrtforschungsprogramm sowie aus europäischen Förderprogrammen. Die national geförderten Aktivitäten, in denen die DFS zum wiederholten Mal das größte Verbundprojekt im Luftverkehrsteil koordiniert, konzentrieren sich auf die hoch belasteten Flughäfen und ihre Umgebung. Optimale Ausnutzung der beschränkten Kapazität bei größtmöglicher Pünktlichkeit unter Berücksichtigung ökologischer Randbedingungen ist ein wesentliches Ziel.

² SES

Single European Sky

Im internationalen Bereich ist das Forschungsprogramm für das Flugverkehrsmanagement im einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR³) das herausragende Projekt. Es wird im Rahmen des „SESAR Joint Undertaking“ (SJU) durchgeführt, dem die DFS gemeinsam mit anderen führenden Organisationen im Juni 2009 als aktives Mitglied beigetreten ist. So kann die DFS die Zukunft der europäischen Flugsicherung auf der Basis ihrer Erfahrungen mitgestalten, optimalen Nutzen aus den gemeinsamen Entwicklungen ziehen und erhält bis zu 50 % Förderung.

Ertragslage

Gebührensatzentwicklung

In den An- und Abfluggebührensatz werden nach den Vorgaben der EU-Verordnungen zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten seit 2007 auch die umlagefähigen Kostenbestandteile des Deutschen Wetterdienstes (DWD) und der nationalen Aufsichtsbehörde (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, BAF) einbezogen. Der Gebührensatz im An-/Abflug sank im Jahr 2010 um -3,1 % von 167,78 EUR auf 162,54 EUR.

Der Gebührensatz im An-/Abflug bleibt im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant und steigt um 0,3 % von 162,54 EUR auf 163,05 EUR. Der Anteil der DFS liegt bei rund 96 %.

		2011	2010	2009	2008	2007	2006
Gebührensatz An-/Abflug	EUR	163,05	162,54	167,78	162,34	160,07	143,85
Anteil DFS	EUR	155,76	154,33	160,80	154,24	151,02	143,85

Der nationale Streckengebührensatz setzt sich aus den für den Luftverkehr umlagefähigen Kostenbestandteilen der DFS, des Deutschen Wetterdienstes (DWD), von EUROCONTROL und der nationalen Aufsichtsbehörde (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, BAF) zusammen. Im Jahr 2010 stieg der nationale Streckengebührensatz von 67,02 EUR auf 68,86 EUR um rund 2,7 %. Der DFS-Anteil erhöhte sich um 2,0 % von 53,30 EUR auf 54,39 EUR.

Der nationale Streckengebührensatz steigt ab 2011 von 68,86 EUR auf 71,84 EUR um rund 4,3 %. Die Anhebung konnte durch die Umsetzung einer Reihe von kostenbegrenzenden Maßnahmen moderat gehalten werden und ist durch die Verbesserung der Kapazitätsanfor-

³ SESAR

Single European Sky Air Traffic Management Research

derungen durch Investitionen in operatives Personal begründet. Der Kostenanteil der DFS am Gebührensatz liegt bei rund 81 %.

		2011	2010	2009	2008	2007	2006
Gebührensatz Strecke	EUR	71,84	68,86	67,02	64,77	67,21	63,13
Anteil DFS	EUR	58,24	54,39	53,30	51,29	53,10	49,74

Nach § 27e Abs. 3 LuftVG werden die Gebührensätze Strecke und An-/Abflug ab 1. Januar 2010 in einen umsatzsteuerpflichtigen und einen nicht umsatzsteuerpflichtigen Anteil aufgeteilt. Der nicht umsatzsteuerpflichtige Anteil umfasst die Leistungen des Deutschen Wetterdienstes.

Die Europäische Union hat die Verordnung (EU) Nr. 691/2010 vom 29. Juli 2010 mit dem Ziel verabschiedet, die Leistungen der Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen im einheitlichen europäischen Luftraum zu verbessern. Mit der Verordnung (EU) 1191/2010 vom 16. Dezember 2010 werden die finanziellen Folgen des Leistungssystems in die Gebührenregelung übertragen. Insbesondere legt die EU Verfahren zur Verkehrsrisiko- und Kostenrisikoteilung sowie Anreizregelungen bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten fest.

Im Rahmen der Umsetzung vorgenannter Verordnungen hat sich der europäische Ausschuss für den einheitlichen Luftraum (SSC⁴) auf europäische Zielwerte für die ab 2012 geltenden Leistungsziele geeinigt. Im Bereich der Kosteneffizienz lautet das Ziel, die Streckengebührenrate im europäischen Durchschnitt bis 2014 auf 53,92 EUR (inflationbereinigt) zu senken. Dies entspricht einem jährlichen Rückgang von rund 3,5 %.

⁴ SSC Single Sky Committee

Erlöse

Die Erlöse aus Flugsicherungsleistungen entwickelten sich nach der Verrechnung der Überdeckung 2008 und unter Berücksichtigung der Überdeckung 2010 von 961 Mio. EUR auf 959 Mio. EUR nahezu konstant.

Erlöse aus Streckengebühren	2010	2009	2008	2007	2006
brutto (in Mio. EUR)	-	-	-	-	734
Gebührenanteile Abführungen (in Mio. EUR)	-	-	-	-	155
netto (in Mio. EUR)	665	630	650	655	579

Die Erlöse aus Streckengebühren (netto) stiegen im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 5,6 %. Im Wesentlichen ist dies auf die um 2,7 % erhöhten Gebührensätze und die höhere Anzahl von Dienstleistungseinheiten gegenüber der Planung zurückzuführen.

Seit dem 1. Januar 2007 erfolgen die Abführungen der Bundesanteile nicht mehr durch die DFS, sondern werden von EUROCONTROL direkt an den Bund abgeführt. Bis 1. Januar 2007 hatte die DFS die Gebührenanteile, die der Bundesrepublik Deutschland für ihren Haushaltsbeitrag an der Organisation EUROCONTROL zustehen, und die anteiligen Kosten des DWD für den Flugwetterdienst und der nationalen Aufsichtsbehörde (BAF) abgeführt.

Der Bund erstattete der DFS im Jahr 2010 6,5 Mio. EUR (Vorjahr: 6,5 Mio. EUR) für Kosten der Dienstleistungserbringung im Streckenbereich für Flüge nach Sichtflugregeln.

Erlöse aus An- und Abfluggebühren	2010	2009	2008	2007	2006
brutto (in Mio. EUR)	197	189	194	189	-
Gebührenanteile Abführungen (in Mio. EUR)	0,5	8	10	11	-
netto (in Mio. EUR)	196	181	184	178	162

Die Erlöse aus von der DFS fakturierten An- und Abfluggebühren (netto) stiegen 2010 im Vergleich zum Vorjahr um ca. 8,3 %. In der Steigerung enthalten sind die Anwendung der von der EU festgelegten neuen Gebührenformel und die geänderte Abführung der Kostenbestandteile des Deutschen Wetterdienstes (DWD). Ab dem Jahr 2010 werden die umlagefähigen Kostenbestandteile des DWD nicht mehr in den Umsätzen der DFS berücksichtigt. Es verbleiben die umlagefähigen Kostenbestandteile der nationalen Aufsichtsbehörde (BAF).

Erlöse aus militärischem Einsatzluftverkehr	2010	2009	2008	2007	2006
in Mio. EUR	55	61	58	56	59

Die Erstattungen des Bundes an die DFS für militärische Flüge und die Betriebsstätte Maast-richt betragen im Berichtsjahr 55 Mio. EUR.

Die Erlöse aus sonstigen Flugsicherungsleistungen (Nachrichten für Luftfahrer, Flugvermes-sungen, Gutachten) erreichten mit 6,2 Mio. EUR (Vorjahr: 5,7 Mio. EUR) einen um 8,3 % höheren Wert als im Vorjahr.

Die anderen Umsatzerlöse sanken im Vergleich zum Vorjahr um ca. 5,8 % von 17,2 Mio. EUR auf 16,2 Mio. EUR. Darin enthalten sind im Wesentlichen Erlöse für Ausbildungs- und Personaldienstleistungen, für Beratungsleistungen und Vorfeldkontrolle.

Erlöse in Höhe von 19,0 Mio. EUR (Vorjahr: 18,6 Mio. EUR) aus sonstigen Flugsicherungs-leistungen und anderen Umsatzerlösen wurden durch das preisfinanzierte Geschäft erzielt.

Sonstige Erträge

Sonstige Erträge in Höhe von 53,9 Mio. EUR (Vorjahr: 94,2 Mio. EUR) ergaben sich im We-sentlichen aufgrund der nachstehenden Sachverhalte:

- § Erstattungen aus den abgeschlossenen Rückdeckungsversicherungen für Pensionsver-pflichtungen
- § Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen
- § Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen
- § Vermietung von Gebäuden
- § projektgebundene Zuschüsse der Europäischen Kommission
- § Erstattung von Kosten des Geschäftsjahres und aus Vorjahren

Änderungen in der Struktur der sonstigen Erträge ergaben sich aufgrund der Ausgliederung der Energiezentrale der DFS. Die damit zusammenhängenden sonstigen Erträge aus der Lieferung von Energie sind entfallen. Ab 2010 wird zudem die Erhöhung der Aktivwerte der abgeschlossenen Rückdeckungsversicherungen nicht mehr in den sonstigen Erträgen er-fasst, sondern im Personalaufwand saldiert.

Aufwandsschwerpunkte

Der Personalaufwand betrug im Berichtsjahr 758 Mio. EUR (Vorjahr: 692 Mio. EUR). Davon entfielen auf Löhne und Gehälter 529 Mio. EUR (Vorjahr: 486 Mio. EUR), auf soziale Abga-ben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung 210 Mio. EUR (Vorjahr:

180 Mio. EUR) und Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts 19 Mio. EUR (Vorjahr: 26 Mio. EUR).

Die Verzinsung der Pensions- und Vorruhestandsrückstellungen in Höhe von 56 Mio. EUR wird dem Finanzergebnis belastet, die Erträge aus Planvermögen in Höhe von 9,8 Mio. EUR werden dem Finanzergebnis gutgeschrieben.

Die bedeutendsten Posten der sonstigen betrieblichen Aufwendungen entfallen auf Raum-, Energie- und Mietaufwendungen für Gebäude (31 Mio. EUR), Rückdeckungsversicherungen für Pensionen und Krankenversicherung (54,2 Mio. EUR), Ersatzteile und Instandhaltungen (42,2 Mio. EUR), sonstige Personalaufwendungen (8,9 Mio. EUR) sowie Fremdpersonal (14,6 Mio. EUR). Zusammen ergeben sie 76,6 % der sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

Die Abschreibungen erreichten insgesamt ein Volumen von 86,5 Mio. EUR (Vorjahr: 104,5 Mio. EUR) und sind damit um 17,2 % niedriger als im Vorjahr.

Ergebnis

Die DFS erzielte 2010 einen Jahresüberschuss in Höhe von 7,8 Mio. EUR (Vorjahr: 54 Mio. EUR). Die operative Überdeckung wurde mit 12,8 Mio. EUR (Vorjahr: 7,2 Mio. EUR Unterdeckung) ermittelt.

Bei der Beurteilung der Entwicklung des Jahresüberschusses und des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist auch die besondere Lage der DFS aufgrund ihrer auf den Richtlinien der ICAO und EUROCONTROL beruhenden Gebührengrundsätze zu beachten. In diesen ist festgelegt, dass nach der Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung des gesamten Kapitals eventuell entstandene Über- oder Unterdeckungen mit den Luftraumnutzern in den Folgejahren wieder ausgeglichen werden müssen.

Die operative Überdeckung in Höhe von 12,8 Mio. EUR zum Abschluss des Geschäftsjahres 2010 wird zur Berücksichtigung bei der Gebührenfestsetzung für das Jahr 2012 vorgetragen, sofern dem keine neuen gesetzlichen Gebührenregelungen entgegenstehen.

Nach dem für die Tätigkeit der DFS GmbH maßgeblichen Kostendeckungsprinzip (§ 32 Abs. 4 LuftVG) darf die Gebührenerhebung indessen – über die gebührenrechtlich gebotenen Anpassungen in einzelnen Aufwandsbereichen hinaus – nicht zu Mehr- oder Minderergebnissen führen, die nicht dem Ausgleichsmechanismus unterliegen. Es wurde deshalb ein bilanzieller Ausgleichsposten zur Neutralisierung der aus der neuen Gebührenbasis resultierenden Ergebniseffekte gebildet. Dieser Ausgleichsposten betrug im Berichtsjahr 257 Mio. EUR.

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2010 wurden Investitionen in Höhe von 86,7 Mio. EUR vorgenommen. Die in der Realisierung befindlichen Projekte mit dem höchsten Anteil am Investitionsvolumen umfassen folgende Vorhaben:

- P1/ATCAS⁵-Softwareerweiterungen: Anpassungen der Software wurden insbesondere aufgrund von gesetzlichen Vorgaben, hier SES⁶-Durchführungsverordnungen der Europäischen Union, erforderlich. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Erweiterung des Datenaustausches mit Partnerorganisationen.
- P1/VAFORIT⁷ in Karlsruhe: In der Nacht vom 11. auf den 12. Dezember 2010 wurde das neue Flugsicherungssystem für den Oberen Luftraum in Betrieb genommen. P1/VAFORIT arbeitet vollständig streifenlos und löst das Altsystem KARLDAP⁸ ab.
- Anbau Kontrollzentrale München: Hintergrund des Neubaus ist der Platzbedarf für die Einrüstung des Flugsicherungssystems P2/ATCAS (Nachfolgesystem für P1/ATCAS in den Kontrollzentralen des unteren Luftraums). Hierfür werden Betriebsraum- und Gestellraumflächen sowie die zugehörigen versorgungstechnischen Anlagen benötigt.
- Data-Link-Software: Mit der Einführung von Data Link kann ein teilweiser Ersatz von Sprechfunk durch Bord-Boden-Datenübertragung erfolgen.
- iCAS⁹-Software: Das künftige Centersystem iCAS wird insbesondere die Interoperabilitätsanforderungen der SES-Verordnungen erfüllen.

⁵ ATCAS Air Traffic Control Automation System

⁶ SES Single European Sky

⁷ VAFORIT Very Advanced FDP (Flight Data Processing) Operational Requirements Implementation

⁸ KARLDAP Karlsruhe Automatic Data Processing and Display System

⁹ iCAS ITEC (Interoperability Through European Collaboration) Center Automation System

- Sprachvermittlungssystem ISIS-XM¹⁰ in Langen: Im Rahmen des Projektes LASER¹¹ wird das Sprachvermittlungssystem in Langen erneuert. In Bremen und Karlsruhe betreibt die DFS das Sprachvermittlungssystem des gleichen Typs. Dieser Systemtyp soll künftig in allen Kontrollzentralen der DFS eingesetzt werden, um durch den Einsatz einer Produktfamilie eine homogene Systemlandschaft zu erreichen. Durch einheitliche Bedieneroberflächen und -konzepte soll Schulungsaufwand reduziert werden und die Voraussetzungen für die Verlagerung von Diensten (z.B. Nacht-Zusammenlegungen von Zentralen) und neue Contingency-Konzepte geschaffen werden.
- Grundschutzmaßnahmen Center München: Zur Verbesserung des Schutzes der Infrastruktur werden Systemkomponenten in getrennten Brandabschnitten untergebracht.
- Austausch der Bürokommunikationshard- und -software: Im Rahmen des Projektes TOPAS¹² wurde die bisher genutzte Hard- und Software erneuert.

