

## Suchergebnis

Name	Bereich	Information	V.-Datum
DC Aviation GmbH Stuttgart	Rechnungslegung/ Finanzberichte	Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2020 bis zum 31.12.2020	21.12.2021

### DC Aviation GmbH

Stuttgart

#### Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2020 bis zum 31.12.2020

#### Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

##### I. Grundlagen des Unternehmens

###### Geschäftstätigkeit

Kerngeschäft der DC Aviation GmbH, Stuttgart, ist das integrierte operationelle Management von Mittel- und Langstrecken-Business Jets als gewerbliches Luftfahrtunternehmen. Hierfür organisiert DC Aviation alle Funktionen, die für den Betrieb eines Luftfahrzeugs notwendig sind. Dies beinhaltet die Auswahl, Ausbildung und Anstellung von Flugbesatzungen, die Flugplanung und Durchführung, die administrative Betreuung sowie die technische Überwachung und laufende Instandhaltung der Flugzeuge.

Wartung, Instandsetzung und technische Modifizierung der durch DC Aviation betriebenen Business Jets sowie die Wartung von Flugzeugen Dritter, die nicht in Halterschaft der DC Aviation betrieben werden, stellen somit ein zweites, kontinuierlich wachsendes Geschäftssegment des Unternehmens dar.

Darüber agiert DC Aviation auch als Broker und vermarktet gegen Kommission verfügbare Flugkapazitäten an Drittkunden, die die Flugzeuge aller Kategorien zu chartern können. Dies führt sowohl zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der von DC Aviation in Management-Verantwortung betriebenen Flugzeuge als auch zur Sicherstellung der uneingeschränkten Mobilität der Stammkunden, falls diese ein Ersatz- oder Zusatzfluggerät benötigen.

DC Aviation begleitet Kunden ferner durch den kompletten Lebenszyklus seiner Flugzeuginvestition. Dies umfasst die Flugzeugbeschaffung von der Auswahl und Spezifikation neuer Flugzeuge bis hin zu deren technischer und flugbetrieblicher Über- und Inbetriebnahme. Darüber hinaus unterstützt DC Aviation ihre Kunden bei Flottenenerneuerungen sowie beim Wiederverkauf und tritt hierbei als Broker auf.

In Ergänzung dieser vier Geschäftsfelder hat DC Aviation bereits mehrfach beratend bei der Planung und Errichtung neuer flugbetrieblicher Infrastrukturen wie Flugzeughangars und VIP-Abfertigungsbereichen mitgewirkt und plant auch künftig komplexe flugbetriebliche Projekte ganzheitlich zu begleiten.

Ziel des Unternehmens ist ein sukzessives, in der Regel organisches Wachstum. Primär soll dies durch einen kontinuierlichen Ausbau der Flotte umgesetzt werden. „DC Aviation“ steht hierbei als eine international bekannte Marke für Führerschaft im Hinblick auf Sicherheitsnormen, Qualitätsmanagement und Zuverlässigkeit und richtet sich gezielt an Unternehmen und Einzelpersonen, die überdurchschnittliche Standards als unerlässlich einstufen und wertschätzen.

Die DC Aviation-Gruppe gehört zu den bedeutendsten europäischen Anbietern im Bereich der Business Aviation. Neben dem Stammsitz in Stuttgart agiert die Gesellschaft international an Standorten in Dubai (49 % JV-Anteil an der DC Aviation AI Futaim LLC) und in Malta (99,998 % Anteil an der DC Aviation Holding Ltd. Malta).

An allen drei Destinationen ist die Gesellschaft Inhaber eines eigenen „AOC“ (Aircraft Operating Certificate), d. h. einer nationalen Genehmigung zum Betrieb eines gewerblichen Luftfahrtunternehmens.

Das Gleiche gilt für die Erlaubnis, Privatflugzeuge im Rahmen eines sog. „FBO“ (Fixed Base Operator) als Handling Agent abzufertigen und diverse Bodendienstleistungen bis hin zur Betankung (wie im Fall Dubai) anzubieten.

Die Erbringung von Technikleistungen im Rahmen einer „MRO“-Lizenz (Maintenance, Repair, Overhaul) erfolgt an den Unternehmensstandorten Stuttgart und Dubai, im Fall Dubai auch in Kooperation mit der Lufthansa Technik AG.

###### Steuerungssystem

Die Ergebnis- und Leistungsindikatoren zur Steuerung der Unternehmensaktivitäten sind

- das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) nach IFRS:  
Die Orientierung der operativen Steuerung am Ergebnis vor Zinsen berücksichtigt, dass die Finanzmittelaufnahme primär durch Aufbauinvestitionen an den internationalen Betriebsstätten Dubai und Malta sowie die Bedienung von Altlasten bedingt ist.
- das Ergebnis nach Zinsen und Steuern (EAT) nach IFRS:  
Hierin spiegelt sich die wirtschaftliche Entwicklung der Joint-Venture-Beteiligung in Dubai wider.
- die internationale Flottengröße an den Gruppenstandorten:  
Die Anzahl der durch die DC Aviation-Gruppe weltweit betriebenen Flugzeuge sind der maßgebende Faktor für die Wahrnehmung der Gesellschaft im Markt sowie die damit einhergehenden Größendegressionseffekte zur Erzielung von Einkaufsvorteilen, Streckenoptimierungen und die effiziente Nutzung von Mindestbereitschaftskapazitäten von Flug- und Bodenpersonal. Da aus Gründen der Effizienzsteigerung und Harmonisierung Dienstleistungen möglichst zentralisiert erbracht werden sollen, erhöht jedes zusätzlich operierte Flugzeug die Wirtschaftlichkeit des jeweiligen Gruppen-Service-Centers.
- die geleisteten Blockstunden:

Neben der Höhe fixer Management-Vergütungen variiert die Profitabilität des Unternehmens auch mit der Anzahl der absolvierten Flugstunden, durch die z. B. variable Service-Entgelte für Dienstleistungen des „OCC“ (Operational Control Centers), flugstundenabhängige Technikleistungen und Vermittlungsgebühren im Chartergeschäft erwirtschaftet werden können.

