



FLUGHAFEN ZÜRICH AG
GESCHÄFTSBERICHT

2018

WESENTLICHE FINANZKENNZAHLEN

KENNZAHLEN (5-JAHRESÜBERSICHT)

(CHF in 1'000)	2014	2015	2016	2017	2018
Erträge	963'479	988'973	1'012'804	1'037'125	1'152'897
davon Aviation-Erträge	574'959	597'389	620'402	624'241	656'667
davon Non-Aviation-Erträge	388'520	391'584	392'402	412'884	496'230
Betriebskosten	-439'981	-486'157	-434'000	-453'485	-581'918
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	523'498	502'816	578'804	583'640	570'979
EBITDA-Marge (in %)	54.3	50.8	57.1	56.3	49.5
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	294'622	274'644	337'350	339'899	326'527
EBIT-Marge (in %)	30.6	27.8	33.3	32.8	28.3
Gewinn	205'921	179'807	248'018	285'527	237'841
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	460'726	456'177	471'869	529'744	538'359
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-220'401	-119'524	-167'482	-542'322	-273'351
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'200'107	3'186'427	3'215'677	3'470'749	3'516'827
Ø investiertes Kapital ¹⁾	3'306'807	3'193'267	3'201'052	3'343'213	3'493'788
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	7.1	6.8	8.4	8.1	7.4
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'140'522	2'212'437	2'260'149	2'401'135	2'414'853
Eigenkapitalrendite (in %)	9.8	8.3	11.1	12.3	9.9
Eigenkapitalquote (in %)	53.6	54.7	55.6	55.9	55.3
Finanzschulden (netto) ²⁾	372'202	174'683	102'020	57'894	146'380
Finanzschulden (netto)/EBITDA ²⁾	0.71x	0.35	0.18x	0.10x	0.26x
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG³⁾					
Anzahl ausgegebene Aktien	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875
Ordentliche Dividende pro Aktie (in CHF)	2.70	3.00	3.20	3.30	3.70
Payout Ratio (in %) ⁴⁾	40.3	51.2	39.6	35.5	47.8
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF)	n/a	3.20	3.20	3.20	3.20
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	69.72	72.06	73.62	78.21	78.65
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	6.71	5.85	8.07	9.29	7.75
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	6.70	5.85	8.07	9.29	7.75

1) Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital (sowie bis 2014 die Marktwerte der Absicherungsinstrumente).

2) Die Finanzschulden (netto) beinhalten das verzinsliche Fremdkapital (sowie bis 2014 die Marktwerte der Absicherungsinstrumente) reduziert um flüssige Mittel sowie verzinsliche kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.

3) Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis 1:5. Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

4) Zusatzdividende aus Kapitaleinlagereserven nicht enthalten.