Im Geschäftsjahr 2010 konnten Anlagen im Bau im Wert von 52,7 Mio. EUR fertig gestellt werden. Wesentlichen Anteil daran hatten insbesondere folgende Maßnahmen:

- Neubau Kontrollturm Berlin Brandenburg International: In Folge des Ausbaus des Flughafens Berlin Schönefeld zum Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg International wurde durch die geänderte Start-/Landebahnkonstellation die Errichtung eines neuen Kontrollturms mit Bodengebäude erforderlich. Die Bauphase wurde am 15. Oktober 2010 abgeschlossen und im Anschluss mit der flugsicherungstechnische Ausrüstung begonnen. Abgestimmt auf den Inbetriebnahmezeitpunkt des Flughafens soll der Kontrollturm nun im ersten Quartal 2012 seinen Betrieb aufnehmen.
- Neubau Kontrollturm Frankfurt: Der Neubau wurde erforderlich, da der Flughafenbetreiber Fraport AG eine neue Landebahn im Nordwesten des Flughafens baut. Die Bauphase wurde am 14. Juni 2010 abgeschlossen und anschließend mit der flugsicherungstechnische Ausrüstung begonnen. Der Kontrollturm soll im Juni 2011 seinen

10 ISIS-XM	Improved Speech Integrated System
11 LASER	Langen Sprachvermittlung Erneuerung
12 TOPAS	Technologieoptimierung der administrativen Informationssysteme

Betrieb aufnehmen, vier Monate vor dem geplanten Inbetriebnahmetermin der neuen Landebahn.

- Softwareerweiterung an VAN¹³: Das Mehrwertnetzwerk der DFS zur gesicherten Vermittlung von Flugsicherungsmeldungen wurde mit einem zentralen Flugplanspeicher ausgestattet, um auf Anforderung Flugpläne erneut zu den Endsystemen übertragen zu können. Die Erweiterung verbessert insbesondere die Servicequalität bei der Abwicklung von Flügen nach Sichtflugregeln.
- Mode S Anlage für MSSR¹⁴ Brocken: Im Jahr 2010 wurde die Radaranlage auf dem Brocken auf die Mode S-Technologie hochgerüstet. Durch diese Technologie werden Probleme wie Frequenzbelastung und Codeknappheit gelöst, die durch die hohe Verkehrsdichte im kerneuropäischen Luftraum entstehen.
- Erweiterung der STANLY¹⁵-Software: Das zentrale DFS-Statistik- und Analysesystem wurde um eine Software-Komponente ergänzt, die es erlaubt, auf Basis von Kapazitätsanforderungen Vorschläge für eine dynamische Sektorisierung und Tageseinsatzplanung zu generieren.

Bilanzstruktur

Das Anlagevermögen hat sich insbesondere aufgrund des ausgeglichenen Verhältnisses zwischen Investitionen und Abschreibungen von 706 Mio. EUR auf 700 Mio EUR nahezu konstant entwickelt. Das Anlagevermögen wird durch Eigenkapital und langfristige Finanzierungen (Pensionsrückstellungen) zu 108 % (Vorjahr: 155 %) gedeckt. Der Anlagendeckungsgrad hat sich damit gegenüber dem Vorjahr deutlich vermindert, was im Wesentlichen auf den saldierungsbedingten Nettoausweis der Pensionsrückstellungen durch das HGB n.F. zurückzuführen ist. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 27,4 % auf 34,2 %.

Die Finanzverbindlichkeiten aus den aufgenommenen Anleihen und den emittierten Schuldscheindarlehen übersteigen die liquiden Mittel um 140,9 Mio. EUR. Der Zinsaufwand übersteigt den Zinsertrag um 53,0 Mio. EUR.

13 VAN Value Added Network

14 MSSR Monopulse Secondary Surveillance Radar

15 STANLY Statistics and Analysis

Die horizontale Bilanzstruktur zeigt stichtagsbezogen eine ausgewogene Finanzierung.

Bilanzielle Kennzahlen	2010	2009	2008
Netto-Finanzschulden (Mio EUR) (Finanzverbindlichkeiten – Liquide Mittel)	140,9	99,2	-37,6
Verschuldungsgrad (%) (Netto Finanzschulden / Bilanzsumme)	11,6	6,8	0,0
Anlagenintensität (%) (langfristige Vermögenswerte / Bilanzsumme)	57,7	48,3	45,1

Finanzmanagement

Das Finanzmanagement der DFS sichert im Konzern die Liquidität und optimiert Zahlungsströme.

Dazu finanziert sich die DFS mit zwei Rahmenverträgen von jeweils 500 Mio. EUR („Multi-Currency Commercial Paper Programme“ und „Multi-Currency Debt Issuance Programme“) sowie der Ausgabe von Schuldscheindarlehen kurz-, mittel- und langfristig am Geld- und Kapitalmarkt.

Die DFS spricht mit ihrem Geld- und Kapitalmarktprogramm sowohl nationale als auch internationale Investoren an. Diese gründen ihre Investitionsentscheidungen sowie die Preisfindung auf die Bonität der jeweiligen Schuldner. Zur Unterstützung der Entscheidungsfindung lässt die DFS ihre Bonität durch Kreditbewertungsagenturen (Rating-Agenturen) in Form standardisierter Beurteilungen nach weltweit einheitlichen Verfahren einstufen. Die beiden führenden Agenturen Standard & Poor's und Moody's bestätigten der DFS erneut die bestmöglichen Bonitätsbeurteilungen sowohl im kurz- als auch im langfristigen Bereich (A-1+/AAA, P1/Aaa).

Zur Deckung ihres laufenden Kapitalbedarfs, zur Refinanzierung von zwei endfälligen Anleihen sowie in Vorbereitung auf einen erhöhten Liquiditätsbedarf in Folge der anstehenden Regulierung platzierte die DFS im Geschäftsjahr 2010 am außerbörslichen Kapitalmarkt zwei Schuldscheindarlehen von jeweils 87,5 Mio. EUR. Die Darlehen haben eine Restlaufzeit bis 2017 bzw. 2020.

Zum Jahresende 2010 betrug das Emissionsvolumen der DFS aus Anleihen nominal 47,2 Mio. EUR mit Restlaufzeiten von bis zu acht Jahren sowie aus Schuldscheindarlehen 175 Mio. EUR mit Restlaufzeiten von bis zu zehn Jahren. Der durchschnittliche Nominalzinssatz der Anleihen und Schuldscheindarlehen ermittelt sich am Bilanzstichtag mit 3,182 %.

Die bestehenden Anleihefinanzierungen sind im Wesentlichen fest verzinslich oder durch Zinsswap-Vereinbarungen von variabler in feste Verzinsung getauscht.

Ein Konsortialkreditvertrag über 160 Mio. EUR dient der DFS im Berichtsjahr als „Back-up“-Linie zur Einlösung fälliger Commercial Paper.

Die DFS betreibt über eine Cashpool-Vereinbarung das Cash-Management für alle Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis von mehr als 50 % besteht.

Mitarbeiter

Für den nachhaltigen Erfolg der DFS sind motivierte und qualifizierte Mitarbeiter eine unabdingbare Voraussetzung. Hierzu zählt auch die stetige bedarfsorientierte Weiterentwicklung der im Unternehmen Beschäftigten im Rahmen von Förderprogrammen.

Die DFS beschäftigte zum 31. Dezember 2010 insgesamt 5.938 Mitarbeiter. Folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Mitarbeiterzahl der DFS:

	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006
Stammpersonal Gesamt	5.938	5.596	5.342	5.126	5.165
Angestellte	5.074	4.745	4.530	4.368	4.382
Beurlaubte Soldaten	263	268	267	272	285
Gewerbliche Arbeitnehmer	31	32	32	33	34
Kaufm. Auszubildende	45	45	39	42	37
Auszubildende Flugverkehrskontrolle	213	175	112	27	26
Mitarbeiter des Luftfahrt-Bundesamts	312	331	362	384	401

Die Belegschaft setzt sich aus 5.074 Angestellten, 263 beurlaubten Soldaten, 31 gewerblichen Arbeitnehmern, 258 Auszubildenden und 312 Mitarbeitern des Luftfahrt-Bundesamts (LBA) zusammen. Die Mitarbeitergruppe des LBA wird durch 240 Beamte sowie 72 Tarifangestellten des öffentlichen Dienstes gebildet. 47 % der Mitarbeiter sind in der Flugverkehrskontrolle (inklusive unterstützender Tätigkeiten) und 8 % in der unterstützenden Technik tätig. Die restlichen 45 % sind in unterstützenden Bereichen wie z.B. Finanzen, Personalma-

nagement, Ausbildung, IT, Facility Management, Safety Management und Projektmanagement beschäftigt.

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Belegschaft der DFS um 6,1 %. Dies ist wiederum auf den hohen Bedarf an Fluglotsen zurückzuführen. Auf der einen Seite sind die altersbedingten Abgänge zu kompensieren, auf der anderen Seite muss der reduzierten Arbeitszeit für Fluglotsen gemäß des Tarifvertrages im Rahmen des Belastungsausgleichs Rechnung getragen werden. Darüber hinaus ist die künftige Verkehrsentwicklung in Betracht zu ziehen. Des Weiteren wurden verstärkt Techniker und Ingenieure eingestellt, um dem gestiegenen Anspruch der im Betrieb befindlichen sowie der im Projektstatus befindlichen Systeme gerecht zu werden.

Der Anteil der weiblichen Arbeitnehmer an der Gesamtbelegschaft der DFS liegt bei 27 %. 644 Personen waren in Teilzeit beschäftigt, davon 437 Frauen und 207 Männer. Die Anzahl der Teilzeitkräfte hat sich seit 2002 nahezu verdoppelt.

Die Quote der ausländischen Mitarbeiter lag bei 4,3 % und hat sich im Jahr 2010 gegenüber 2009 um 0,4 Prozentpunkte erhöht. Insgesamt beschäftigte die DFS 2010 253 ausländische Mitarbeiter aus 50 Nationen. Der Großteil kommt aus den USA und Großbritannien, gefolgt von Österreich und Spanien.

Die Altersstruktur der Mitarbeiter ist ausgewogen. Das Durchschnittsalter liegt bei 41 Jahren. Das Durchschnittsalter für Männer beträgt 42 Jahre, für Frauen hingegen 39 Jahre. Die Fluktuationsquote, in der ausschließlich freiwillige Austritte berücksichtigt werden, bewegte sich 2010 auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Sie betrug im Jahr 2010 0,9 % und lag somit weit hinter der durchschnittlichen Fluktuationsquote deutscher Dienstleistungsunternehmen in Höhe von 2,9 % (Quelle: Deutsche Gesellschaft für Personalführung 2010).

Die DFS beschäftigt Tarifmitarbeiter, außertarifliche Mitarbeiter und dienstüberlassene Mitarbeiter des LBA. Tarifmitarbeiter unterliegen dem Eingruppierungstarifvertrag. Die freie Verhandlung von Konditionen charakterisiert die außertariflichen Mitarbeiter. Für sie gelten Zielvereinbarungen in fachlicher und sozialer Hinsicht, woraus sich dann anhand des Erfüllungsgrades ihrer Vereinbarungen die variablen Gehaltsbestandteile bemessen.

Die dienstüberlassenen Mitarbeiter des LBA bilden die dritte Beschäftigtengruppe der DFS. Für diese Beamten und Angestellten gilt nach wie vor die Bundesbesoldungsordnung und der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Die DFS übernimmt hierfür die anfallenden Aufwendungen.

Fluglotsen und Flugdatenbearbeitern ist es möglich, in die Übergangsversorgung, welche dem Ruhestand vorgeschaltet ist, einzutreten. Dieser Übergangsversorgungsanspruch determiniert einen maßgeblichen Teil des Verpflichtungsbetrags.

Hinsichtlich der Vergütungsstruktur für die Geschäftsführung verweisen wir auf den Anhang, Organe der Gesellschaft, unter Punkt 5.11.

Seit vielen Jahren stehen in der DFS GmbH Ausbildungsplätze für Berufseinsteiger zur Verfügung. Im Jahr 2010 haben insgesamt 247 Auszubildende die Ausbildung in der DFS begonnen: am 1. September 2010 begannen 20 Auszubildende in den Berufsbildern Bürokaufmann/-frau und Fachinformatiker ihre Ausbildung bzw. das duale Studium Bachelor of Engineering Informationstechnik - Fachrichtung Nachrichtentechnik und Informatik, Bachelor of Science Informatik und Bachelor of Arts Luftverkehrsmanagement. 197 Auszubildende zum Fluglotsen und 24 Auszubildende zum Flugdatenbearbeiter traten im Laufe des Jahres zu verschiedenen Terminen ihre Ausbildung an.

In den nächsten Jahren wird das Angebot der dualen Studiengänge in der DFS kontinuierlich ausgeweitet werden. Die DFS reagiert hiermit auf den zukünftig großen Bedarf an Fachkräften, die auf diesem Wege innerhalb des Unternehmens ausgebildet werden und mit hoher Wahrscheinlichkeit nach der Ausbildung Aufgaben in der DFS übernehmen können.

Im Jahr 2011 werden voraussichtlich 154 Fluglotsen, 24 Flugdatenbearbeiter und 20 Auszubildende/Studenten eingestellt. Im Jahr 2012 stehen voraussichtlich 211 Ausbildungsplätze für Fluglotsen, 32 Ausbildungsplätze für Flugdatenbearbeiter sowie weitere Ausbildungs- und Studienplätze zur Verfügung.

Im Januar 2010 wurde ein Konzept zur Nutzung von sozialen Kommunikationsnetzwerken im Personalmarketing erstellt und in den Folgemonaten mit dessen Umsetzung begonnen. Ziel ist ein Zugewinn der DFS bei der Präsenz am Arbeitsmarkt, eine Steigerung des Bekanntheitsgrades und des Arbeitgeberimages und die schnelle, nachhaltige und kostengünstige Gewinnung von qualifizierten und motivierten Nachwuchskräften in ausreichender Anzahl.