## II. Wirtschaftsbericht

### Gesamtwirtschaftliches Umfeld und Branchensituation

Die Luftfahrtindustrie ist seit dem Frühjahr 2020 mit einer existenziellen Krise konfrontiert. Die Schwere und Dauer der Corona-Pandemie und ihrer strukturellen Folgen ist nach wie vor ungewiss. Aufgrund von Grenzschießungen und Sperrvorkehrungen in fast allen Ländern weltweit sind die Reiseströme drastisch zurückgegangen, mit entsprechenden Auswirkungen auf das Reise- und Tourismusgeschäft von Fluggesellschaften und Zulieferern der Luftfahrtindustrie

Die Fluggesellschaften waren gezwungen, ihre Kapazitäten drastisch anzupassen, wodurch die Widerstandsfähigkeit ihrer bestehenden Krisenmanagement- und Business-Continuity-Pläne auf die Probe gestellt wurde. 2020 brachte das größte Flugverbot in der Geschichte der Luftfahrt. Der Geschäftsflugfahrtsektor war ab Mitte März stark von der Krise betroffen und reduzierte seine Aktivitäten im April um bis zu 76 %.

Ab Ende Mai erholte sich die Geschäftsflugfahrt schrittweise bis zum Sommer, wobei das Verkehrsaufkommen im August dem Niveau von 2019 entsprach. Allerdings wurde im September eine Verlangsamung beobachtet, die erste Auswirkungen der zweiten Pandemiewelle zeigte. Der Oktober folgte dem negativen Trend, jedoch ohne einen klaren zweiten Einbruch. Ab Ende Oktober stabilisierte sich die Geschäftsflugfahrt bei minus 20 % im Vergleich zum Vorjahr.

Eine solch beispiellose Startverbot-Situation verändert das Risikoprofil von Fluggesellschaften und Flugzeugbetreibern, da sie neue logistische Herausforderungen mit sich bringt: Training der Besatzungen, Mangel an Parkplätzen, laufende Wartung, Schutz der Flugzeuge vor böswilligen Handlungen wie terroristischen Bedrohungen oder sogar Sabotage verärgerter Mitarbeiter, Klimaerwägungen (e. g. Luftfeuchtigkeit) oder ungünstige Wetterbedingungen wie Sturm, Hagel, Blitzschlag oder sogar Erdbeben, die leicht zu einem Verlust in Milliardenhöhe führen können.

Generell lässt sich für 2020 feststellen, dass die Business Aviation deutlich resistenter durch das Krisenjahr 2020 gekommen ist als sämtliche Linienfluggesellschaften. Wenn die Geschäftsmodelle und Kundenbeziehungen darüber hinaus robust und vertraglich so konzipiert waren, dass die Schwankungsanfälligkeit nicht überwiegend mit dem Flugaufkommen und Charteraktivitäten einhergeht, konnte eine gewisse Krisenresistenz aufgewiesen werden.

Wenngleich der Jahreswechsel traditionell wie auch in diesem Jahr eine der umsatzstärksten Reiseperioden darstellt wird auch 2021 sehr stark im Zeichen von Reisebeschränkungen und lokal aufflackerndem Infektionsgeschehen stehen. Neben einem konsequenten Kostenmanagement wird es für die Business Aviation Provider darauf ankommen, sich der schwierigen wirtschaftlichen Situation durch Flottenwachstum entgegenzustellen, wo immer sich eine Chance auf ein zusätzliches Flottenflugzeug ergibt.

### Geschäftsverlauf

Während die durch den Corona-Virus verursachten Einschränkungen einzelne Wettbewerber in der Business Aviation Branche existentiell bedrohen, stellte sich die Auftragslage bei der DC Aviation aufgrund ihrer Geschäftsbereiche und Vertragsstrukturen differenzierter dar. Die personellen Kapazitäten der technischen Werft waren zunächst bis zur Jahresmitte und gegen Jahresende wieder stabil ausgelastet, und das Crewpersonal stand für die Flugzeugeigentümer in permanenter Flugbereitschaft. Personalfixkosten in Technik und Flugbetrieb, die rund 70 % betragen, waren somit finanziert.

Für DC Aviation ergaben sich 2020 in erster Linie Umsatzeinbußen. Das Geschäftsmodell ist grundsätzlich gegenüber üblichen Auslastungsschwankungen von 10 bis 20 % robust, da die DC Aviation keine operationellen Fixkostenrisiken trägt und nicht zwingend auf zusätzliche Drittchartereinnahmen angewiesen ist. Dennoch gehen mit einer so drastischen Reduzierung der Flugbewegungen auch Ertragsausfälle einher, weil neben Charter-Vermittlungsgebühren teilweise auch variable Ertragskomponenten für Service-Leistungen der unterstützenden Bodendienste (Flugplanung und - Überwachung, Abfertigung, Technikleistungen) sinken.

Zur Kompensation dieser Ertragsminderungen wurde ein umfangreiches Ergebnis-Stabilisierungsprogramm erfolgreich umgesetzt, so dass das operative Ergebnis (EBIT) der Gesellschaft weitgehend planmäßig und positiv ausfiel. Seit dem Tiefpunkt im April, als die flugbetrieblichen Aktivitäten mit nur noch 5 % Auslastung im Vergleich zur Planung ihren niedrigsten Wert verzeichneten, erholte sich das Flugaufkommen langsam aber stetig, so dass sich auf Jahressicht eine Stabilisierung bei 52 % der Planauslastung einstellte.

Gegenüberstellung der Prognosen Annahmen:	IST 2019	Plan 2020	IST 2020	Gegenüberstellung Plan zu Ist 2020 Abweichungen:
EBIT (Betriebsergebnis) in Mio. € nach IFRS	0,2	0,3	0,1	- 0,2
EAT (Ergebnis nach Zinsen und Steuern) nach IFRS	1,0	0,1	-0,6	-0,7
Flottengröße	20	20	19	-1
Blockstunden	6.014	8.250	4.316	- 3.934

Das Flugstundenaufkommen weiterberechenbarer Betriebsstunden lag im Jahr 2020 mit 4.316 Blockstunden bei unterjährig nahezu konstanter Flottengröße, jedoch krisenbedingt um rund 28 % unterhalb des Vorjahresniveaus (6.014 Blockstunden) und um 48% unterhalb der für 2020 geplanten Flugstundenvolumen (8.250 Blockstunden).