INHALT

JAHRESBERICHT

AKTIONÄRSADRESSE 4

UNTERNEHMENSPORTRÄT 11

Die Flughafen Zürich AG 11

Organisationsstruktur 12

Strategie 14

VERKEHRSENTWICKLUNG 16

Wichtigste Verkehrskennzahlen 16

Direktverbindungen ab ZRH 19

GESCHÄFTSENTWICKLUNG 22

Wesentliche Finanzkennzahlen 22

Finanzielle Entwicklung 25

Finanzieller Ausblick 31

RISK MANAGEMENT 32

Risk Management System 32

Aktuelle Risikosituation 34

CORPORATE GOVERNANCE

CORPORATE GOVERNANCE 41

Konzern- und Kapitalstruktur 42

Aktionariat und Mitwirkungsrechte 44

Verwaltungsrat 46

Geschäftsleitung 52

Vergütungen, Beteiligungen und Darlehen 54

Revisionsstelle 55

Informationspolitik 56

VERGÜTUNGSBERICHT 57

Bericht der Revisionsstelle 62

FINANZBERICHT

KONZERNRECHNUNG 64

Konzernerfolgsrechnung 65

Konzerngesamtergebnisrechnung 66

Konzernbilanz 67

Veränderung des Konzerneigenkapitals 68

Konzerngeldflussrechnung 70

Anhang zur Konzernrechnung 71

Bericht der Revisionsstelle 132

JAHRESRECHNUNG 137

Erfolgsrechnung 138

Bilanz 139

Anhang zur Jahresrechnung 140

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns 150

Bericht der Revisionsstelle 151

VERANTWORTUNG

MITARBEITENDE 155

NACHBARSCHAFT UND GESELLSCHAFT 158

Gesellschaftliches Engagement 158

Fluglärm 160

Schallschutz 164

Kennzahlen 166

UMWELTSCHUTZ 167

Überblick 167

Luftqualität 169

Globales Klima 173

Energie 176

Natur und Landschaft 179

Abfall 181

Wasser und Gewässerschutz 183

Kennzahlen 186

VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG 187

AKTIONÄRSADRESSE

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN, SEHR GEEHRTE AKTIONÄRE SEHR GEEHRTE DAMEN, SEHR GEEHRTE HERREN

Die internationale Mobilität steigt stetig. Auch im 2018 verzeichneten wir wachsende Passagierzahlen. Wir schliessen das Berichtsjahr zum ersten Mal in unserer Unternehmensgeschichte mit mehr als 30 Mio. Passagieren ab. Sowohl die Sicherheit des Flugbetriebs wie auch die Qualität des Passagiererlebnisses konnten wir auf hohem Niveau weiterentwickeln. Wir investieren laufend in das Gesamtsystem, damit wir auch die zukünftige Nachfrage nach globaler Mobilität bewältigen können. Eine wichtige Grundlage bilden hierbei auch verlässliche rechtliche und politische Rahmenbedingungen, was sowohl die Kapazität der künftigen Flugbetriebsverfahren wie auch die Finanzierbarkeit der Bodeninfrastruktur betrifft.

Nebst dem regulierten Fluggeschäft entwickeln wir auch unsere nicht-regulierten Geschäftsfelder stetig weiter. Unsere kommerziellen Zentren auf der Landseite und der Luftseite erfreuen sich grosser Beliebtheit und können sich auch in einem insgesamt rückläufigen Detailhandel sehr gut behaupten. Bei unserem Grossprojekt THE CIRCLE konnten wir im Berichtsjahr sowohl baulich wie auch in Bezug auf die Vermarktung die gesetzten Ziele erreichen. Die neue Dienstleistungsdestination am Flughafen Zürich nimmt immer sichtbarere Formen an und wird unseren Flughafen als wichtiges Zentrum im Grossraum Zürich stärken. Im Ausland schreitet das grösste aktuelle Projekt, der Bau eines neuen Flughafenterminals in Florianópolis in Brasilien, ebenfalls plangemäss voran.

Im Jahr 2018 hat die Flughafen Zürich AG einen Gewinn von CHF 237.8 Mio. erwirtschaftet. Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung die Ausschüttung einer im Vergleich zum Vorjahr um CHF 0.40 pro Aktie höheren ordentlichen Dividende von CHF 3.70 pro Aktie sowie die Ausschüttung einer Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven von CHF 3.20 pro Aktie.

PASSAGIERZAHLEN UND FINANZIELLE ECKWERTE

Im vergangenen Jahr flogen erstmals über 30 Mio. Passagiere über den Flughafen Zürich, exakt waren es 31'113'488 Reisende. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht das einer Zunahme von 5.8%. Die Zahl der Lokalpassagiere stieg um 5.6% auf 22.0 Mio. Der Transferanteil am Passagiervolumen liegt bei 28.4% (Vorjahr: 28.3%), die Zahl der

Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich stieg um 6.4% auf 8.8 Mio. Ebenfalls beachtenswert ist die erneute Zunahme der Spitzentage mit über 100'000 Passagieren pro Tag. Im Berichtsjahr zählte der Flughafen Zürich 63 solcher Tage (22 im Vorjahr) mit dem Rekordwert von knapp 115'000 Reisenden an einem einzigen Tag im Juli.

Im Jahr 2018 fanden 278'458 Flugbewegungen statt, was einem Plus von 3.0% gegenüber 2017 entspricht. Das Frachtvolumen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0.6%. Insgesamt wurden 493'222 Tonnen Fracht transportiert.