Nachtragsbericht

Am 27. Januar 2011 beteiligte sich die TTC GmbH an der Tower Air Traffic Services S.L. (TATS) mit Sitz in Madrid. Somit sind an der TATS die TTC GmbH und die INDRA Sistemas S.A. zu je 50 % beteiligt. Das Gemeinschaftsunternehmen hat das Ziel, Flugsicherungsdienste an spanischen Flughäfen zu erbringen. Die hierfür erforderliche SES-Zertifizierung ist bereits beantragt.

Risikobericht

Die DFS verfügt über ein eingespieltes Instrumentarium zur Identifikation, Analyse, Überwachung und Steuerung der mit dem Geschäftsbetrieb einhergehenden Risiken. Die ständige Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems – orientiert an Veränderungen des Unternehmens und der Luftverkehrsbranche – gewährleistet auch zukünftig eine frühzeitige Identifikation von Risiken und damit verbunden die Einleitung von Gegenmaßnahmen.

Der Risikomanagement-Prozess

Der Risikomanagement-Prozess der DFS legt Standards für die laufende funktions- und prozessübergreifende Erkennung und Bewertung von Unternehmensrisiken fest, beginnend mit den Anträgen zur Genehmigung von Geschäftsvorhaben und Projekten.

Die Themenfelder zur Prüfung etwaiger Auswirkungen sind in vier Kategorien zusammengefasst:

1. Betrieb: z. B. Erfüllung des gesetzlichen Auftrags, technische Infrastruktur
2. Finanzen: z. B. Kosten, Finanzmarkt, Kunden und Lieferanten
3. Führung: z. B. Strategie, Personal, Organisation
4. Externes Umfeld: z. B. Politik und Gesetze, Katastrophen und Terroranschläge

Die Prüfung erfolgt sowohl für den gebührenfinanzierten wie auch für den preisfinanzierten Bereich. Mögliche Risiken für die DFS aus den Tochtergesellschaften sind einbezogen.

Die Risikobewertung richtet sich nach einer Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und der möglichen Schadenshöhe der betrachteten Gefährdungen durch die meldenden Bereiche. Dabei ist grundsätzlich eine quantifizierte Bewertung angestrebt; in begründeten Fällen ist eine qualifizierte Bewertung zulässig. Für die Bandbreite einer qualifizierten Bewertung sind Eckwerte in einer abgestimmten Bewertungsmatrix zentral festgelegt. Daraus ergibt sich

die Einteilung der gemeldeten Risiken in „rot“/bestandsgefährdend, „gelb“/wesentlich und „grün“/bereichsintern.

Die daraus resultierende Risikoberichterstattung an die Geschäftsführung findet vierteljährlich, die der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat der DFS halbjährlich statt. Sie enthält eine Übersicht der Veränderungen zur Vorperiode sowie alle Risiken, die im Berichtszeitraum geschlossen wurden.

Der Risikomanagement-Prozess ist in einer Prozessbeschreibung und einer fachlichen Anweisung zum Risikomanagement verbindlich beschrieben. Seine Funktionsfähigkeit wird im Rahmen der Jahresabschlussprüfung von den beauftragten Wirtschaftsprüfern sowie regelmäßig von der Internen Revision geprüft.

Die Organisation

Die Geschäftsführung der DFS hat einen eigenständigen Bereich Risiko- und Vertragsmanagement für die zentrale Umsetzung des Risikomanagement-Systems im Unternehmen eingesetzt. Aufgabenschwerpunkte sind die methodische Weiterentwicklung inklusive Festlegung der Dokumentationserfordernisse und die zentrale Risikoberichterstattung an die Geschäftsführung.

Das Management der Risiken erfolgt grundsätzlich zuständigkeitsbezogen durch die Organisationseinheiten. Die Leiter der Organisationseinheiten sind im Rahmen ihrer Führungsaufgabe zur vierteljährlichen Aktualisierungsmeldung bzw. zur bedarfsbezogenen Ad-hoc-Meldung verpflichtet. Dabei werden auch die Maßnahmen zur Begrenzung und Bewältigung von Risiken überprüft und ergänzt. Der Prognosezeitraum beträgt im Allgemeinen ein Jahr. Die Leiter der Organisationseinheiten tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit ihrer Aussagen zur Risikosituation ihrer Bereiche.

Für die bereichs- und prozessübergreifende Betrachtung der aus den Bereichen gemeldeten Risikosituationen wurde 2004 das Gremium „Risikomanagement-Ausschuss“ (RMA) zur Unterstützung des zentralen Bereichs eingerichtet. Die Mitglieder gehören in der Regel zur ersten Führungsebene, sind nah am unternehmerischen Entscheidungsgeschehen, kennen unternehmensweite Zusammenhänge und können daher zu einer zutreffenden Gesamtschau beitragen.

Darstellung der wesentlichen Risikofelder

Im Folgenden werden wesentliche Risikofelder erläutert:

Versicherte Risiken

Der Versicherungsschutz der DFS deckt die gängigen versicherbaren Risiken ab und erstreckt sich auch auf Mehrheitsbeteiligungen, die mitversichert sind. Er umfasst insbesondere die Kompensation für den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechungen und 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 sowie in einigen Fällen wie der Vorfeldkontrolle die vertraglich übernommene Haftpflicht bis zur genannten Höhe gedeckt.

Auch Schadensersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken sind über Versicherungen abgedeckt.

Umfeld- und Branchenrisiken

Die DFS ist Markt- und Umfeldrisiken ausgesetzt, wie zum Beispiel politischen Ereignissen, wirtschaftlichen Entwicklungen oder grenzüberschreitenden gesundheitlichen Risiken, die Einfluss auf Verkehrsströme und -volumen haben. Gegen diese Risiken gibt es keine Absicherung; ihre Auswirkungen können nur teilweise kompensiert werden.

Die DFS berücksichtigt bekannte Risiken in ihren Verkehrsprognosen. Da diese Prognosen bei der Gebührenkalkulation ein wesentliches Element darstellen, sind die zum Planungszeitpunkt bekannten Marktrisiken im Gebührensatz berücksichtigt.

Die Gefahr von Terroranschlägen, ebenso wie das Konfliktpotenzial im Nahen und Mittleren Osten, bleibt nach wie vor bestehen und stellt ein nicht vorhersehbares Risiko für die Entwicklung des Luftverkehrs dar. Konflikte mit negativen Auswirkungen auf den Luftverkehr sowie Pandemien können jedoch derzeit nicht festgestellt werden.

Das Bundeskabinett hat die Einführung einer passagierabhängigen Luftverkehrsabgabe in Deutschland ab 1. Januar 2011 beschlossen. Dem Gesetz zufolge werden für Inlandsflüge und Kurzstreckenrouten in Europa acht Euro je Passagier fällig, für Mittelstrecken liegt der Satz bei 25 Euro, und für Langstreckenflüge werden 45 Euro erhoben. Insgesamt steigt durch die passagierabhängige Luftverkehrsabgabe die Kostenbelastung für die gesamte Luftverkehrsbranche. Einige Fluggesellschaften haben daraufhin angekündigt, ihr Streckennetz auszudünnen.

Die Änderungen der europäischen Verordnungslage führen unter anderem zu einer Ablösung der heutigen Vollkostendeckung durch einen Einstieg in die ökonomische Regulierung. Durch diesen grundsätzlichen Parameterwechsel entstehen der DFS neue Regulierungsrisiken, die sich insbesondere in einem Kosten-, aber auch einem Verkehrsmengenrisiko ausdrücken. Als erste Regulierungsperiode ist im Streckenbereich der Zeitraum 2012 bis 2014 vorgesehen.

Die von der EU-Kommission beschlossene Aufnahme von Schadstoffemissionen des Luftverkehrs in den Emissionshandel ab 2012 stellt eine weitere Veränderung der Rahmenbedingungen dar. Es ist zu erwarten, dass bei der Einführung des Emissionshandels die Fluggesellschaften diese Kosten direkt an die Kunden weitergeben. Einschränkungen des geplanten Luftverkehrswachstums sind daraufhin möglich, aber vorab nicht in Zahlen prognostizierbar.

Experten aus der Ölbranche und Analysten von renommierten Finanzinstituten schließen langfristig eine Rückkehr zu historischen Rekordölpreisen von ca. 150 Dollar pro Barrel nicht aus. Ein Anstieg im Ölpreis wird meistens in Form von Flugpreiserhöhungen direkt an die Kunden weitergegeben.

Gewährleistungsverpflichtungen aus dem preisfinanzierten Geschäft werden im Rahmen eines auftragsbezogenen Qualitätsmanagements Rechnung getragen.

Unternehmensstrategische Risiken

Angesichts der Veränderungen im Umfeld der europäischen Flugsicherungsorganisationen führt die DFS eine rollierende strategische Planung durch. Als Resultat der jährlichen strategischen Planung wird die Ausrichtung des Unternehmens mit dem Ziel angepasst, sich auch zukünftig in veränderten Umfeldbedingungen erfolgreich zu positionieren.

Ausgehend von der Vision der DFS mit ihrer langfristigen Zielrichtung verleiht die strategische Planung Stabilität und Orientierung vor dem Hintergrund der Veränderungen, denen das Unternehmen in den kommenden Jahren begegnen wird, z. B. die zunehmend europäische Ausrichtung der Flugsicherung, die sich in der Bildung funktionaler Luftraumblöcke (FAB¹⁶) sowie der Harmonisierung der Flugsicherungssysteme in Richtung Interoperabilität manifestiert.

Unter Berücksichtigung des SES-II-Leistungssystems und der ab 2012 beginnenden ökonomischen Regulierung hat die DFS Steuerungsgrößen zur Operationalisierung ihrer Unternehmensstrategie in den Schlüsselbereichen Sicherheit, Kapazität, Umwelt und Kosteneffizienz festgelegt und verfolgt deren Entwicklung laufend. Somit können notwendige Maßnahmen bei Abweichung von den internen und zukünftig auch externen Leistungszielen rechtzeitig eingeleitet werden.

Weitere Herausforderungen liegen u. a. in der demografischen Entwicklung: es wird zunehmend schwieriger, qualifizierte Bewerber am Arbeitsmarkt zu finden. Eine Entspannung wird aufgrund rückläufiger Schul- und Hochschulabsolventenzahlen auf absehbare Zeit nicht eintreten.

Auch die Weiterentwicklung der heutigen Flugsicherungssysteme – hin zu einem interoperablen, globalen, ganzheitlichen, vernetzten Flugverkehrsmanagementsystem, in dem die Subsysteme stark voneinander abhängig sind – die in SESAR betrieben wird, ist mit erheblichen Umstellungsmaßnahmen und zusätzlichem finanziellen Aufwand verbunden.

Leistungswirtschaftliche und informationstechnische Risiken

Oberste Priorität der DFS ist die Sicherheit des Luftverkehrs. Die DFS hat ein Sicherheitsmanagementsystem entsprechend den Vorgaben der VO (EG) 2096/2005 eingerichtet und dieses entsprechend den Anforderungen umgesetzt.

Insbesondere werden auf allen Ebenen der Planung, der Realisierung und des Betriebs der Infrastruktur der DFS vielfältige Maßnahmen ergriffen, um die Wahrscheinlichkeit eines die Sicherheit des Luftverkehrs gefährdenden und wirtschaftlich relevanten Ausfalls der betrieblichen Infrastruktur der DFS zu minimieren.

¹⁶ FAB

Functional Airspace Block

In das Risikomanagementsystem der DFS sind neben den Systemen und Anwendungen der Flugsicherungsdienste auch die administrativen Systeme und Anwendungen aufgenommen.

Maßnahmen zur Vermeidung von sicherheitsbezogenen bzw. wirtschaftlich relevanten Ausfällen sind beispielsweise die Verdoppelung und räumliche Trennung der kritischen Systeme, die umfangreiche Datensicherung mit Auslagerung und das SAP-Backup-Rechenzentrum.

Personalrisiken

Das Engagement und die Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeiter sind für die DFS zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des deutschen Luftraums sowie für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens von entscheidender Bedeutung.

Aufgrund der demografischen Entwicklung und des stärker werdenden Wettbewerbs um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte intensiviert die DFS weiterhin ihre Personalmarketingmaßnahmen. Ein Hauptfokus liegt hierbei speziell auf den Zielgruppen Lotsennachwuchs und Hochschulabsolventen der Fachrichtungen Informatik, Mathematik, Physik, Ingenieur- und Wirtschaftsingenieurwissenschaften. Um ausreichenden Nachwuchs zu gewinnen, bedient sich die DFS eines umfassenden Maßnahmenportfolios, um dem enger werdenden Bewerbermarkt begegnen zu können.

Zudem wird die DFS neben den verantwortungsvollen Aufgabengebieten ihre sehr guten Arbeitsbedingungen stärker kommunizieren, um eine höhere Wahrnehmung als attraktiver Arbeitgeber zu erlangen. Hierfür werden auch die sogenannten sozialen Kommunikationsnetzwerke, wie z. B. Facebook oder Xing, genutzt sowie der Internet-Auftritt „Arbeitgeber DFS“ auf der DFS-Homepage optimiert.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Grundsätze des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements

Im Rahmen ihres Geschäftes ist die DFS Zins- und Währungsrisiken ausgesetzt. Im Fokus des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements stehen außerdem Kontrahenten- und Liquiditätsrisiken.

Ziel des Risikomanagements ist eine Begrenzung bzw. Minimierung vorhandener Risiken. Spekulative Risikopositionen, losgelöst vom Grundgeschäft, sind unzulässig. Als Teil des gesamten Risikomanagementsystems setzt die DFS zum Management von Marktpreisrisiken (Zinsen, Devisen) Value-at-Risk-Analysen (VaR) ein. Bei diesen Analysen wird wöchentlich

die Risikoposition vom Bereich Treasury aufgrund von Marktpreisrisiken gemessen und in regelmäßigen Abständen an die Geschäftsführung berichtet. 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 %. Der kumulierte Verlust lag am 31. Dezember 2010 mit 95 %-iger Wahrscheinlichkeit unter 4.308 TEUR (Vorjahr: 365 TEUR).

Der VaR wird folgendermaßen ermittelt: Mit Hilfe von statistischen Zeitreihen über relevante Finanzmarktdaten (Zinssätze, Devisenkurse) werden durch so genannte Historische Simulationen aus der Vergangenheit 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 Anleihen, Schuldscheindarlehen, Zinsderivate, Wertpapiere, Devisen-Sicherungsgeschäfte sowie die dazugehörigen Risikopositionen (Fremdwährungsbestellungen, Fremdwährungsforderungen /-verbindlichkeiten).

Wechselkursrisiko

Die DFS unterliegt Transaktionsrisiken im Rahmen grenzüberschreitender Beschaffungsvorgänge. Der größte Teil der Fremdwährungsbestellungen/-verbindlichkeiten entsteht durch Lieferantenfakturierung in US-Dollar (USD). Das Gesamtvolumen betrug ca. 6,5 Mio. USD im Berichtszeitraum (Vorjahr: 4,0 Mio. USD). Andere Währungen sind nur in geringem Umfang betroffen.