Das Geschäftsjahr 2020 schloss die Gesellschaft mit einem EBIT nach HGB von - 0,2 Mio. EUR (i. V. 1,5 Mio. EUR) ab. Das EBIT nach IFRS lag bei 0,1 Mio. EUR und damit unterhalb des Vorjahresergebnisses von 1 Mio. EUR, das durch Sondereffekte aus dem Verkauf der DC Aviation Switzerland AG geprägt war.

Im Flottenverbund der DC Aviation wurden zum 31. Dezember 2020 insgesamt 27 Luftfahrzeuge (davon 26 Business Jets und 1 Helikopter) betrieben, nachdem zwei Helikopter planmäßig ausgephast worden waren. Das Flugzeug-Portfolio der DC Aviation-Gruppe inkl. der Tochtergesellschaften bzw. Beteiligungen in Malta und Dubai umfasste somit Halterschaftsverträge für folgende Flugzeugmuster:

### 3 Großraumjets:

1 Airbus A 320 neo, 1 Airbus A 319 in VIP-Konfiguration, 1 Airbus A 318

### 7 Langstreckenjets:

1 Gulfstream 650, 1 Gulfstream 550, 1 Global XRS, 3 Global 5000/6000, 1 Falcon 7X

### 8 Mittelstreckenjets:

2 Falcon 900, 1 Challenger 605, 2 Challenger 604, 1 Challenger 350, 1 Falcon 2000, 1 Legacy 650

### 8 Kurzstreckenjets:

8 Citation XLS

### 1 Helikopter:

## 1 Eurocopter EC 135

Im Berichtsjahr wurde kein Luftfahrzeug betrieben, das sich im Eigentum der DC Aviation befindet.

**Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren**

Die Belegschaft der DC Aviation erhöhte sich von 224 Mitarbeitern am 31.12.2019 auf 231 Mitarbeiter zum Jahresende 2020.

Der Schulungsaufwand der Mitarbeiter, insbesondere in den Bereichen Flugbetrieb und Technik, verringerte sich 2020 infolge teilweise erschwelter bzw. gar nicht realisierbarer Reisen zu Trainingsmaßnahmen an ausländischen Standorten auf 1,7 Mio. EUR (i. V. 2,3 Mio. EUR).

**Ertragslage****EBIT**

Das EBIT lag mit -0,2 Mio. EUR um 1,7 Mio. EUR unter dem durch Sondereinflüsse geprägten Wert des Vorjahres (2019: 1,5 Mio. EUR).

**Umsatzerlöse**

Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2020 lagen mit 63,8 Mio. EUR um 13,1 % unter denen des Vorjahres (2019: 73,3 Mio. EUR) und um 22,9% unter dem vor Corona-Planwert von 82,8 Mio. EUR, was insbesondere durch das kriseninduziert geringere Flugstundenaufkommen bedingt war.

Der Umsatz pro Flugstunde erhöhte sich dabei um 21% von 12.191 EUR in 2019 auf 14.773 EUR, da bedingt durch die Vertragsstrukturen flugzeugbedingte Fixkosten auch bei niedrigerer Flugleistung durch die Flugzeugeigner getragen werden. Hierin sowie in den eingeleiteten Gegensteuerungsmaßnahmen begründet liegt auch das trotz der einzigartigen Krisensituation nachhaltig robuste Betriebsergebnis 2020.

**Sonstige betriebliche Erträge**

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 0,8 Mio. EUR (2019: 2,5 Mio. EUR), u. a. aus Kurzarbeitererstattungen zur Sozialversicherung. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist auf die in 2019 erfolgte Veräußerung der DC Aviation Switzerland AG zurückzuführen. In Summe reduzierten sich die Umsatzerlöse, Bestandsveränderungen und sonstigen betrieblichen Erträge der DC Aviation somit um rund 15 % von 75,9 Mio. EUR in 2019 auf 64,6 Mio. EUR in 2020.

**Materialaufwand**

Auch der Materialaufwand lag durch das sehr geringere Flugaufkommen mit 38,2 Mio. EUR um 17 % unterhalb des Vorjahresniveaus (2019: 45,8 Mio. EUR). Im Verhältnis zur Betriebsleistung blieb der Materialaufwand mit 59,2 % nach 60,4 % in 2019 nur leicht unterhalb des Vorjahreswerts.

**Personalaufwand**

Der Personalaufwand lag mit 16,4 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres, wobei die Mehrkosten der gestiegenen Mitarbeiteranzahl durch bezogene Kurzarbeitergelder kompensiert wurden.

**Abschreibungen**

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens sowie Sachanlagen befinden sich bei geringfügigen Neuinvestitionen in das Anlagevermögen mit 0,2 Mio. EUR ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres (2019: 0,3 Mio. EUR).

**Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (9,7 Mio. EUR) lagen geschäftsverlaufsbedingt deutlich um 19 % unter dem Vorjahresniveau (2019: 11,9 Mio. EUR). Hierbei wirkten sich vor allem rückläufige Reise- und Schulungskosten sowie Rating kosten aus.

**Finanzlage**

Die Finanzierung der Gesellschaft erfolgte im Verlauf des Jahres 2020 über einen Darlehensvertrag von zu Jahresbeginn 8 Mio. EUR mit der Aton GmbH. Für darüber hinaus gehende Kapitalbedarfe wurde zusätzlich eine Rahmenkreditvereinbarung über 2,5 Mio. EUR abgeschlossen. Zum Ende des Jahres wurden aus operativen Erträgen 0,5 Mio. EUR des Darlehens zurückgeführt.