Der Umsatz der Flughafen Zürich AG konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr um CHF 115.8 Mio. auf CHF 1'152.9 Mio. gesteigert werden (+11.2%). Von den Gesamterträgen entfallen dabei rund 57% auf das Fluggeschäft und 43% auf das Nichtfluggeschäft. Zum Wachstum beigetragen haben die höheren Kommerz- und Parkingerträge sowie das Auslandgeschäft. Nach Abzug der Betriebskosten in der Höhe von CHF 581.9 Mio. und Abschreibungen von CHF 244.5 Mio. ergibt sich ein Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) von CHF 326.5 Mio. (Vorjahr CHF 339.9 Mio.). Das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) wurde im Berichtsjahr durch eine einmalige erfolgswirksame Belastung im Umfang von CHF 57.6 Mio. für die Erhöhung der Rückstellungen für Schallschutzmassnahmen beeinflusst.

Das Konzernergebnis für das abgeschlossene Geschäftsjahr beträgt CHF 237.8 Mio. und liegt damit um CHF 47.7 Mio. unter dem Vorjahreswert. Während im Vorjahr die erhaltene Abschlagszahlung im Rahmen der Nachlassliquidation der Swissair über CHF 3.8 Mio. und der aus dem Verkauf des restlichen Anteils von 5% an Bangalore International Airport Ltd. resultierende einmalige Gewinn von CHF 31.4 Mio. das Ergebnis positiv beeinflussten, reduzierte im Berichtsjahr die Erhöhung der Rückstellung für Schallschutzmassnahmen das Konzernergebnis um CHF 45.8 Mio. Bereinigt um diese Sondereffekte ist im Vorjahresvergleich ein Gewinnanstieg um CHF 33.3 Mio. auf CHF 283.6 Mio. (+13.3%) zu verzeichnen.

Die Flughafen Zürich AG hat im Berichtsjahr CHF 290.1 Mio. in laufende Projekte investiert (Vorjahr CHF 239.0 Mio.).

TAGE MIT ÜBER 100'000
PASSAGIEREN

63

An 63 Tagen nutzen
über 100'000
Passagiere den
Flughafen Zürich.

VERORDNUNG FLUGHAFENGEBÜHREN

Im November 2018 präsentierte das BAZL seinen Vorschlag zur Teilrevision der Verordnung über die Flughafengebühren. Die konkreten Veränderungen sehen eine substanzielle Erhöhung der Abschöpfung des ökonomischen Mehrwerts in zwei Bereichen vor: Aus dem kommerziellen Bereich auf der Luftseite sollen anstatt bisher 30% neu 50% und aus dem Strassenfahrzeug-Parking anstatt bisher 30% neu 75% für eine Quersubventionierung des Flugverkehrs verwendet werden. Nicht angepasst werden soll demgegenüber die Berechnungsformel für die Kapitalverzinsung, was aufgrund der anhaltenden Tiefbeziehungsweise Negativzinsen in der nächsten Gebührenperiode zu einem sehr tiefen anrechenbaren Kapitalkostensatz führen würde. Nach dieser Ankündigung reagierte die Aktie der Flughafen Zürich AG mit einem markanten Kurseinbruch.

Die Flughafen Zürich AG wehrt sich nicht generell gegen eine weitere Reduktion der Gebühren in der nächsten Gebührenperiode. Der Vorschlag des BAZL beinhaltet jedoch eine deutliche Verschärfung der Verordnung über die Flughafengebühren (FGV), die dazu führt, dass der Flughafen Zürich AG übermässig Mittel für künftige Investitionen in die Flughafeninfrastruktur entzogen werden. Würden die vorgesehenen Verschärfungen zusätzlich zur tieferen Kapitalverzinsung umgesetzt, würden die aviatischen Erträge am Flughafen Zürich in der nächsten Gebührenperiode um insgesamt rund 25% tiefer ausfallen.

Wir wehren uns dagegen, dass ein Kahlschlag bei den aviatischen Erträgen stattfinden soll und uns dadurch Mittel für zukünftige Investitionen in die Flughafeninfrastruktur entzogen werden.

Als privatwirtschaftliches Unternehmen mit hoher volkswirtschaftlicher Relevanz finanzieren wir sämtliche Infrastrukturen am Boden aus eigener Kraft. Sie sind die Grundlage für die aussergewöhnliche Attraktivität des Flughafens Zürich. Wird uns diese Investitionskraft entzogen, nehmen das Anlegervertrauen in den Schweizer Finanzmarkt als auch die Standortqualität insgesamt nachhaltig Schaden. Das kann nicht im Interesse der internationalen Anbindung unseres Landes sein. Wir hoffen, dass der Gesamtbundesrat, der die finale Kompetenz zur Anpassung der Gebührenverordnung hat, sich dieser weitreichenden Konsequenzen bewusst ist.