Diese Risiken werden durch Sicherungsgeschäfte mit Hilfe von derivativen Finanzinstrumenten begrenzt.

Wechselkursrisiken von Finanzgeschäften (Fremdwährungsanleihen, Commercial Paper) werden sofort bei Geschäftsabschluss kongruent abgesichert.

Zinsänderungsrisiko

Sowohl im Bereich der Finanzierungen als auch der Finanzanlagen ist die DFS einem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt.

Die DFS setzte im Jahr 2010 zur Steuerung des Zinsänderungsrisikos derivative Finanzinstrumente zum Zwecke der Absicherung und Aufwandsminimierung ein. Die Effektivität der Sicherung wird durch Laufzeit- und Volumenkongruenz zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft gewährleistet.

Sonstige Preisrisiken

Sonstige Preisrisiken sind nicht vorhanden bzw. nicht bekannt.

Liquiditätsrisiko

Die tägliche Liquidität wird vom Bereich Treasury überwacht und mithilfe einer unterjährigen Liquiditätsplanung gesteuert. Zur Absicherung stehen der DFS aufgrund ihrer hervorragenden Bonität neben den Kapitalmarktprogrammen ein Konsortialkreditvertrag in Höhe von 160 Mio. EUR zur Verfügung. Im Berichtsjahr verfügte die DFS über adäquate Liquidität.

Ausfallrisiko

Die DFS ist aus ihrem operativen Geschäft und aus Finanzinstrumenten einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Im Finanzanlagebereich werden Geschäfte nur mit Kontrahenten mit einer Einstufung von langfristig mindestens AA-/Aa3, kurzfristig A-1/P-1 oder entsprechender hoher Bonität bzw. sonstiger Risikoabsicherung abgeschlossen. Im operativen Geschäft werden die Forderungen laufend überwacht. Ausfallrisiken werden mittels Einzelwertberichtigungen berücksichtigt. Das maximale Ausfallrisiko wird durch die Buchwerte der in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerte wiedergegeben.

Ausfallrisiken aus der laufenden Cross-Border-Leasing-Transaktion (QTE-Lease) bestehen derzeit nicht.

Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Der Rechnungslegungsprozess der DFS ist ausgerichtet auf die ordnungsgemäße und effiziente Darstellung aller finanz- und rechnungslegungswirksamen Vermögens- und Schuldposten und der damit verbundenen Geld- und Leistungsströme. Die Beurteilung der Geschäftsvorfälle und ihre Erfassung erfolgen unter Beachtung internationaler und nationaler Rechnungslegungsvorschriften sowie der gültigen Vorgaben des Gebühren- und Steuerrechts.

Umgesetzt wird dies durch eine Aufbau- und Ablauforganisation in den zuständigen Bereichen, deren Aufgaben in Funktionsdiagrammen und ISO-zertifizierten Dokumenten beschrieben sind. Für jeden Mitarbeiter dieser Bereiche sind prozess- und kompetenzorientierte Stellenbeschreibungen vorhanden.

Alle buchungspflichtigen Geschäftsvorfälle und Bilanzierungspflichten der DFS werden mit einem standardisierten ERP¹⁷-Softwareprodukt, hier SAP R/3, erfasst und erfüllt. Durch die eingesetzte Software finden programmierte Plausibilitätsprüfungen statt. Die im System hinterlegten Zugriffsberechtigungen und Funktionstrennungen werden nicht durch den Finanzbereich verwaltet.

Die gesetzlichen Vorschriften werden in allen Bereichen durch detaillierte unternehmensinterne Anweisungen ergänzt. Dazu gehören die Festlegungen zur externen Rechnungslegung in Form von internen Bilanzierungshandbüchern, Bilanzierungsentscheidungen und Richtlinien. Die Richtlinien werden laufend aktualisiert und bei Bedarf angepasst. Für die interne Rechnungslegung gelten die speziell auf das Geschäftsmodell der DFS ausgerichteten europäischen Rechtsverordnungen des Gebührenrechts. Neben der Kontrolle der Wirtschaftlichkeit wird die Trennung gebührenfinanzierter und preisfinanzierter Aufgaben vollzogen.

Möglicherweise, die Rechnungslegung gefährdenden und als solche identifizierten Risiken wird durch monatliche Berichterstattung zu den Ergebnissen der internen und externen Rechnungslegung an die Geschäftsführung begegnet. Die Differenzen der Ist-Ergebnisse zu den Planungen werden analysiert. Diese Berichterstattung wird ergänzt durch kontinuierliche und standardisierte Informationen an die Aufsichtsgremien der Geschäftsführung.

Über die Abweichungen werden Frühwarnsignale definiert. Mit deren Unterstützung sollen Risiken aus der laufenden Geschäftstätigkeit erkannt und systematisch verfolgt werden. Sie bilden die Basis daraus abzuleitender Gegenmaßnahmen.

Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfolgt in einem organisierten Prozess, der die Vollständigkeit und Richtigkeit sicherstellt. Die Abschlussprüfer nehmen an den beratenden Sitzungen der Überwachungsorgane teil und berichten über ihre Prüfungsergebnisse.

Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem des Rechnungslegungsprozesses, dessen wesentliche Merkmale zuvor beschrieben sind, gewährleistet einen effizienten Rechnungslegungsprozess, in dem Fehler weitgehend vermieden, aber entdeckt werden können.

¹⁷ ERP

Sonstige Risiken

Sonstige wesentliche Risiken wurden nicht identifiziert.

Gesamtrisiko

Gemäß der Einschätzung der Risikolage des Unternehmens durch die Geschäftsführung der DFS sind derzeit keine Risiken erkennbar, die einzeln oder gebündelt auftretend den Bestand der DFS gefährden könnten.

Prognosebericht

Zukünftige Unternehmensentwicklung

Der Prognosebericht beinhaltet Aussagen und Informationen zur Entwicklung der DFS, die in der Zukunft liegen. Diese basieren auf Erwartungen und Annahmen des Unternehmens zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Prognoseberichts und unterliegen bekannten und unbekanntem Risiken. Der Unternehmenserfolg wird von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst und liegt zum Teil außerhalb des Einflussbereichs des Unternehmens.

Die DFS führt die in den vergangenen Jahren begonnene Vorbereitung auf sich verändernde Rahmenbedingungen in Europa konsequent fort. In diesem Zusammenhang stellt die Initiative zum einheitlichen europäischen Luftraum (SES) der Europäischen Kommission einen bedeutenden Faktor dar.

Die Verordnungen des SES-II-Paketes (Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004) durch die Europäische Kommission beinhalten folgende wesentliche Zielsetzungen:

- Die Einführung eines Leistungssystems, welches verbindliche Leistungsziele für die jeweilige Regulierungsperiode auf europäischer sowie auf nationaler/FAB-Ebene für die Schlüsselbereiche Sicherheit, Kapazität, Umwelt und Kosteneffizienz vorgibt. Ziel ist die Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und der Netzfunktionen im einheitlichen europäischen Luftraum.
- Die Anpassung der Gebührenverordnung, um u.a. die in der Verordnung zum „Performance Scheme“ vorgesehene Risikoteilung für die Verkehrs- und die Kostenentwicklung sowie die Einführung eines Bonus-/Malussystems umzusetzen.

- Die Benennung von Flugsicherungsdienstleistern zur Durchführung von Flugverkehrskontrolldiensten in grenzüberschreitenden Lufträumen unabhängig von der Nationalität.
- Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, bis 2012 die Maßnahmen zur Einführung von grenzüberschreitenden Luftraumblocks, sogenannten FAB, zu ergreifen.
- Die Entwicklung einer gemeinschaftlichen Infrastruktur für die Bereitstellung von Luftfahrt Daten.
- Die Einführung von Netzwerkmanagement-Funktionen zur Optimierung der Luftraumnutzung.
- Die Ausweitung der Kompetenzen der EASA¹⁸ auf die Bereiche Flughäfen und ATM.

Eine konkrete Maßnahme zur Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums (SES) ist die Bildung eines grenzüberschreitenden Luftraumblocks zur gemeinsamen Verwaltung. Deutschland beteiligt sich aktiv, zusammen mit den Benelux-Staaten, Frankreich, der Schweiz und der EUROCONTROL-Zentrale in Maastricht, an der Konkretisierung und Umsetzung dieses Vorhabens. Ziel ist es, das zukünftige Flugsicherungssystem nicht mehr an den nationalen Grenzen, sondern an den optimalen Verkehrsflüssen zu orientieren und somit die Kapazität und Dienstleistungsqualität im Luftraum weiter zu steigern.

Eine weitere Forderung der europäischen Initiative zielt auf die Modernisierung des Flugverkehrsmanagementnetzwerks ab. Das Programm SESAR (SES Air Traffic Management Research) verfolgt hierzu das Ziel, bedarfsgerechte Verfahren und Technologien zu entwickeln. Zur Umsetzung dieses umfangreichen Projekts wurde ein Rechtssubjekt nach europäischem Recht geschaffen – das „SESAR Joint Undertaking“. Die DFS ist diesem als Mitglied beigetreten und bearbeitet wegweisende Arbeitspakete.

Die Verordnungen der Europäischen Kommission zur Gebührenregulierung (EG) Nr. 1191/2010 und zur Leistungsregulierung (EG) Nr. 691/2010 konkretisierten die weiteren Umsetzungsschritte im Zusammenhang mit SES II. Im Rahmen dieser Regulierung werden durch die Europäische Kommission Leistungsziele verabschiedet, die auf europäischer Ebene durch ein schrittweises Herunterbrechen durch die beteiligten FAB und/oder auf nationaler Ebene zu erreichen sind. Die erste Regulierungsperiode beginnt am 1. Januar 2012 und endet am 31. Dezember 2014. Die Umsetzung dieser Verordnungen wird den Druck der Effizienzsteigerung auf die DFS in Form von monetären und nicht monetären Leistungszielen erhöhen.

¹⁸ EASA

Der europäische Ausschuss für den einheitlichen Luftraum hat sich diesbezüglich u.a. auf folgende europaweit einheitliche Leistungsziele für die erste Regulierungsperiode 2012 bis 2014 geeinigt, welche bis Anfang 2011 von der Europäischen Kommission verabschiedet werden müssen. Die Ziele betreffen die Schlüsselbereiche Kapazität, Umwelt und Kosteneffizienz. Für den Bereich Sicherheit wurde in der ersten Regulierungsperiode kein europäischer Zielwert definiert, um Erfahrungen mit den unterschiedlichen Sicherheitsindikatoren sammeln zu können. Die Staaten haben jedoch die Möglichkeit, auf FAB- bzw. nationaler Ebene Zielwerte auch für das KPA Sicherheit festzulegen.

Im Bereich Kapazität ist die Vorgabe, die durchschnittliche Zahl der ATFM¹⁹-Verspätungsminuten pro Flug bis 2014 europaweit auf 0,5 Minuten zu senken. Im Bereich Kosteneffizienz liegt das europäische Ziel, die Streckengebührenrate im europäischen Schnitt bis 2014 auf 53,92 Euro (inflationsbereinigt) zu senken und entspricht einem jährlichen Rückgang von 3,5 Prozent in Bezug auf das Basisjahr 2011. Diese Zielwerte können durch die Kommission bei extremen Verkehrs- oder Kostenschwankungen angepasst werden.

Die Verordnung zum Leistungssystem gibt keine Methodik vor, wie die europäischen Leistungsziele auf die Ebene einzelner FAB oder Staaten herunter gebrochen werden. Die direkte Auswirkung auf die DFS ist somit derzeit nicht konkretisierbar. Fest steht jedoch, dass die nationalen oder FAB-Ziele zum Erreichen der europäischen Zielwerte beitragen müssen und keinesfalls im Widerspruch zu diesen stehen dürfen. Darüber hinaus haben die Staaten des FABEC²⁰ entschieden, der Kommission bis Juni 2011 einen gemeinsamen FABEC-Leistungs-Plan vorzulegen.

Am 2. Dezember 2010 haben die Verkehrsminister sowie hochrangige militärische Vertreter aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, der Niederlande und der Schweiz den FABEC-Staatsvertrag unterschrieben. Der FABEC-Staatsvertrag ist ein bedeutender Schritt zur effektiven Umsetzung des von der Europäischen Kommission aufgesetzten Programms für einen einheitlichen europäischen Luftraum (SES), dessen Flugverkehrsmanagement sich zukünftig an Verkehrsströmen ungeachtet nationaler Grenzen orientiert. Die Ratifizierung des Staatsvertrags erfolgt voraussichtlich bis 2012.

¹⁹ ATFM Air Traffic Flow Management

²⁰ FABEC Functional Airspace Block Europe Central

Für das kommende Jahr wird mit einer Fortsetzung der positiven wirtschaftlichen Entwicklung gerechnet. Beeinträchtigungen des Wirtschaftswachstums könnten sich aus dem Auslaufen der Konjunkturprogramme sowie aus der Schuldenkrise einiger europäischer Länder ergeben. Für die Folgejahre wird ebenfalls eine weiter steigende Flugverkehrsentwicklung prognostiziert. Eine rechtzeitige Anpassung der bereitzustellenden Flugsicherungskapazität ist notwendig, um in Zukunft flugsicherungsbedingte Kapazitätsengpässe im nationalen und internationalen Flugverkehr zu vermeiden. Zusätzlich wird verstärkt in die Ausbildung von FVK²¹-Lotsen sowie in kapazitätserweiternde Flugsicherungssysteme bzw. in die Infrastruktur der drei wichtigsten internationalen deutschen Verkehrsflughäfen Frankfurt, München und Berlin investiert. Zudem startet die DFS das Optimierungsprogramm „Heading 2012“ mit dem Ziel, die Effizienz der DFS weiter zu verbessern und auf die europäischen Zielwerte auszurichten.

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft dürfte sich auch im Jahr 2011 stabil entwickeln. Entsprechend nimmt die Bundesregierung in ihrem Jahreswirtschaftsbericht 2010 ein reales Wirtschaftswachstum des Bruttoinlandsprodukts für 2011 von +2,3 % an. Im Jahr 2012 soll das Bruttoinlandsprodukt um weitere 1,7 % steigen. Dazu soll insbesondere der Aufschwung in der Binnenwirtschaft und im Außenhandel beitragen. Darüber hinaus geht die Bundesregierung von einem Sinken der Arbeitslosenzahlen und steigender Beschäftigung aus. Die meisten Wirtschaftsforschungsinstitute erwarten gleichfalls für das Jahr 2011 ein Plus von 2,2 % bis 2,5 %.

Die International Air Transport Association (IATA), die weltweit rund 230 Airlines repräsentiert, sieht die Branche auf einem Erholungskurs und erwartet, dass die Airlines mehr und mehr in der Gewinnzone landen. Für 2011 prognostiziert der Verband einen Gewinn seiner Mitglieder von 9,1 Mrd. Dollar.