Zum Jahresende konnte die Nettoverschuldung der Gesellschaft auf 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 4,4 Mio. EUR) reduziert werden.

2020 wurden Einzelwertberichtigungen über 0,02 Mio. EUR (2019: 0,02 Mio. EUR) und Pauschalwertberichtigungen über 0,05 Mio. EUR (2019: 0,04 Mio. EUR) vorgenommen.

Das Zinsergebnis im Jahr 2020 lag bei -0,01 Mio. EUR (2019: -0,05 Mio. EUR).

Die Kapitalflussrechnung der Gesellschaft setzt sich folgendermaßen zusammen:

Kapitalflussrechnung	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Mittelzu(ab)fluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	1.309	177
Mittelveränderung aus der Investitionstätigkeit	35	8.462
Mittelzu(ab)fluss aus der Finanzierungstätigkeit	-693	-5.122
zahlungswirks. Veränd. des Finanzmittelbestandes	650	3516
Finanzmittelbestand am Anfang des Jahres	3.607	91
Finanzmittelbestand am Ende des Jahres	4.257	3.607

**Vermögenslage**

Die Bilanzsumme verringerte sich um rund 16 % auf 21,2 Mio. EUR (2019: 25,2 Mio. EUR).

Der Anteil des Anlagevermögens in Höhe von 5,4 Mio. EUR (2019: 5,7 Mio. EUR) an der Bilanzsumme betrug 25 % (2019: 23 %).

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Investitionen in Höhe von 0,4 Mio. EUR vorgenommen, u. a. Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen und Immaterielle Vermögensgegenstände.

Das Umlaufvermögen (Anteil an der Bilanzsumme 66 %, 2019: 72 %) reduzierte sich insbesondere durch den Abbau von Forderungen gegen verbundene Unternehmen (hier DC Aviation Malta), die aus einem Großwartungsereignis resultierten, auf 14,1 Mio. EUR (2019: 18,1 Mio. EUR).

Auch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen konnten um 0,6 auf 5,8 Mio. EUR zurückgeführt werden.

Der Wert der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich auf 0,9 Mio. EUR (2019: 1,0 Mio. EUR).

Der Bestand an Vorräten, die überwiegend aus Flugzeugersatzteilen bestehen, reduzierte sich auf 2,8 Mio. EUR (2019: 3,5 Mio. EUR).

Zum Ende des Jahres 2020 belief sich das Eigenkapital der Gesellschaft ergebnisbedingt auf 5,7 Mio. EUR (2019: 5,9 Mio. EUR). Gleichzeitig erhöhte sich die Eigenkapital-Quote durch die Reduzierung der Bilanzsumme auf 27 % (2019: 23 %).

Die Rückstellungen machten mit 2,8 Mio. EUR (2019: 2,7 Mio. EUR) einen Anteil von 13 % aus. Der Anstieg im Vorjahresvergleich entfällt vor allem auf Rückstellungen für ausstehende Rechnungen sowie für Abfindungen.

Die Verbindlichkeiten sanken auf 12,4 Mio. EUR bzw. 59 % der Bilanzsumme (2019: 16,5 Mio. EUR bzw. 66 %).

### III. Chancen- und Risikobericht, Prognose

Aufgrund einer seit nunmehr 21 Jahren etablierten Markenbekanntheit, seiner internationalen Marktpräsenz sowie einer Vielzahl aktiv gemanagter Kundenkontakte ergeben sich für DC Aviation gute Chancen, sowohl die vom Standort Deutschland betriebene Flotte als auch die an den internationalen Stationen geplante Flottenexpansion organisch und dabei profitabel weiterzuentwickeln.

Neben der Betreuung der Stammkundenflotten über das eigene Key Account Management koordiniert DC Aviation über die regionalen Vertriebsbeauftragten und datenbankgesteuert alle Akquisitionsprozesse und Neukundeninitiativen.

Nicht zuletzt durch das parallele zweite europäische Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) in Malta eröffnen sich für DC Aviation Marktchancen zur Akquisition derjenigen Kunden, die ihr Luftfahrzeug zwar unter dem Dach der Marke DC Aviation, jedoch nicht unmittelbar in Deutschland registrieren lassen möchten. Gleiches gilt für angelsächsisch geprägte Kunden, die infolge des vollzogenen BREXITS nun einen neuen Standort bevorzugen.

Neben dem flugbranchenimmanenten Risiko, wonach sich Krisensituationen (u. a. Rezessionen, Sanktionen, Rohstoffpreise, Streiks, Konflikte und Terrorismus, Pandemien, Naturkatastrophen oder Umweltauflagen) so gut wie immer auf das Flugverkehrsaufkommen auswirken, bestehen wie bei allen Fluggesellschaften technische Betriebsrisiken. Diese Risiken können dazu führen, dass flugbetriebliche Leistungen nicht planmäßig durchgeführt und abgerechnet werden können, was sich aufgrund der hohen Fixkostenintensität eines Luftfahrtunternehmens unmittelbar und merklich zulasten der Profitabilität auswirkt.

Um das Flugunfallrisiko und die Gefahr von Personen- und Sachschäden zu reduzieren, werden entsprechende Versicherungen vorgehalten und in Bezug auf den Faktor potentieller menschlicher Fehler regelmäßig die gesetzlich vorgeschriebenen sowie darüber deutlich hinausgehende zusätzliche Sicherheitstrainings der Piloten und Besatzungsmitglieder durchgeführt. Unternehmensspezifische Verfahrensvorschriften und die ständige Weiterentwicklung des internen Kontrollsystems durch umfangreiche Qualitäts- und Compliance-Auditierungen stellen sicher, dass potentielle Risiken frühzeitig erkannt und vermieden werden.

Wachstumsbezogene Risiken des Geschäftsmodells der DC Aviation GmbH bestehen im Verlust bestehender Kundenverträge bzw. einer Nichtrealisierung neuer Halterschaftsverträge im geplanten Ausmaß, die sich unmittelbar in den Leistungsindikatoren Flottengröße und Flugstundenzahl niederschlagen. Die DC Aviation ist spezialisiert auf das Management und den Betrieb von Geschäftsflugzeugen sowie auf das Charter-Geschäft im High-End Bereich. Die Business Aviation reagiert erfahrungsgemäß auf die wirtschaftliche Konjunkturlage sehr direkt. Eine Abschwächung der Konjunktur schlägt sich unmittelbar auf die Charter-Auslastung nieder, was für DC Aviation ein Ertragsrisiko beinhaltet, während im Bereich des Flugzeugmanagements das komplette Kostenrisiko bei den Eigentümern liegt. Die zunehmende Bedeutung des eigenen Wertbetriebs trägt jedoch deutlich zum Ausgleich konjunktureller Schwankungen bei, da die vorgeschriebenen Wartungsintervalle der Luftfahrzeuge unabhängig von wirtschaftlichen Konjunkturzyklen eingehalten werden müssen.

Um die Ertragskraft des Unternehmens auch im Fall einer nicht planmäßigen Geschäftsentwicklung zu stabilisieren und dem anhaltenden Kostendruck in einem verschärften Wettbewerbsumfeld Rechnung tragen zu können, prüft DC Aviation kontinuierlich, ob fluktuationsbedingte Personalabgänge zu ersetzen sind oder Geschäftsprozesse durch Aufgabenverdichtungen neu strukturiert werden können.

Die finanzielle Ausstattung der Gesellschaft wird sichergestellt durch einen positiven operativen Cashflow im gesamten Planungszeitraum sowie konzernintern zur Verfügung gestellte Darlehen und darüberhinausgehende Kreditzusagen. Ziel des Finanz- und Risikomanagements der Gesellschaft ist die Sicherung gegen finanzielle Risiken jeglicher Art. Beim Finanzmanagement verfolgt das Unternehmen eine konservative Risikopolitik. Zur Absicherung gegen das Liquiditätsrisiko und zur Aufrechterhaltung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit wird der Liquiditätsbedarf permanent überprüft und konzernintern abgestimmt.

Für 2021 plant DC Aviation bei einem wieder auf rund 76 Mio. EUR ansteigenden Umsatzvolumen ein positives Betriebsergebnis von rund einer halben Million EUR. Flugzeugzugänge des Vorjahres tragen dann ganzjährig und sockelwirksam zur Unternehmensleistung bei. Der Business-Planung liegt ferner eine angenommene Netto-Flottenexpansion von einem neuen Fluggerät pro Geschäftsjahr zugrunde.

Die anhaltenden Auswirkungen durch die Covid-19-Epidemie können für den Geschäftsbetrieb der DC Aviation auch 2021 zu Belastungen durch konjunkturelle Eintrübungen, insbesondere jedoch infolge regulatorischer Restriktionen führen. Reise- bzw. Einreisebeschränkungen können hier selbst bei vorhandenem Flugbedarf zu Erschwernissen, Verzögerungen bis hin zu Flugabsagen führen.

Nichtsdestotrotz stellt sich die Auftragslage bei DC Aviation aufgrund ihrer Geschäftssegmente und Vertragsstrukturen insgesamt als gut differenziert dar. So verzeichnet der Werftbetrieb auch 2021 weiterhin eine sehr gute Auslastung. Zum aktuellen Zeitpunkt sind die personellen Kapazitäten bereits bis über die Jahresmitte hinaus beschäftigt. Das Crewpersonal des Flugbetriebs steht für alle Flugzeugeigentümer weiterhin in permanenter Flugbereitschaft. Personalfixkosten in Technik und Flugbetrieb, die rund 70% betragen, sind somit finanziert.

Beeinträchtigungen in Bezug auf Umsatz und Ergebnis können sich für DC Aviation durch das weiterhin zurückhaltende Flugverhalten einzelner Flugzeugeigner und Charterkunden ergeben. Wengleich das Geschäftsmodell gegenüber den sonst üblichen Auslastungsschwankungen von 10 - 20% sehr robust ist, DC Aviation keine operationellen Fixkostenrisiken trägt und nicht zwingend auf zusätzliche Drittchartereinnahmen angewiesen ist, bringt eine hierüber hinausgehende Reduzierung der Flugaktivitäten auch für DC Aviation spürbare Ertragseinbußen mit sich. Diese resultieren daraus, dass neben den Charter-Vermittlungsgebühren vor allem solche variablen Ertragskomponenten fehlen, die im regulären Betrieb für Service-Leistungen der unterstützenden Bodendienstleistungen berechnet werden können.

In Erwartung einer für das laufende Geschäftsjahr evtl. nur realisierbaren Jahresdurchschnittlichen Flugauslastungsquote von 75% wurden Maßnahmen eingeleitet mit dem Potential, ggf. rund 1 Mio. EUR an Ertragsminderungen kompensieren zu können. Auf diesem Niveau bewegte sich auch das Flugaufkommen des 1. Quartals 2021. Für den weiteren Jahresverlauf wird derzeit auch von einem wiederauflebenden Reisebedarf der Flugzeugeigentümer ausgegangen.

Die Corona bedingte Krise der Luftfahrt kann die bereits lange erwartete und überfällige Marktberreinigung der Business Aviation Branche deutlich beschleunigen. Renommierete Marktteilnehmer mit hohen Fixkostenstrukturen für Assets und Personal mussten bereits zum jetzigen Zeitpunkt wesentliche Teile ihrer Flotte stilllegen bzw. - einhergehend mit endgültigem Abbau von Mitarbeitern - dauerhaft beenden. Für Unternehmen, die die Krise robust und kundenzuverlässig durchlaufen, kann dies mittelfristig zu einer Stärkung ihrer Marktpositionierung beitragen. Begründet liegt diese Erwartung in der Aussicht auf höhere Charraten und dem Gewinn potentiell neuer Kundengruppen. Ferner besteht wieder ein deutlich besserer Zugang zu Fachpersonal in Technik und Flugbetrieb.