Im deutschen Luftverkehr können ungünstigere Rahmenbedingungen das Luftverkehrswachstum bremsen. Zum einen wird mit einem weiter steigenden Ölpreis gerechnet. Zusätzlich belastet werden die Unternehmen durch die neue Luftverkehrssteuer, die vom 1. Januar 2011 an erhoben wird.

²¹ FVK

Flugverkehrskontrolle

EUROCONTROL geht in seiner Mittelfristprognose für 2011 von einem Verkehrswachstum von rund 5,7 % in Deutschland aus, wobei ein Teil auf Wiederaufholungseffekte von Flugausfällen in Folge der Aschewolke zurückzuführen ist. Mittelfristig erwartet EUROCONTROL wieder Verkehrssteigerungen für Deutschland mit einem jährlichen Anstieg von rund 3,3 % der IFR-Flüge bis 2017.

Entwicklung der Ertrags- und Finanzlage

Die aus den im Dezember 2010 verabschiedeten Verordnungen resultierenden finanziellen Rahmenbedingungen werden in eine neue Planung ab dem Jahr 2012 übertragen. Dabei werden die Auswirkungen zur Verkehrsrisiko- und Kostenteilung sowie mögliche Anreizregelungen bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten auf die Ertrags- und Finanzlage eine höhere Aufmerksamkeit erfordern als in den vergangenen Jahren. Die vorbereitenden Aktivitäten und Analysen werden Mitte des Jahres 2011 abgeschlossen sein.

Das SES-II-Leistungssystem und die ökonomische Regulierung bedeuten einen Wechsel von dem Prinzip der unbedingten, jährlichen Vollkostendeckung hin zu einer mehrjährigen Preisregulierung, mit der die Effizienz des europäischen Flugsicherungssystems gesteigert werden soll.

Weitere Auswirkungen werden sich aus dem im Dezember 2010 unterschriebenen FABEC-Staatsvertrag ergeben. Die Ratifizierung des Staatsvertrages erfolgt voraussichtlich im Jahr 2012. Mit diesem Vertrag werden Grundlagen für einen einheitlichen europäischen Luftraum (SES) in Zentraleuropa geschaffen. Die Beleihung der DFS mit den Flugsicherungsdiensten im deutschen Luftraum ist hiervon jedoch nicht berührt. Das Rating der DFS wurde nach Vorlage der Regulierungsverordnungen wiederum bestätigt. Inwiefern die konkrete Umsetzung im Rahmen der Regulierungsvorgaben noch zu einer veränderten Einschätzung führt, bleibt abzuwarten. Bis Mitte 2011 wird der Kommission ein gemeinsamer FABEC-Leistungsplan vorgelegt werden.

Zur Deckung des Finanzbedarfs können grundsätzlich Emissionen im Rahmen des bestehenden Kapitalmarktprogramms erfolgen. Je nach Marktlage und Finanzbedarf stehen aber auch kurzfristige Refinanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Sofern keine unvorhersehbaren wirtschaftlichen Entwicklungen unsere Erlöse mindern, decken die geplanten Gebühreneinnahmen in 2011 unsere Ausgaben.

Die Prognosen für die wirtschaftliche Entwicklung in Europa und Deutschland im Jahr 2011 versprechen eine positive Entwicklung. Unterstützt wird dies durch die Infrastrukturvorhaben an den Flughäfen Berlin-Brandenburg International, Frankfurt und München. Zusätzlich erwarten wir Auswirkungen durch die Investitionen der Airlines in größeres Fluggerät. Vor diesem Hintergrund sehen wir einen Anstieg der Inanspruchnahme von Flugsicherungsdiensten in 2011 und 2012.

Public Corporate Governance Kodex

Der Corporate Governance-Bericht sowie die Entsprechenserklärung nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes werden im elektronischen Bundesanzeiger und auf der DFS-Homepage veröffentlicht.

Langen, den 3. März 2011

Die Geschäftsführung

Dieter Kaden

Ralph Riedle

Jens Bergmann

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
HGB - Bilanz per 31.12.2010**

Aktiva	31.12.2010 TEUR	31.12.2009 TEUR	Passiva	31.12.2010 TEUR	31.12.2009 TEUR
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
<u>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</u>			I. Gezeichnetes Kapital	153.388	153.388
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	148.234	149.293	II. Kapitalrücklage	74.296	74.296
2. Geleistete Anzahlungen	34.068	30.144	III. Gewinnrücklagen		
			andere Gewinnrücklagen	179.798	119.132
	182.302	179.437	IV. Gewinnvortrag	0	0
<u>II. Sachanlagen</u>			V. Jahresüberschuss	7.751	54.001
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	304.148	284.510		415.233	400.817
2. Technische Anlagen und Maschinen	150.210	149.494			
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16.624	16.893	B. Rückstellungen		
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	18.957	53.382	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	339.229	696.013
	489.939	504.279	2. Steuerrückstellungen	20.957	50.266
<u>III. Finanzanlagen</u>			3. Sonstige Rückstellungen	134.656	132.809
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	26.908	21.776		494.842	879.088
2. Beteiligungen	362	360			
	27.270	22.136	C. Verbindlichkeiten		
	699.511	705.852	1. Anleihen	47.200	92.200
B. Umlaufvermögen			2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	125.825	10.800
<u>I. Vorräte</u>			3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	9.521	816
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.677	4.025	4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35.987	47.123
2. Unfertige Leistungen	1.114	0	5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.193	6.263
3. Fertige Erzeugnisse und Waren	377	341	6. Sonstige Verbindlichkeiten	72.668	21.733
4. Geleistete Anzahlungen	14	5	- davon aus Steuern: TEUR 13.120 (i.Vj. TEUR 11.455)		
	6.182	4.371	- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: TEUR 0 (i.Vj. TEUR 0)		
<u>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>				300.394	178.935
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	130.612	123.295	D. Rechnungsabgrenzungsposten	2.660	2.601
2. Forderungen gegen Gesellschafter	13.530	8.902			
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	19	0			
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	46	53			
5. Sonstige Vermögensgegenstände	13.709	473.053			
	157.916	605.303			
<u>III. Wertpapiere</u>					
Sonstige Wertpapiere	6.832	6.832			
<u>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>	85.153	3.800			
	256.083	620.306			
C. Rechnungsabgrenzungsposten	809	1.179			
D. Ausgleichsposten Gebührenabrechnung	256.726	134.104			
	1.213.129	1.461.441		1.213.129	1.461.441

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen
HGB - Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01.2010 bis 31.12.2010**

		31.12.2010 TEUR	31.12.2009 TEUR
1. Umsatzerlöse	975.667		977.798
2. Bestandsminderung an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	1.150		2
3. andere aktivierte Eigenleistungen	639		647
4. sonstige betriebliche Erträge	53.851		94.213
		1.031.307	1.072.660
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für bezogene Waren	-879		-429
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-3.756		-4.570
		-4.635	-4.999
6. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-529.107		-485.802
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung TEUR 153.957 (i.Vj. TEUR 128.799)	-209.606		-180.054
c) Personalkosten des Luftfahrt-Bundesamts	-19.491		-26.440
		-758.204	-692.296
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-86.517	-104.454
8. sonstige betriebliche Aufwendungen		-197.119	-214.350
		-15.168	56.561
9. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen TEUR 0 (i.Vj. TEUR 1.226)		0	1.226
10. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		1.533	809
11. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen TEUR 8 (i.Vj. TEUR 1)		1.469	10.926
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen TEUR 24 (i.Vj. TEUR 43) davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen TEUR 48.170		-54.459	-45.633
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-66.625	23.889
14. Ergebnisauswirkung aus der Veränderung des Ausgleichpostens Gebührenabrechnung		92.822	57.054
15. außerordentliche Erträge		67	323
16. außerordentliche Aufwendungen		-33.211	0
17. außerordentliches Ergebnis		-33.144	323
18. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		15.244	-26.706
19. sonstige Steuern		-546	-559
20. Jahresüberschuss		7.751	54.001

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,
Langen**

**Anhang
für das Geschäftsjahr 2010**

1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss ist nach den Bestimmungen des 3. Buches des HGB und den ergänzenden Bestimmungen des GmbH-Gesetzes aufgestellt. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Sofern sich durch die Neuregelungen des BilMoG Änderungen hinsichtlich Ansatz und Bewertung von Bilanzpositionen ergeben haben, wurden die entsprechenden Vorjahresbeträge in Anwendung von Art. 67 Absatz 8 Satz 2 EGHGB nicht an die geänderten Ansatz- und Bewertungsvorschriften angepasst.

Die aktuellen Werte sind mit dem Vorjahr nur bedingt vergleichbar, da mit Wirkung zum 1. Januar 2010 die Energiezentrale auf die DFS Energy GmbH ausgliedert wurde.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Bilanzposten sind unter Beachtung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches für Kapitalgesellschaften bewertet.

Fremdwährungsrechnungen werden mit dem Devisenbriefkurs zum Zeitpunkt des Rechnungseingangs und bei einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr mit dem höheren oder niedrigeren Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bewertet.

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

Vermögensgegenstände, bei denen die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS GmbH) nicht zivilrechtliche Eigentümerin ist, werden dann unter den Sachanlagen bilanziert, wenn der DFS GmbH für die gewöhnliche Nutzungsdauer des Vermögensgegenstandes nach dem Gesamtbild der Verhältnisse Besitz, Gefahr, Nutzungen und Lasten in einem Umfang zustehen, der eine wirtschaftliche Zurechnung unter dem Gesichtspunkt des wirtschaftlichen Eigentums gebietet. Die Nutzungsdauer bemisst sich nach den Erfahrungswerten aus der Nutzung dieser Objekte.

3. Erläuterungen zur Bilanz

3.1 Anlagevermögen

Die Aufgliederung und die Entwicklung der einzelnen Posten sind im Anlagenspiegel dargestellt, der als Anlage 1 dem Anhang beigefügt ist.

3.1.1 Immaterielle Vermögensgegenstände

Die entgeltlich erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände sind mit den Anschaffungskosten, vermindert um kumulierte planmäßige Abschreibungen, bewertet. Für die planmäßigen Abschreibungen auf die in diesem Posten ausgewiesene Software wird grundsätzlich eine Nutzungsdauer von 3 bis 8 Jahren zugrunde gelegt. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn am Abschlussstichtag der beizulegende Wert unter dem Buchwert liegt und die Wertminderung von Dauer ist.

3.1.2 Sachanlagen

Die Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten, im Falle abnutzbarer Sachanlagen vermindert um kumulierte planmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Material- und Fertigungseinzelkosten sowie angemessene Teile der notwendigen Material-, Fertigungsgemeinkosten und des Werteverzehrs des Anlagevermögens. Die Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer (Flugsicherungs- und sonstige Anlagen grundsätzlich 3 - 20 Jahre/Gebäude grundsätzlich 25 - 50 Jahre). Aus Bilanzierungsvereinfachungsgründen werden Anlagegüter, die selbständig nutzbar sind und deren Anschaffungskosten bis zu 410 Euro betragen, im Jahr des Zugangs grundsätzlich voll abgeschrieben. Liegt der beizulegende Wert von Sachanlagen am Abschlussstichtag unter dem Buchwert, so wird im Falle einer dauernden Wertminderung eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Im Geschäftsjahr 2010 wurden Teile des Sachanlagevermögens auf die am 15. Dezember 2009 gegründete DFS Energy GmbH, Langen, ausgegliedert. Alle relevanten Anlagen für die Energiegewinnung wurden zum jeweiligen Restbuchwert per 1. Januar 2010 an das neue Tochterunternehmen übertragen.

3.1.3 Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn am Abschlussstichtag der beizulegende Wert unter dem Buchwert der Finanzanlagen liegt und die Wertminderung von Dauer ist.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen umfassen die Anteile an der DFS European Satellite Services Provider Beteiligungsgesellschaft mbH (DFS ESSP GmbH), Langen, an der DFS Unterstützungskasse GmbH (DFS U-Kasse GmbH), Langen, an der The Tower Company GmbH (TTC GmbH), Langen und an der DFS Energy GmbH, Langen. Die Geschäftsanteile an den Gesellschaften befinden sich im Alleineigentum der DFS GmbH. Außerdem ist hier die 55 %-ige Beteiligung an der FCS Flight Calibration Services GmbH (FCS GmbH), Braunschweig, erfasst.

Unter den Beteiligungen wird ein Anteil in Höhe von 36 % an der GroupEAD Europe S.L., Madrid, sowie ein Kommanditanteil von 24,9 % an der Bilsoda KG, Pullach, ausgewiesen.

Die Angaben nach § 285 Nr. 11 HGB sind im Abschnitt 5.5 des Anhangs dargestellt.

3.2 Umlaufvermögen

3.2.1 Vorräte

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich im Wesentlichen um Ersatzteile für technische Anlagen, die mit den Anschaffungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet sind.

Die unfertigen Leistungen betreffen Dienstleistungen des Bereiches Aeronautical Solutions. Sie wurden mit den Fertigungseinzelkosten und angemessenen Teilen der notwendigen Fertigungsgemeinkosten bewertet.

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

3.2.2 Forderungen

Die Forderungen sind grundsätzlich mit Nennbeträgen angesetzt. Mögliche Ausfallrisiken sind durch angemessene Einzelabwertungen berücksichtigt. Fremdwährungsforderungen bestanden zum 31.12.2010 (< 5 TEUR), auf deren Bewertung zum Bilanzstichtag wegen

Unwesentlichkeit verzichtet wurde. Die Forderungen gegen den Gesellschafter resultieren aus Endabrechnungen von Personalkosten und Flugsicherungsleistungen sowie abzuführenden Gebührenanteilen an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium der Verteidigung.

3.2.3 Sonstige Vermögensgegenstände

	TEUR	
Restlaufzeit > 1 Jahr	2010	2009
Aktivwerte aus Rückdeckungsversicherung*	0	453.339
Wertpapiere*	0	10.390
Treuhandverein Bankkonto	52	---
Umzugshilfen	215	236
Summe	267	463.965
Restlaufzeit ≤ 1 Jahr		
Zinsforderungen	1.664	1.659
Debitorische Kreditoren	4.211	371
Forderungen an Mitarbeiter	73	998
Umsatzsteuerguthaben	7.329	5.922
Andere	165	138
Summe	13.442	9.088
Gesamt	13.709	473.053

* Beträge saldiert gemäß § 246 Absatz 2 Satz 2 HGB

Zur Insolvenzsicherung von Ansprüchen aus Versorgungszusagen, Altersteilzeitkonten und Langzeitkonten wurden die entsprechenden Aktivwerte aus Rückdeckungsversicherung sowie die Wertpapiere an einen Treuhänder übertragen. Die Bewertung erfolgt ab 2010 mit dem beizulegenden Zeitwert. Der beizulegende Zeitwert der Aktivwerte aus Rückdeckungsversicherung entspricht dem geschäftsplanmäßigen Deckungskapital der Versicherungsverträge. Der beizulegende Zeitwert der Wertpapiere am Abschlussstichtag entspricht dem Marktpreis.