Stuttgart, den 30. April 2021

*Michael Kuhn*

*Marc Ambrosius*

### Bilanz zum 31. Dezember 2020

#### Aktiva

	31.12.2020		Vorjahr	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		66.474,97		111.076,23
II. Sachanlagen				

	31.12.2020		Vorjahr	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	157.455,92		167.793,66	
2. Technische Anlagen und Maschinen	57.260,95		31.414,58	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	431.136,36		481.796,08	
		645.853,23		681.004,32
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	356.829,00		356.829,00	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	90.000,00		90.000,00	
3. Beteiligungen	1.051.401,39		1.051.401,39	
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.218.606,95		3.433.884,82	
		4.716.837,34		4.932.115,21
		5.429.165,54		5.724.195,76
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
<b>I. Vorräte</b>				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.773.162,76		3.443.964,11	
2. Unfertige Leistungen	0,00		28.939,61	
		2.773.162,76		3.472.903,72
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.764.188,79		6.348.608,80	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	378.186,34		3.555.176,93	
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.741,90		23.192,76	
4. Sonstige Vermögensgegenstände	879.282,49		1.047.576,88	
		7.025.399,52		10.974.555,37
		4.257.357,39		3.607.328,06
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks</b>		14.055.919,67		18.054.787,15
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		1.687.453,91		1.441.6664,98
		21.172.539,12		25.220.647,89

**Passiva**

	31.12.2020		Vorjahr	
	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>A. Eigenkapital</b>				
I. Gezeichnetes Kapital	500.000,00		500.000,00	
II. Bilanzgewinn	5.155.241,07		5.383.438,72	
		5.655.241,07		5.883.438,72
<b>B. Rückstellungen</b>				
1. Steuerrückstellungen	116.005,64		188.390,34	
2. Sonstige Rückstellungen	2.722.662,23		2.486.069,91	
		2.838.667,87		2.674.460,25
<b>C. Verbindlichkeiten</b>				
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3.197.294,88		5.497.011,05	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	758.694,77		1.561.397,55	
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.513.680,85		8.031.059,58	
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00		28.060,63	
5. Sonstige Verbindlichkeiten	952.652,03		1.422.830,98	
davon aus Steuern: EUR 844.678,10 (Vj.: TEUR 1.213)				
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 25,44 (Vj.: TEUR 1)				
		12.422.322,53		16.540.359,79
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		256.307,65		122.389,13
		21.172.539,12		25.220.647,89

**Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020**

	2020		Vorjahr	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		63.762.084,64		73.334.533,45
2. Bestandsveränderung		-28.939,61		28.939,61
3. Sonstige betriebliche Erträge		820.417,85		2.542.217,11

	2020		Vorjahr	
	EUR	EUR	EUR	EUR
davon aus Währungsumrechnung: EUR 116.979,54 (Vj.: TEUR 109)				
		64.553.562,88		75.905.690,17
<b>4. Materialaufwand</b>				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6.168.659,70		8.048.620,94	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	32.070.318,90		37.792.298,34	
		38.238.978,60		45.840.919,28
<b>5. Personalaufwand</b>				
a) Löhne und Gehälter	13.625.976,34		13.777.284,34	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	2.737.055,94		2.594.807,94	
davon für Altersversorgung: EUR 213.633,89 (Vj.: TEUR 206)		16.363.032,28		16.372.092,28
<b>6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen</b>		264.877,65		259.278,03
<b>7. Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>				
davon aus Währungsumrechnung: EUR 360.906,44 (Vj.: TEUR 72)		9.696.059,41		11.929.666,82
		-9.385,06		1.503.733,76
<b>8. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens</b>		180.634,42		255.861,24
davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 4.500,01 (Vj.: TEUR 62)				
<b>9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge</b>		0,50		863,11
<b>10. Abschreibungen auf Finanzanlagen</b>		175.961,38		0,00
<b>11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen</b>				
davon an verbundene Unternehmen: EUR 175.347,24 (Vj.: TEUR 235)		193.491,72		302.310,44
davon aus der Aufzinsung: EUR 2.270,20 (Vj.: TEUR 3)				
<b>12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>		-73.989,87		77.331,24
<b>13. Ergebnis nach Steuern</b>		-124.213,37		1.380.816,43
<b>14. Sonstige Steuern</b>		103.984,28		284.704,84
<b>15. Jahresfehlbetrag (Vj.: -überschuss)</b>		-228.197,65		1.096.111,59
<b>16. Gewinnvortrag</b>		5.383.438,72		4.287.327,13
<b>16. Bilanzgewinn</b>		5.155.241,07		5.383.438,72

### Anhang für das Geschäftsjahr 2020

#### 1. Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss, zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

##### Allgemeine Angaben

Die DC Aviation GmbH hat ihren Sitz in Stuttgart und ist eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht Stuttgart (Reg.-Nr. HRB 19256). Der Jahresabschluss wurde auf Grundlage der Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs und den ergänzenden Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

Die Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden unverändert zum Vorjahr fortgeführt.

##### Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Abschreibung erfolgt linear.

Übersicht über die Nutzungsdauer des Anlagevermögens:

Immaterielle Vermögensgegenstände	3-10 Jahre
Grundstücke, Grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	7-50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	5-19 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2-23 Jahre

Die geringwertigen Anlagegüter werden bei Anschaffungskosten von bis zu EUR 250 sofort als Aufwand erfasst. Für Anlagegüter mit Anschaffungskosten von mehr als EUR 250 und höchstens EUR 1.000 wird gemäß § 6 Abs. 2a EStG ein Sammelposten gebildet, der über 5 Jahre mit jeweils 20% ergebniswirksam aufgelöst wird, da diese insgesamt von untergeordneter Bedeutung sind.

Die Finanzanlagen umfassen Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sowie Ausleihungen an diese. Sie werden zu den Anschaffungskosten bilanziert.

Die Vorräte werden zu durchschnittlichen Anschaffungskosten bzw. zu Herstellungskosten bewertet. Soweit Bestandsrisiken vorliegen, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden.

Vorräte, die wiederholt ausgetauscht und generalüberholt werden (Rotables), werden über 15 Jahre auf einen Restbuchwert von 5% abgeschrieben. Bis zum Geschäftsjahr 2011 wurde für alle Rotables einer Mustergruppe eine Nutzungsdauer von 15 Jahren ab Erstzugang der Mustergruppe unterstellt. Wurden im Laufe dieser Nutzungsdauer Rotables angeschafft, wurde über die verbleibende Restnutzungsdauer der Mustergruppe abgeschrieben. Die unfertigen Leistungen betreffen Wartungsleistungen und umfassen Fertigungsmaterial, Fertigungslöhne sowie angemessene Material- und Fertigungsgemeinkosten.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag bilanziert. Bei den Forderungen werden Ausfallrisiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt.

Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten sind zum Nennbetrag bilanziert.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, welche Aufwand für eine bestimmte Zeit danach darstellen. Diese sind periodengerecht abgegrenzt worden.

Das Eigenkapital ist zum Nennbetrag angesetzt.

Die Rückstellungen sind nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelt und sind zum notwendigen Erfüllungsbetrag angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden nach § 253 Abs. 2 HGB abgezinst.

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag bilanziert.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, welche Erträge für eine bestimmte Zeit danach darstellen. Diese sind periodengerecht abgegrenzt worden.

#### Erläuterungen zur Bilanz

##### (1) Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung sind als Anlage zum Anhang im Anlagenspiegel ausgehend von den historischen Anschaffungskosten dargestellt.

##### (2) Finanzanlagen

###### Anteile an verbundenen Unternehmen

Die DC Aviation GmbH hält an ihrer Tochtergesellschaft DC Aviation Holding Limited, auf Malta, 99,998%, indirekt ist die DC Aviation an Distinct Crew Management Limited und DC Aviation Limited mit jeweils 99,8% beteiligt.

Gesellschaften	Eigenkapital 2019	Jahresergebnis 2019
DC Aviation Holding Limited	EUR 377.855,00	EUR 46.238,00
Distinct Crew Management Limited	EUR 76.539,00	EUR 79.736,00
DC Aviation Limited	EUR 118.716,00	EUR -259.621,00

Für das Jahr 2020 lagen zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses der DC Aviation GmbH noch keine festgestellten Jahresabschlüsse vor.

##### Beteiligungen

Die DC Aviation GmbH hält einen Beteiligungsanteil von 49% an dem in 2012 gegründeten Joint Venture mit der DC Aviation Al-Futtaim Services Company LLC, in Dubai, in Höhe von EUR 1.036.401,39 (AED 4.900.000,00).

Gesellschaft	Eigenkapital 2017	Jahresergebnis 2017
DC Aviation Al Futtaim LLC	AED -32.996.000,00	AED 2.018.000,00
	EUR -7.496.940,00	EUR 458.505,00

Für das Jahr 2018, 2019 und 2020 lagen zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses der DC Aviation GmbH noch kein festgestellter Jahresabschluss vor.

##### (3) Forderungen

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich mit EUR 377.055,19 (i. V. EUR 3.555.176,39) um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und mit EUR 1.131,15 (i. V. EUR 0,00) um Forderungen aus Darlehensgewährung und Finanzierung.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen mit EUR 3.741,90 (i. V. EUR 23.192,76) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Sämtliche Forderungen haben - wie im Vorjahr - eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

##### (4) Latente Steuern

Latente Steuern werden nach § 274 Abs. 1 HGB für Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten und ihren steuerlichen Wertansätzen gebildet, die sich in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich ausgleichen. Zur Ermittlung der latenten Steuern wurden die Steuersätze angewendet, die nach der derzeitigen Rechtslage für den Zeitpunkt gültig oder angekündigt sind, zu dem sich die temporären Differenzen wahrscheinlich abbauen werden. Die Bewertung der Bilanzdifferenzen erfolgte mit dem unternehmensindividuellen Steuersatz von 29,48 %. Soweit sich insgesamt eine Steuerentlastung (Aktivierungsüberhang) ergibt, wird das Aktivierungswahlrecht nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht ausgeübt. Die temporären Differenzen aus Latenzen von insgesamt TEUR 407 ergeben sich aus den Bilanzpositionen Sachanlagevermögen in Höhe von TEUR 115, Vorräte in Höhe von TEUR 121, Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen in Höhe von TEUR 164 und Rückstellungen in Höhe von TEUR 7. Aktive latente Steuern auf Verlustvorträge - vorbehaltlich deren Werthaltigkeit - werden nicht angesetzt.

##### (5) Eigenkapital

Der Bilanzgewinn hat sich somit wie folgt entwickelt:

	TEUR:
Stand 31. Dezember 2019	5.383
Zuführung aus Kapitalrücklage	0
Zuführung aus Gewinnrücklagen	0
Jahresüberschuss 2020	-228
Stand 31. Dezember 2020	5.155

##### (6) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen bestehen im Wesentlichen aus Rückstellungen für ausstehende Rechnungen. Die langfristigen Rückstellungen wurden laufzeitgerecht auf Basis des von der Deutschen Bundesbank bekanntgegebenen 7-Jahres-Durchschnittszinssatzes gem. § 253 HGB auf den Barwert abgezinst.

##### (7) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen aus der Inanspruchnahme eines Darlehens mit der ATON GmbH in Höhe von EUR 7.500.000,00 (i. V. EUR 8.000.000,00). Außerdem bestehen zum Bilanzstichtag Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von EUR 13.680,85 (i. V. EUR 31.059,58). Die ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren - wie im Vorjahr - aus Lieferungen und Leistungen.

Es bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von EUR 7.500.000,00 (i. V. EUR 8.000.000,00).