Diese Positionen werden mit den korrespondierenden Verpflichtungen saldiert. Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind unter Punkt 5.8 tabellarisch dargestellt.

Die Ansprüche aus den Aktivwerten aus Rückdeckungsversicherung sowie die abgegrenzten Zinsforderungen entstehen rechtlich erst nach dem Abschlussstichtag.

3.2.4 Wertpapiere

Bei den Wertpapieren handelt es sich um festverzinsliche Anleihen. Sie wurden mit den Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

3.2.5 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Die Bestände und Guthaben sind jeweils mit dem Nennwert angesetzt.

3.3 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Hierbei handelt es sich um Vorauszahlungen für Dienstleistungen in Höhe von 809 TEUR (im Vorjahr 1.179 TEUR).

3.4 Ausgleichsposten Gebührenabrechnung

Am 1. Januar 2007 wurde die Gebührenerhebungsgrundlage von der Rechnungslegung HGB auf die Rechnungslegung IFRS umgestellt. Damit entsprechen die der Gebührenermittlung zugrunde liegenden Kosten – über die bereits bisher erforderlichen Anpassungen hinaus – nicht mehr dem nach handelsrechtlichen Vorschriften ermittelten Betriebsaufwand dieses Bereichs. Aufgrund des Kostendeckungsprinzips (§ 32 Abs. 4 LuftVG) dürfen hiernach

entstehende rechnerische Kostenüberdeckungen oder -unterdeckungen des gebührenfinanzierten Bereichs auf Ebene der HGB-Rechnungslegung keine Ergebnisauswirkung haben. Daher wurde in der Handelsbilanz eine Neutralisierung der aus der Umstellung der Gebührenbasis resultierenden Ergebniseffekte durch die Bildung dieses Postens vorgenommen.

Der Ausgleichsposten betrifft die Umstellungseffekte der Bilanzpositionen Anlagevermögen, Pensionsverpflichtungen und sonstige Rückstellungen und wird in den Folgejahren entsprechend fortgeschrieben. Zudem werden auch die laufenden Differenzen des HGB- / IFRS-Aufwandes ab dem 1. Januar 2007 im Ausgleichsposten erfasst.

Die aus der Gebührenkalkulation resultierenden Über- oder Unterdeckungen werden seit dem Geschäftsjahr 2009 ebenfalls in diesem Posten abgebildet. Hierdurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass es sich hierbei ebenfalls um gebührenrechtlich bedingte Korrekturposten handelt, die nicht auf der handelsrechtlichen Rechnungslegung basieren und daher die Vermögens- und Ertragslage überlagern.

3.5 Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital ist mit unverändert 300.000 TDM (153.388 TEUR) eingetragen, die Kapitalrücklage beträgt 74.296 TEUR (im Vorjahr 74.296 TEUR). Aufgrund der Umstellung auf das HGB n.F. wurden Beträge aus der Neubewertung von Rückstellungen, soweit notwendig, den Gewinnrücklagen zugeführt.

3.6 Rückstellungen

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

Die Rückstellungen für Pensionen und vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen werden ab dem 1. Januar 2010 mit dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Berücksichtigung der Heubeck-Richttafeln 2005G ermittelt. Es wurde ein Zinssatz von 5,16 % per 31. Oktober 2010 zugrunde gelegt. Dieser ergibt sich als durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren und wird, gemäß der Rückstellungsabzinsungsverordnung vom 18. November 2009, von der Deutschen Bundesbank ermittelt und veröffentlicht. Außerdem wird beim Versorgungstarifvertrag 2009 der während der Rentenphase garantierte Inflationsausgleich bei den laufenden Versorgungsleistungen in Höhe von 1,25 % bzw. für den Personenbestand „Ehemalige Mitarbeiter“ mit Austrittsdatum vor dem 1. November 2004 mit statischem Verweis auf den Versorgungstarifvertrag 2005 ein Trend von 2 % einbezogen. Als Gehaltstrend werden 3,5 % angesetzt. Die Pensionsrückstellungen decken die den Mitarbeitern zugesagten Leistungen, soweit diese nicht durch die DFS U-Kasse GmbH finanziert werden. Der sich nach den geänderten Bewertungsvorschriften durch das BilMoG ergebende Zuführungsbetrag wird bis spätestens zum 31. Dezember 2024 jährlich zu mindestens einem Fünftel angesammelt. Die in der Bilanz nicht ausgewiesenen Rückstellungen betragen 368.598 TEUR.

Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind unter Punkt 5.8 tabellarisch dargestellt.

Für Altersteilzeitverpflichtungen wurden aufgrund der bestehenden gesetzlichen und tarifvertraglichen Vereinbarungen Aufstockungsbeträge und Erfüllungsrückstände zurückgestellt, die nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung eines Rechnungszinsfußes von 5,16 % p. a. ermittelt wurden.

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

Ergaben sich bei der Umstellung auf das HGB n.F. hinsichtlich der sonstigen Rückstellungen Auflösungsbeträge, die nicht bis spätestens zum 31. Dezember 2024 wieder zugeführt werden müssten, wurden diese den Gewinnrücklagen zugeführt. In den anderen Fällen wurde auf eine Auflösung verzichtet. In den sonstigen Rückstellungen existiert ein Überdeckungsbetrag in Höhe von 34 TEUR.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2010	2009
Reorganisation der Betriebsstättenstruktur	6.470	6.884
Ausstehender Urlaub und Gleitzeit (Saldierung)*	36.861	35.497
Qualified Technological Equipment Lease (QTE)	13.132	11.310
Fehlende Rechnungen	7.611	7.840
Erbpachtvertrag Berlin-Schönefeld	10.829	12.558
Sonstige Personalkosten	35.615	26.453
Energie-Einsparverordnung / Gebäudesanierung	554	865
Altersteilzeit (Saldierung)*	851	2.011
Rückbaukosten	11.968	19.641
Jubiläumzahlungen	2.457	2.577
Aufbewahrungspflichten	5.399	4.328
Übrige	2.909	2.845
Gesamt	134.656	132.809

* In den sonstigen Rückstellungen sind Nettopositionen enthalten, die aus der Saldierung gemäß § 246 Absatz 2 Satz 2 HGB mit korrespondierenden Vermögensgegenständen resultieren.

Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind unter Punkt 5.8 tabellarisch dargestellt.

3.7 Verbindlichkeiten

2010, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
aus begebenen Anleihen	---	---	47.200	47.200
aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen	9.521	---	---	9.521
gegenüber Kreditinstituten	3.825	---	122.000	125.825
aus Lieferungen und Leis- tungen	34.824	1.163	---	35.987
gegenüber verbundenen Unternehmen	9.193	---	---	9.193
sonstige Verbindlichkeiten	17.635	2.033	53.000	72.668
Gesamt	74.998	3.196	222.200	300.394

Die Verbindlichkeiten sind grundsätzlich mit den Rückzahlungsbeträgen angesetzt. Verbindlichkeiten aus sonstigen Rentenverpflichtungen werden unter Berücksichtigung von Abzinsungen passiviert. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Mittelkurs vom Zugangstag oder bei einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr mit dem höheren oder niedrigeren Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich um Dienstleistungsabrechnungen sowie um die Salden der sogenannten Cashpoolkonten der TTC GmbH, der DFS ESSP GmbH, der DFS U-Kasse GmbH, der DFS Energy GmbH und der FCS GmbH.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr betreffen Zinsverbindlichkeiten.

Die sonstigen Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren betreffen einen Teil der platzierten Schuldscheindarlehen, die vom Vertragspartner an Nichtbanken abgetreten wurden. In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Steuern in Höhe von 13.120 TEUR enthalten. Weitere wesentliche Posten der sonstigen Verbindlichkeiten sind an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abzuführende Gebührenanteile zugunsten des Deutschen Wetterdienstes (2.217 TEUR) sowie anteilige

Zinsverbindlichkeiten (378 TEUR) aus der Abgrenzung zum Bilanzstichtag. Die Zinsverbindlichkeiten entstehen rechtlich erst nach dem Bilanzstichtag.

3.8 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Hierbei handelt es sich um erhaltene Versicherungsleistungen, die das folgende Geschäftsjahr betreffen sowie vom Kunden im Voraus bezahlte Wartungsleistungen.

3.9 Derivative Finanzinstrumente

Die DFS GmbH ist im Rahmen ihres operativen Geschäfts Zins- und Währungsrisiken ausgesetzt. Zur Begrenzung dieser Risiken und zum Zwecke der Minimierung von Finanzierungskosten kommen derivative Finanzinstrumente zur Anwendung.

Währungsmanagement

Zur Steuerung von Transaktionsrisiken werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt. In das Währungsmanagement werden dabei neben fest kontrahierten Verbindlichkeiten auch die für zwölf Monate im Voraus erwarteten Fremdwährungsauszahlungen berücksichtigt. Am 31. Dezember 2010 bestanden keine offenen Devisengeschäfte.

Zinsmanagement

Die DFS GmbH setzte im Jahr 2010 zur Steuerung des Zinsänderungsrisikos derivative Finanzinstrumente zum Zwecke der Absicherung und Aufwandsminimierung ein.

Kontrahentenrisiko

Zur Minimierung des Kontrahentenrisikos schließt die DFS GmbH derivative Geschäfte ausschließlich mit ihren Hausbanken ab, die über sehr hohe Bonitäten verfügen. Kontrahentenrisiken bestehen nur für Geschäfte mit einem für die DFS GmbH positiven Marktwert.

Offene Finanzderivate zum 31. Dezember 2010

Risiko a) Variable b) Art	Grund- geschäft	Nominalwert Mio EUR	Sicherungs- instrument	Nominalwert Mio EUR	Beizulegender Zeitwert** Mio EUR	Rest- lauf- zeit	Rating des Kontr.*
a) Zinsrisiko b) kontrahierter Zahlungsstrom	Wertpapier	7,0	Zinsswap (Payer)	7,0	-0,71***	2 Jahre	Aa1/A+
a) Zinsrisiko b) kontrahierter Zahlungsstrom	MTN- Anleihe	25,0	Zinsswap (Re- ceiver)	25,0	2,44	7 Jahre	Aa1/A+
a) Zinsrisiko b) kontrahierter Zahlungsstrom			Zinsswap (Payer)	25,0	-2,12***	7 Jahre	Aa1/A+
a) Zinsrisiko b) kontrahierter Zahlungsstrom	MTN- Anleihe	22,2	Zinsswap (Payer)	22,2	-3,38***	6 Jahre	Aa1/A+
a) Währungsrisiko JPY b) erwarteter Zahlungsstrom			Zinswährungs- swap (Receiver)	22,2	7,83	6 Jahre	Aa1/A+

Sämtliche Bewertungseinheiten stellen Micro-Hedges dar. Die prospektive Effektivität wird durch Laufzeit- und Volumenkongruenz sichergestellt.

Sonstige Derivate

			Energy-CER/EUR	0,118	0,27	2 Jahre	Aa1/A+
--	--	--	----------------	-------	------	------------	--------

* Alle Derivate werden mit der Deutschen Bank AG abgeschlossen. Das Rating der Deutschen Bank AG ist Aa1/A+

** Der beizulegende Zeitwert einer Zinsswapvereinbarung ergibt sich als Differenz der unter Berücksichtigung der Zinsverhältnisse am Bilanzstichtag ermittelten Barwerte der zukünftigen Ein- und Auszahlungen. Die beizulegenden Zeitwerte wurden von Partnerbanken der DFS nach anerkannten DCF-Bewertungsmethoden ermittelt.

*** Die negativen Zeitwerte dieser Derivate haben keine GuV-Auswirkung. Es handelt sich entweder um die Zinssicherung von Anleihen, die als Floater bzw. Yen-denominiert begeben und in Festzins bzw. EUR geswapt wurden, oder um die Zinssicherung eines variabel refinanzierten Anleihebestandes.

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

4.1 Umsatzerlöse

	TEUR	
	2010	2009
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	959.449	960.600
Andere Umsatzerlöse	16.218	17.198
Umsatzerlöse Gesamt	975.667	977.798

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2010	2009
Streckengebühren	665.250	629.858
An- und Abfluggebühren	196.783	188.904
Abführungen an DWD und BMVBS aus An- und Abfluggebühren (ab 2010 an BAF)	-456	-7.676
Verrechnung Gebührenüberdeckung Vorjahre	42.610	69.258
Gebührenüberdeckung des laufenden Jahres (im Vorjahr -unterdeckung)	-12.810	7.250
Erlöse aus Strecken- und An- und Abfluggebühren	891.377	887.594
Erstattungen des Bundes für militärische Flüge und Einrichtungen	55.362	60.773
Erstattungen des Bundes für gebührenbefreite Flüge	6.500	6.500
Nachrichten für Luftfahrer	2.836	2.889
Flugvermessungen	2.920	2.534
Übrige Flugsicherungsleistungen	454	310
Erlöse aus Flugsicherungsleistungen	959.449	960.600
Beratungsleistungen	1.435	3.136
Personaldienstleistungen	5.396	4.641
Vorfeldkontrolle	2.062	2.086
Wartung von Flugsicherungsanlagen	311	313
Ausbildungsleistungen	2.742	3.910
Sonstiges	4.272	3.112
Andere Umsatzerlöse	16.218	17.198
Umsatzerlöse Gesamt	975.667	977.798

4.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR	
	2010	2009
Zuführung zu Aktivwerten aus Rückdeckungsversicherung*	0	37.414
Versicherungsleistungen für Pensionen	28.924	28.491
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Pensionen nach § 6 EStG	0	194
Erlöse aus Energieverkäufen	2.220	6.681
Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen	8.144	7.738
Auflösung von Forderungsabwertungen	1.383	770
Kostenerstattungen	4.565	4.186
Mieterträge	624	1.091
Zuschüsse der EU-Kommission zu Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	2.713	1.855
Andere	5.278	5.793
Gesamt	53.851	94.213

* Betrag saldiert gemäß § 246 Absatz 2 Satz 2 HGB

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 10.328 TEUR (im Vorjahr 10.816 TEUR) vor allem aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Gutschriften für Vorjahre enthalten.

Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind unter Punkt 5.8 tabellarisch dargestellt.

4.3 Personalaufwand

Im Personalaufwand werden neben den üblicherweise genannten Kosten für Löhne, Gehälter und Sozialaufwand auch die Kosten ausgewiesen, die durch das Luftfahrt-Bundesamt für nicht in ein Arbeitsverhältnis mit der DFS GmbH eingetretenes Personal in Rechnung gestellt wurden. Der Personalaufwand beinhaltet eine Nettoposition in Höhe von 153.957 TEUR, die

aus der Saldierung gemäß § 246 Absatz 2 Satz 2 HGB mit korrespondierenden Erträgen resultiert.

Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind unter Punkt 5.8 tabellarisch dargestellt.

4.4 Abschreibungen

Unter den Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen werden die planmäßigen handelsrechtlichen Abschreibungen ausgewiesen. Im Jahr 2010 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

4.5 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2010	2009
Kosten Rückdeckungsversicherung	54.237	61.333
Ersatzteile und Instandhaltung	42.198	61.609
Miete, Raumkosten und Leasing	30.855	30.006
Fremdpersonal	14.587	13.417
Rechts- und Beratungskosten	10.590	9.804
Sonstiger Personalaufwand	8.881	8.961
Reisekosten	7.553	6.731
Telekommunikationskosten	7.092	5.797
Kfz-Kosten	2.667	2.420
Versicherungen	2.462	3.213
Abwertungen auf Forderungen und Forderungsverluste	2.029	2.062
Umlagen EUROCONTROL	1.598	21
Zeitschriften, Fachliteratur, Büromaterial	1.509	1.551
Kosten des Geldverkehrs	1.106	336
Verluste aus Anlagenabgang	912	572
Übrige	8.843	6.517
Gesamt	197.119	214.350

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 3.594 TEUR (im Vorjahr 3.881 TEUR) für Infrastrukturkosten von Gebäuden und Verluste aus Anlagenabgängen enthalten.

4.6 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

In den Zinserträgen sind neben den Bankzinsen auch Zinserträge von verbundenen Unternehmen in Höhe von 8 TEUR (im Vorjahr 1 TEUR) enthalten. Die im Geschäftsjahr vereinnahmten Zinsen belaufen sich auf 3.026 TEUR.

Die Zinsanteile aus der Aktivwertzuführung der bestehenden Rückdeckungsversicherungen wurden mit entsprechenden Aufwendungen aus der Verzinsung von Rückstellungen verrechnet.

Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind unter Punkt 5.8 tabellarisch dargestellt.

4.7 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten auch die Zinsanteile aus der Zuführung zu Pensionsrückstellungen, Jubiläumsrückstellungen, Altersteilzeitrückstellungen und Vorruhestandsrückstellungen in Höhe von 46.186 TEUR als Nettoaufwand nach Saldierung mit entsprechenden Erträgen aus Vermögensgegenständen des Deckungsvermögens. Außerdem sind in diesem Posten Zinsaufwendungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 24 TEUR (im Vorjahr 44 TEUR) sowie ein Zinsaufwand aus der Aufzinsung der sonstigen Rückstellungen in Höhe von 1.984 TEUR enthalten. Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 8.125 TEUR gezahlt.

Die erforderlichen Angaben gemäß § 285 Nr. 25 HGB sind unter Punkt 5.8 tabellarisch dargestellt.

4.8 Ergebnisauswirkung aus der Veränderung des Ausgleichspostens Gebührenabrechnung

In diesem Posten ist ein Aufwand in Höhe von 9.383 TEUR (im Vorjahr 35.045 TEUR) aus genehmigten, auf 15 Jahre zu verteilenden Nachholeffekten und ein Ertrag aus dem laufenden Jahr inklusive Zinsdifferenzen aus Pensionsverpflichtungen in Höhe von 102.205 TEUR

(im Vorjahr 92.099 TEUR) enthalten. Im Geschäftsjahr beruht dieser Ertrag im Wesentlichen auf einer höheren Zuführung zu den Pensionsverpflichtungen nach HGB als nach den für die Gebührenerhebungsgrundlage maßgeblichen IFRS.

4.9 Außerordentliches Ergebnis aus der QTE-Lease-Transaktion

TEUR	2010	2009
Außerordentlicher Ertrag	67	323
Außerordentlicher Aufwand	-2.874	0
Außerordentliches Ergebnis QTE	-2.807	323

Das außerordentliche Ergebnis QTE beruht auf Zuführungen zur Rückstellung für die QTE-Lease-Transaktion aufgrund der Erhöhung von zu stellenden Kreditsicherheiten.

4.10 Außerordentliches Ergebnis durch die BilMoG-Umstellung

TEUR	2010	2009
Außerordentlicher Ertrag	0	0
Außerordentlicher Aufwand	-30.337	0
Außerordentliches Ergebnis BilMoG	-30.337	0

Im außerordentlichen Ergebnis durch die Umstellung auf das BilMoG sind Aufwendungen in Höhe von 30.337 TEUR enthalten, die aus der Neubewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen per 1. Januar 2010 durch die Vorgaben des BilMoG resultieren.

4.11 Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr fiel ein Körperschaftsteuerertrag in Höhe von 8.284 TEUR (im Vorjahr Aufwand: 14.230 TEUR) und Gewerbesteuerertrag in Höhe von 7.019 TEUR (im Vorjahr Aufwand 12.476 TEUR) an.

Für Körperschaftsteuer des Geschäftsjahres zahlte die DFS GmbH von 7.639 TEUR voraus. Für Gewerbesteuer wurden Vorauszahlungen in Höhe von 6.914 TEUR für das Geschäftsjahr und Nachzahlungen in Höhe von 106 TEUR für Vorjahre geleistet, für das Vorjahr wurden 124 TEUR erstattet. Es wird mit einer Erstattung dieser Vorauszahlungen für das laufende Jahr gerechnet.

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

Latente Steuern

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

Zur Berechnung werden die Ertragssteuersätze zugrunde gelegt, die zum Bewertungsstichtag nach derzeit geltender Rechtslage bestanden bzw. bereits beschlossen wurden. Der Effekt von Steuersatzänderungen auf aktive und passive latente Steuerpositionen spiegelt sich im Ertragssteueraufwand der Periode der Gesetzesänderung wider. Eine Saldierung von latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten erfolgt, soweit ein gesetzlicher Anspruch auf Aufrechnung besteht und die Forderungen und Verbindlichkeiten gegen dieselbe Steuerbehörde bestehen. Aktive und passive latente Steuern werden nicht abgezinst.

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

TEUR	2010	2009
Laufende Ertragsteuern	-15.244	26.706
Latente Ertragsteuern Wahlrecht § 274 Abs. 1 S 2 HGB	0	0
Ertragsteueraufwand	-15.244	26.706

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

Neben den tatsächlichen Steuerschulden des laufenden Geschäftsjahres sind auch ggf. zu leistende Steuernachforderungen insoweit enthalten, wie sich diese aufgrund der geplanten Umstellung auf eine regulierte Gebühr oder aus der laufenden steuerlichen Außenprüfung ergeben könnten.

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

Die latenten Ertragsteuern werden grundsätzlich für sämtliche Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede zwischen den zeitlich abweichenden Wertansätzen in der Handelsbilanz nach HGB und den steuerlichen Wertansätzen (temporäre Differenzen) gebildet. Die Bewertungsunterschiede beschränken sich allerdings auf Bilanzpositionen, deren Veränderungen das steuerliche Ergebnis beeinflussen. Sachverhalte, die der Vollkostendeckung (vgl. § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 LuftVG) unterliegen, bleiben in der Regel unbeachtet. Die Fortführung der Vollkostendeckung wird der Ermittlung zu Grunde gelegt. Zudem wird eine durch die Regulierungsbehörde genehmigte, sich über eine Periode von 15 Jahren erstreckende Nachholung von Erstbewertungsdifferenzen aus der Umstellung der Gebührenerhebungsgrundlage von HGB auf IFRS entsprechend berücksichtigt.

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

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2010 TEUR	2009 TEUR	2010 TEUR	2009 TEUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	0	0	0	0
Sachanlagen	864	864	692	692
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	0	0	0	0
Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	0	0	0	0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	35.875	13.890	0	0
Sonstige Rückstellungen	818	812	510	510
Verbindlichkeiten	0	0	0	0
	37.557	15.566	1.202	1.202
Auswirkung latente Steuer AP				
Immaterielle Vermögensgegenstände	0	0	0	0
Sachanlagen	-864	-864	-692	-692
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	0	0	0	0
Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	0	0	0	0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-35.875	-13.890	0	0
Sonstige Rückstellungen	-266	-225	-510	-510
Verbindlichkeiten	0	0	0	0
	-37.005	-14.979	-1.202	-1.202
Sonstige Anpassungen	0	0	0	0
Saldierung	0	0	0	0
Latente Ertragsteuern	552	587	0	0

Der aktive latente Steuerüberhang der Organträgerin DFS GmbH erhöhte sich von 552 TEUR (Vorjahr: 587 TEUR) um 75 TEUR (Vorjahr: 52 TEUR) aktiver latenter Steuern der Organgesellschaft TTC GmbH.

Der tatsächliche Ertragsteueraufwand von -15.244 TEUR (Vorjahr: 26.706 TEUR) ist um 15.244 TEUR niedriger als der erwartete Ertragsteueraufwand von 0 TEUR (Vorjahr: 24.075 TEUR), der sich theoretisch bei Anwendung des inländischen Steuersatzes von 29,83 % (Vorjahr: 29,83 %) ergeben würde.

Der Überleitung vom erwarteten zum tatsächlichen Ertragsteueraufwand ist nachfolgend dargestellt:

TEUR	2010	2009
Jahresüberschuss vor Ertragsteuern	-7.494	80.707
Erwarteter Ertragsteuersatz in %	29,83	29,83
Erwarteter Ertragsteueraufwand	0	24.075
Periodenfremder Steueraufwand	-15.303	2.545
Auswirkungen von Steuersatzänderungen	0	0
Abweichungen Gewerbesteuer	0	243
Verdeckte Gewinnausschüttung	0	0
Steuerfreie Erträge	0	-348
Ausländische Betriebsstätte	0	-297
Ausländische Steuern	59	433
Sonstiges	0	55
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand	-15.244	26.706
Effektiver Steuersatz in %	203,42	33,09

5. Ergänzende Angaben

5.1 Haftungsverhältnisse

Es bestehen zum 31. Dezember 2010 Verbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen im Sinne des § 251 HGB in Höhe von 3.691 TEUR, welche aus Avalgeschäften und Gewährleistungsverträgen resultieren. Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln, aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften oder Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten bestehen zum 31. Dezember 2010 nicht. Die zugrunde liegenden Verpflichtungen können nach derzeitigen Erkenntnissen in allen Fällen erbracht werden, weshalb nicht mit einer Inanspruchnahme zu rechnen ist.

5.2 Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte

Die nicht in der Bilanz enthaltenen Geschäfte bestehen in folgender Art:

2010, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Kreditzusage an DFS ESSP	1.500	---	---	1.500
Intercompany-Kontokorrentkreditlinie				
- an TTC	3.900	---	---	3.900
- an DFS ESSP	8.500	---	---	8.500
- an DFS Energy	1.000	---	---	1.000
- an FCS	1.500	---	---	1.500
Miet-, Pacht- und Leasing- verträge	8.238	2.472	102	10.812
Gesamt	24.638	2.472	102	27.212

Gegenüber der DFS ESSP GmbH besteht eine unbefristete Darlehenszusage über insgesamt 1.500 TEUR zur Begleichung von Verlustzuweisungen aus deren Beteiligungen.

Den verbundenen Unternehmen wurden zur Deckung ihres jeweiligen Liquiditätsbedarfes Intercompany-Kontokorrentkreditlinien eingeräumt, die täglich im Rahmen des Cash-Pooling in Anspruch genommen werden können. Diese Vereinbarung dient dem Zweck, im Unternehmensverbund bessere Konditionen bei Geldanlagen und Geldausleihungen zu erzielen und Vorteile zu nutzen, die sich aus einer zentralen und systematischen Durchführung der Finanzdisposition ergeben.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen betreffen hauptsächlich die Nutzung von Grundstücken und Gebäuden, Fahrzeugen, technischen Anlagen und Maschinen. Bei den Leasing-Verträgen handelt es sich ausschließlich um Operating-Lease-Verhältnisse, bei denen die Leasinggegenstände wirtschaftlich dem Leasinggeber zugeordnet werden, der schlussendlich die wesentlichen Chancen und Risiken trägt. Sonstige Risiken aus diesen

Verträgen bestehen nicht. Die Verträge sind Bestandteil unseres Liquiditäts- und Finanzierungskonzepts.

Die DFS vermietete 2002 und 2003 Flugsicherungsanlagen langfristig an US-Investoren und mietete die Anlagen im Gegenzug zurück. Die DFS GmbH bleibt Eigentümerin der Anlagen. Durch Abschreibungen in den USA erzielten die US-Investoren Steuerstundungseffekte, an denen die DFS GmbH in Höhe des Nettobarwertvorteils partizipierte. Die DFS GmbH hat nach 18,5 Jahren die Option, die Transaktion zu beenden. Sollte das Rating der DFS GmbH herabgestuft und unter das Rating der Bundesrepublik Deutschland fallen, besteht für die DFS GmbH die Verpflichtung, Sicherheiten zu stellen. Für dieses Risiko wurde eine entsprechende Rückstellung gebildet. Aktuell sind darüber hinaus keine weiteren quantifizierbaren Risiken für die DFS GmbH durch Auswirkungen der Finanzmarktkrise erkennbar.

5.3 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in folgender Art:

2010, TEUR	Restlaufzeit			Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 J. ≤ 5 J.	> 5 Jahre	
Bestellobligo für Anlagevermögen	53.701	15.543	---	69.244
Bestellobligo, andere	54.620	19.843	155	74.618
Gesamt	108.321	35.386	155	143.862

5.4 Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten setzt sich wie folgt zusammen:

	2010	2009
Eigene Mitarbeiter	5.475	5.154
davon gewerbliche Arbeitnehmer	31	32
davon Angestellte	4.949	4.669
davon beurlaubte Soldaten	263	268
davon Auszubildende	232	185
Mitarbeiter des Luftfahrt-Bundesamtes, „Abt. Flugsicherung“	324	358
davon Beschäftigte (TVöD)	77	82
davon Beamte	247	276
Gesamt	<u>5.799</u>	<u>5.512</u>

5.5 Aufstellung des Anteilsbesitzes der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, gem. § 285 Nr. 11 HGB

	Beteiligungs- quote	Eigen- kapital in TEUR	Jahres- ergebnis in TEUR
DFS Unterstützungskasse GmbH, Langen	100 %	26	0
DFS European Satellite Services Provider Beteiligungsgesellschaft mbH, Langen	100 %	22.448	177
The Tower Company GmbH, Langen*	100 %	223	0
DFS Energy GmbH, Langen*	100 %	5.132	0
FCS Flight Calibration Services GmbH, Braunschweig**	55 %	2.243	669
GroupEAD Europe S.L., Madrid**	36 %	1.435	441
Bilsoda GmbH & Co KG, Pullach***	24,9 %	10	---

* Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DFS GmbH.

** Eigenkapital und Jahresergebnis des Jahres 2009, Werte zum 31. Dezember 2010 lagen bei Abschlusserstellung nicht vor.

*** Werte zum 31. Dezember 2010 lagen bei Abschlusserstellung nicht vor. Der ausgewiesene Betrag in Höhe von 10 TEUR stellt das eingezahlte Eigenkapital dar.