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen von EUR 6.000.000,00 (i. V. EUR 8.000.000,00) haben eine Restlaufzeit von über einem Jahr aber weniger als fünf Jahre. Sämtliche übrigen Verbindlichkeiten haben - wie im Vorjahr - eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

#### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

##### (8) Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse über EUR 63.762.084,64 (i. V. EUR 73.334.533,45) setzen sich aus den folgenden Tätigkeitsbereichen zusammen:

Chartererlöse	EUR 23.198.056,73
Umsatzerlöse aus Personalgestaltung	EUR 12.014.772,41
Umsatzerlöse aus Mieten	EUR 8.515.202,51
Umsatzerlöse aus Technikleistungen	EUR 10.320.409,33
Umsatzerlöse aus Weiterberechnungen	EUR 4.258.019,28
Umsatzerlöse aus Package Price	EUR 4.271.892,45
Umsatzerlöse aus Management Fees	EUR 1.183.731,93
	EUR 63.762.084,64

Sie entfallen auf folgende geographische Märkte:

Europa	EUR 59.428.240,39
Nordamerika	EUR 1.063.957,79
Afrika	EUR 1.358.699,91
Asien	EUR 1.911.186,55
	EUR 63.762.084,64

##### (9) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten periodenfremde Erträge von EUR 69.710,76 (i. V. EUR 587.773,09). Im Vorjahr wurde daneben ein Gewinn aus dem Abgang der Beteiligung an der DC Aviation Switzerland AG von TEUR 1.415 ausgewiesen.

##### (10) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von EUR 26.601,80 (i. V. EUR 16.409,55), die im Wesentlichen Nachzahlungen für Mietnebenkosten und Gebühren für das Luftfahrtbundesamt und den TÜV Nord sind.

#### Sonstige Angaben

##### Beschäftigte (im Durchschnitt)

	2020	2019
	Anzahl	Anzahl
Administration	32	32
Maintenance	64	58
Flight Operation	86	93
Ground Operation	41	35
Sales & Marketing	9	10
	232	228

##### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus dem Mietvertrag über den Hangar einschließlich der Bürotrakte und Parkflächen auf dem Gelände des Stuttgarter Flughafens resultieren sonstige finanzielle Verpflichtungen von rd. EUR 17,2 Mio.

##### Abschlussprüferhonorar

Bezüglich der Honorare unseres Abschlussprüfers verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang unseres Mutterunternehmens.

##### Nachtragsbericht

Die Corona Pandemie beeinflusst unverändert unsere Entwicklung. Eine verlässliche Prognose wann mit einer Rückkehr zur Normalität zu rechnen ist, ist derzeit nicht möglich. Weitere Sachverhalte, über die zu berichten wäre, haben sich nicht ergeben.

#### Vorschlag für die Verwendung des Ergebnisses

Der Bilanzgewinn wird auf neue Rechnung vorgetragen.

##### Mutterunternehmen / Unternehmensverbindungen

Der Abschluss der Gesellschaft wird in den Konzernabschluss der ATON GmbH, München, gleichzeitig Mutterunternehmen für den größten und kleinsten Konsolidierungskreis, einbezogen. Die Offenlegung des Konzernabschlusses erfolgt im elektronischen Bundesanzeiger unter [www.bundesanzeiger.de](http://www.bundesanzeiger.de). Die Aufstellung des Konzernabschlusses und Konzernlageberichts erfolgt nach IFRS.

Dieser Konzernabschluss hat für die Gesellschaft befreiende Wirkung gemäß § 291 Abs. 2 HGB.

##### Geschäftsführung

Herr Marc Ambrosius, Stuttgart, CFO

Herr Michael Kurt Kuhn, Neustadt, CEO

Die Angabe der im Berichtsjahr gezahlten Gesamtbezüge der Geschäftsführer unterbleibt mit Hinweis auf § 286 Abs. 4 HGB.

Stuttgart, den 30. April 2021

*Michael Kuhn*

*Marc Ambrosius*

## Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2020

in EUR	01.01.2020	Anschaffungskosten		31.12.2020
		Zugänge	Abgänge	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2.057.663,58	22.093,58	-	2.079.757,16
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	284.564,21	829,00	-	285.393,21
2. Technische Anlagen und Maschinen	827.434,23	29.459,36	-	856.893,59
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.383.693,99	135.719,75	143.279,77	6.376.133,97
	7.495.692,43	166.008,11	143.279,77	7.518.420,77
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	356.829,00	-	-	356.829,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	90.000,00	-	-	90.000,00
3. Beteiligungen	1.051.401,39	-	-	1.051.401,39
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.433.884,82	176.134,41	215.450,90	3.394.568,33
	4.932.115,21	176.134,41	215.450,90	4.892.798,72
Anlagevermögen	14.485.471,22	364.236,10	358.730,67	14.490.976,65
in EUR	01.01.2020	Abschreibungen		31.12.2020
		Zugänge	Abgänge	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	1.946.587,35	66.694,84	-	2.013.282,19
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	116.770,55	11.166,74	-	127.937,29
2. Technische Anlagen und Maschinen	796.019,65	3.612,99	-	799.632,64
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.901.897,91	183.403,08	140.303,38	5.944.997,61
	6.814.688,11	198.182,81	140.303,38	6.872.567,54
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	-	-	-	-
3. Beteiligungen	-	-	-	-
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	175.961,38	-	175.961,38
	-	175.961,38	-	175.961,38
Anlagevermögen	8.761.275,46	440.839,03	140.303,38	9.061.811,11
in EUR		Buchwerte		
		31.12.2020	31.12.2019	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		66.474,97	111.076,23	
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		157.455,92	167.793,66	
2. Technische Anlagen und Maschinen		57.260,95	31.414,58	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		431.136,36	481.796,08	
		645.853,23	681.004,32	
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		356.829,00	356.829,00	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		90.000,00	90.000,00	
3. Beteiligungen		1.051.401,39	1.051.401,39	
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		3.218.606,95	3.433.884,82	
		4.716.837,34	4.932.115,21	
Anlagevermögen		5.429.165,54	5.724.195,76	

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DC Aviation GmbH, Stuttgart

## Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DC Aviation GmbH, Stuttgart, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DC Aviation GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und

- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

#### **Grundlage für die Prüfungsurteile**

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

#### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

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

#### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher - beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Stuttgart, den 14. Mai 2021

**Deloitte GmbH**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**  
*Thomas Traub, Wirtschaftsprüfer*  
*Elke Bernhardt, Wirtschaftsprüferin*

---