5.6 Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Nahe stehende Unternehmen:

Die alleinige Gesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Die DFS GmbH unterhält im Rahmen der ihr übertragenen hoheitlichen Aufgaben im Bereich der Flugsicherung auch Geschäftsbeziehungen zur Gesellschafterin sowie zu anderen von der Bundesrepublik Deutschland kontrollierten Unternehmen. Diese Transaktionen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Nahe stehende Personen:

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

Erträge / Aufwendungen, TEUR	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
Umsatzerlöse	68.276	948	78
Sonstige betriebliche Erträge	1.014	903	96
Bezogene Leistungen	---	2.858	---
Personalaufwand	19.491	---	---
Sonstige betriebliche Aufwendungen	---	9.420	74
Zinserträge	---	8	---
Zinsaufwendungen	---	24	---
Ergebnisabführungen	-6.155	+1.533	---

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

Die bezogenen Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren aus der Durchführung von Flugvermessungen durch Dritte.

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

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen die Durchführung von Flugvermessungen.

Im Geschäftsjahr wurde ein Gewinn in Höhe von 6.155 TEUR an das BMVBS abgeführt. Der Ertrag in Höhe von 1.533 TEUR resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag zwischen der DFS GmbH und der TTC GmbH, sowie der DFS Energy GmbH.

Vermögensgegenstände / Schulden, TEUR	Gesellschafterin	Verbundene Unternehmen	Beteiligungen
Finanzanlagen	---	26.908	362
Forderungen	15.158	1.810	46
Verbindlichkeiten	1.628	10.985	---

Die Finanzanlagen entsprechen den Anschaffungskosten der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen.

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

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

5.7 Ausschüttungssperre im Sinne des § 268 Absatz 8 HGB

Gesamtbetrag der zur Ausschüttung gesperrten Beträge (TEUR)	0
davon aus der Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	0
davon aus der Bewertung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert	0
davon aus der Aktivierung latenter Steuern	0

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

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

Saldierte Vermögensgegenstände und Schulden

Pensionsrückstellungen		843.346
Aktivwerte (Anschaffungskosten)	504.117	
Aktivwerte (beizulegender Zeitwert)		504.117
Nettobetrag (Pensionsrückstellung)		<u>339.229</u>
<hr/>		
Rückstellung Ausstehender Urlaub und Gleitzeit		47.676
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	10.678	
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)		10.815
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)		<u>36.861</u>
<hr/>		
Rückstellung Altersteilzeit		1.454
Wertpapiere (Anschaffungskosten)	603	
Wertpapiere (beizulegender Zeitwert)		603
Nettobetrag (enthalten in: Sonstige Rückstellungen)		<u>851</u>
<hr/>		
Saldierte Aufwendungen (-) und Erträge (+)		
<hr/>		
Aufwendungen für Altersversorgung	- 181.898	
Zuführung zu Aktivwerten	+ 27.941	
Nettobetrag (enthalten in: Personalaufwand)		<u>- 153.957</u>
<hr/>		
Zinsaufwand Pensionsrückstellungen und ähnliche	- 55.960	
Zinsertrag Aktivwert	+ 9.773	
Nettobetrag (enthalten in: Zinsen und ähnliche Aufwendungen)		<u>- 46.186</u>

5.9 Geschäftsführung

Dieter Kaden, Bad Dürkheim, Vorsitzender der Geschäftsführung

Ralph Riedle, Langen, Geschäftsführer Betrieb

Jens Bergmann, Bad Homburg v. d. Höhe, Geschäftsführer Finanzen und Personal

5.10 Aufsichtsrat

Vertreter der Gesellschafterin

Robert Scholl, Ministerialdirektor a.D., Abteilungsleiter Z, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Vorsitzender bis 30.04.2010)

Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Vorsitzender ab 01.05.2010)

Dr. Norbert Kloppenburg, Mitglied des Vorstands, KfW Bankengruppe

Dr. Reinhard Kuhn, Ministerialrat, Referatsleiter R II 5, Bundesministerium der Verteidigung

Rainer Münz, Ministerialdirigent, Unterabteilungsleiter LR 2, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Hans-Dieter Poth, Oberst i.G., Referatsleiter FÜL III 4, Bundesministerium der Verteidigung

Christiane Wietgrefe-Peckmann, Regierungsdirektorin, Bundesministerium der Finanzen (bis 30.06.2010)

Dr. Angelika Kreppein, Regierungsdirektorin, Bundesministerium der Finanzen (ab 01.07.2010)

Vertreter der Arbeitnehmer der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Michael Schäfer, Wachleiter FDB (stellvertretender Vorsitzender)

Otto Fischer, Leiter Unternehmensentwicklung

Holger Müller, Fluglotse

Petra Reinecke, Fluglotsin

Peter Schaaf, Fluglotse/Vorsitzender Gesamtbetriebsrat

Dirk Wendland, Systemingenieur

5.11 Gesamtbezüge der Organmitglieder

Für das Geschäftsjahr 2010 betragen die Gesamtbezüge der Mitglieder der Geschäftsführung 1.089 TEUR und die Vergütungen des Aufsichtsrats 8,6 TEUR.

Vergütung der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2010 in TEUR

Name	Erfolgsun- abhängige Komponente	Erfolgs- abhängige Komponente	Gesamt- Bezüge
Dieter Kaden (Vorsitzender)	320	116	436
Ralph Riedle	242	93	335
Jens Bergmann	225	93	318
	787	302	1.089

Kredite

Mitglieder der Geschäftsführung erhielten im Geschäftsjahr 2010 vom Unternehmen keine Kredite.

Pensionsrückstellungen

Zum Ende des Geschäftsjahres 2010 beläuft sich die Pensionsrückstellung für Pensionszusagen gegenüber den derzeitigen Geschäftsführungsmitgliedern auf 3.443 TEUR. Für Pensionszusagen gegenüber früheren Geschäftsführungsmitgliedern besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von insgesamt 2.322 TEUR.

Pensionszahlungen an frühere Geschäftsführungsmitglieder

Im Geschäftsjahr 2010 erhielten frühere Mitglieder der Geschäftsführung Pensionszahlungen in Höhe von insgesamt 293 TEUR.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2010 in TEUR:

Name	Vergütung
Robert Scholl	0,3
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	0,4
Dr. Norbert Kloppenburg	0,9
Dr. Reinhard Kuhn	0,6
Rainer Münz	0,7
Hans-Dieter Poth	0,7
Christiane Wietgrefe-Peckmann	0,4
Dr. Angelika Kreppein	0,5
Michael Schäfer	0,9
Otto Fischer	0,6
Holger Müller	0,6
Petra Reinecke	0,5
Peter Schaaf	0,6
Dirk Wendland	0,9
Gesamt	8,6

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in der Satzung geregelt. Die Bezüge bestehen aus festen und variablen Bestandteilen: Einer Sitzungspauschale in Höhe von 80 Euro und einem Tagegeld von 26 Euro je Sitzung.

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

Kredite

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2010 vom Unternehmen keine Kredite.

Vergütung von Mitgliedern des Aufsichtsrats für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge:

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2010 keine Vergütungen für Beratungs- oder Dienstleistungsverträge.

5.12 Honorar des Abschlussprüfers

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

	2010, TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	155
Andere Bestätigungsleistungen	22
Steuerberatungsleistungen	0
Sonstige Leistungen	0
Gesamt	<u>177</u>

Langen, den 3. März 2011

Die Geschäftsführung

Dieter Kaden

Ralph Riedle

Jens Bergmann

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwerte		Buchwerte
	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand	Stand	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand	Stand	Stand
	01.01.2010				31.12.2010	01.01.2010				31.12.2010	31.12.2010	31.12.2010
TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	439.981	17.473	-3.840	4.641	458.255	290.688	23.266	-3.812	-121	310.021	148.234	149.293
Geleistete Anzahlungen	30.144	8.137	0	-4.213	34.068	0	0	0	0	0	34.068	30.144
Immaterielle Vermögensgegenstände	470.125	25.610	-3.840	428	492.323	290.688	23.266	-3.812	-121	310.021	182.302	179.437
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	536.170	6.752	-13.742	37.157	566.337	251.660	21.101	-10.572	0	262.189	304.148	284.510
Technische Anlagen und Maschinen	1.047.142	31.898	-46.363	10.553	1.043.230	897.648	38.397	-43.142	117	893.020	150.210	149.494
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	92.474	3.239	-6.517	379	89.575	75.581	3.753	-6.387	4	72.951	16.624	16.893
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	53.382	14.092	0	-48.517	18.957	0	0	0	0	0	18.957	53.382
Sachanlagen	1.729.168	55.981	-66.622	-428	1.718.099	1.224.889	63.251	-60.101	121	1.228.160	489.939	504.279
Anteile an verbundenen Unternehmen	21.776	5.132	0	0	26.908	0	0	0	0	0	26.908	21.776
Beteiligungen	360	2	0	0	362	0	0	0	0	0	362	360
Finanzanlagen	22.136	5.134	0	0	27.270	0	0	0	0	0	27.270	22.136
Anlagevermögen	2.221.429	86.725	-70.462	0	2.237.692	1.515.577	86.517	-63.913	0	1.538.181	699.511	705.852

Nach dem Ergebnis unserer Prüfung erteilen wir dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2010 sowie dem Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, den folgenden

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Köln, den 3. März 2011

Susat & Partner OHG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Graf von Kanitz
Wirtschaftsprüfer

Schorse
Wirtschaftsprüferin

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Die Geschäftsführung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH gibt gemäß § 37v Abs. 2 Nr. 3 WpHG in Verbindung mit §§ 289 Abs. 1 Satz 5, 264 Abs. 2 Satz 3 HGB folgende Erklärung ab:

Nach bestem Wissen versichern wir, dass der Jahresabschluss gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben werden.

Langen, den 3. März 2011

Dieter Kaden
Vorsitzender der
Geschäftsführung

Ralph Riedle
Geschäftsführer
Betrieb

Jens Bergmann
Geschäftsführer
Finanzen und Personal

Bericht des Aufsichtsrates

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrates hat sich in der Berichtsperiode geändert. Für den ausgeschiedenen Vorsitzenden des Aufsichtsrates Robert Scholl wurde zum 1. Mai 2010 Prof. Klaus-Dieter Scheurle von der Anteilseignerseite zum Mitglied des Aufsichtsrates bestellt. Mit Wirkung zum 1. Juli 2010 wurde Dr. Angelika Kreppein als Nachfolgerin von Christiane Wietgrefe-Peckmann auf der Anteilseignerseite in den Aufsichtsrat berufen.

In seiner 71. Sitzung am 1. Juli 2010 wählte der Aufsichtsrat Prof. Klaus-Dieter Scheurle zu seinem Vorsitzenden.

Die Berichterstattung der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat über die Lage und Entwicklung des Unternehmens gemäß § 90 Aktiengesetz erfolgte 2010 neben der ausführlichen Quartalsberichterstattung mit nachfolgender Beratung im Aufsichtsrat in vier ordentlichen Sitzungen des Aufsichtsrates. Zudem fand eine Sondersitzung des Aufsichtsrates zur strategischen Ausrichtung des Unternehmens statt.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2010 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Er hat die Geschäftsführung regelmäßig beraten, überwacht und war umfassend in die Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen eingebunden.

Der Aufsichtsrat wurde in seiner Arbeit vom Auditausschuss, vom Personalausschuss und vom Projektausschuss unterstützt. In den Sitzungen der drei Ausschüsse wurden die Entscheidungsvorlagen intensiv beraten und die Beschlüsse des Aufsichtsratsplenums vorbereitet.

Außer mit den turnusmäßigen Quartalsberichten zur Lage des Unternehmens befasste sich der Aufsichtsrat mit

- dem Jahresabschluss 2009, dem Lagebericht und dem Bericht der Abschlussprüfer über die Prüfung des Jahresabschlusses 2009

und

- dem Jahres- und Geschäftsplan für das Jahr 2011 mit der Mittelfristplanung bis 2015 einschließlich der Finanzierungsplanung und der Stellenplanung.

Weitere Schwerpunktthemen der Tätigkeit des Aufsichtsrates waren:

- die Restrukturierung der betrieblichen Altersversorgung,
- die Verlagerung der Flugverkehrskontrolle im Oberen Luftraum von München nach Karlsruhe,
- die Erweiterung der Kontrollzentrale München um einen neuen Betriebsraum,
- die strategische Weiterentwicklung der DFS vor dem Hintergrund der Umsetzung von SES II und der europäischen Entwicklungen im Funktionalen Luftraumblock Europa Central (FABEC).

Auf Basis des Prüfberichts der SUSAT & Partner oHG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss 2010 sowie den Lagebericht nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz beraten. In die Prüfung einbezogen wurde das im Unternehmen etablierte, umfassende 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 SUSAT & Partner oHG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Der Aufsichtsrat stellt fest, dass die DFS die Beeinträchtigungen des Luftverkehrs bedingt durch den heftigen Wintereinbruch, einiger Streiks in Europa und nicht zuletzt aufgrund des Vulkanausbruchs im April 2010 gut überstanden hat. Der Aufsichtsrat bewertet die Lage des Unternehmens auch vor dem Hintergrund der kommenden ökonomischen Regulierung als stabil und gesund. Die DFS hat damit eine gute Ausgangsposition für die Herausforderungen des Funktionalen Luftraumblocks Europa Central, an dessen Ausgestaltung sich das Unternehmen aktiv beteiligt.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung, den Betriebsräten, sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren hohen Einsatz im Geschäftsjahr 2010 und für ihre hervorragenden Leistungen auf einem anhaltend hohen Sicherheitsniveau.

Der Aufsichtsrat

Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Vorsitzender

Vorschlag für die Verwendung des Ergebnisses

Der Aufsichtsrat der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat in seiner 74. Sitzung am 05.04.2011 einstimmig folgenden Beschluss gefasst:

Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter,

1. den Jahresabschluss 2010 der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 7.750.795,42 EUR festzustellen und
2. den Betrag von 7.750.795,42 EUR in die Gewinnrücklage einzustellen.

Beschluss über die Ergebnisverwendung

Unter Verzicht auf die Einhaltung der Formen und Fristen der Einberufung hält die Bundesrepublik Deutschland als Alleingeschafterin der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dieses vertreten durch Ministerialrat Thorsten Willhardt, hiermit eine Gesellschafterversammlung der

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)

mit Sitz in Langen/Hessen, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Offenbach unter HRB Nr. 34977, ab und beschließt:

- Der Jahresabschluss zum 31.12.2010 für das Geschäftsjahr 2010 mit einem Jahresüberschuss von EUR 7.750.795,42 wird gemäß dem Jahresabschlussbericht Nr. 53116/K der SUSAT & PARTNER OHG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in der mit Schreiben vom 21.03.2011 übermittelten Fassung festgestellt.
- Der Jahresüberschuss von EUR 7.750.795,42 wird in die Gewinnrücklage eingestellt.

Die Bundesrepublik Deutschland,

vertreten durch das

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Im Auftrag

Thorsten Willhardt