«Die Flughafengebühren sind die Basis zur Finanzierung der aviatischen Infrastruktur und erlauben die stete Erneuerung und Erweiterung des Flughafens Zürich in der anerkannt hohen Qualität.»

Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrats

FLUGBETRIEB

TEILGENEHMIGUNG BETRIEBSREGLEMENT 2014 (BR 2014)

Das BAZL hat unser Gesuch betreffend die Teilgenehmigung des BR 2014 genehmigt. Die Genehmigung wurde von Gemeinden und Privatpersonen angefochten und ist derzeit noch beim Bundesverwaltungsgericht hängig. Wichtige Verbesserungen sind insbesondere die Absenkung der Mindesthöhe auf Piste 32, sodass neu auch vierstrahlige Flugzeuge wie beispielsweise der Airbus A340 am Abend auf dieser Piste starten können. Das reduziert unnötige Pistenkreuzungen, verkürzt die Rollzeit für Langstreckenflüge ab Dock E deutlich und hilft, abendliche Verspätungen zu vermindern. Vorderhand nicht genehmigt wurde die für den Flughafen Zürich wichtigste Sicherheitsmassnahme: die Entflechtungen der An- und Abflugrouten im Ostkonzept. Für diesen Teil des BR 2014 braucht es die immer noch ausstehende Zustimmung Deutschlands zum ursprünglichen Gesuch.

BETRIEBSREGLEMENT 2017 (BR 2017) UND SICHERHEITZONENPLAN

Im September des Berichtsjahrs ging das BR 2017 (gestützt auf die Grundlagen im SIL 2) in die öffentliche Auflage. Alle im BR 2017 beantragten Massnahmen sollen zu einem insgesamt stabileren, noch sichereren und effizienteren Flugbetrieb bei allen Wetterlagen beitragen. Insbesondere das neue Bisenkonzept und die Auffächerung der Starts ab Piste 28 sollen nebst der Verbesserung der Sicherheitsmarge helfen, Verspätungen zu reduzieren. Aufgrund der äusserst langen Verfahrensdauern ist mit der Umsetzung dieser punktuellen Optimierungen erst in einigen Jahren zu rechnen.

Zeitgleich mit dem BR 2017 kamen auch die Festsetzung neuer Nachtlärmkurven sowie der überarbeitete Sicherheitszonenplan in die öffentliche Auflage. Der bisher gültige Plan stammt aus dem Jahr 1978 und entspricht nicht mehr den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO. Der überarbeitete Sicherheitszonenplan umfasst nun sämtliche im BR 2017 enthaltenen Flugrouten. Auf bestehende Bauten haben die Beschränkungen keine Auswirkungen.

NEUE AIRLINES UND DESTINATIONEN

Im Jahr 2018 wurde der Flughafen Zürich um neue Fluggesellschaften und Destinationen bereichert, wobei insbesondere die Ausweitung des Langstreckenangebots erfreulich ist. Nach China fliegt neu Hainan Airlines nach Shenzhen sowie Sichuan Airlines nach Chengdu (via Prag). Edelweiss Air hat ihr Angebot mit neuen Langstreckenverbindungen nach Buenos Aires, Colombo, Ho Chi Minh City, Mahé, Varadero sowie Denver und Orlando erweitert. Ebenfalls in den USA wird neu Philadelphia von American Airlines und San Francisco von United angefliegen, zudem fliegt Air Canada neu zusätzlich auch nach Vancouver. Unser Hub Carrier Swiss International Air Lines hat insbesondere sein Europanetz ausgebaut mit neuen Angeboten nach Bremen, Brindisi, Marseille und Sylt. Cyprus kehrt mit der Destination Larnaca auf Zypern nach Zürich zurück.

NEUE INFRASTRUKTUREN AUF DEM VORFELD

Dank einem neuen, 200 Meter langen Zugangsrollweg auf die Piste 16 können Flugzeuge beim Start flexibler und effizienter auflinieren, was die Pünktlichkeit verbessert. Auf der Westseite des Flughafens Zürich werden zwei zusätzliche Schnellabrollwege ab Piste 28 gebaut. Sie sind Bestandteil des Massnahmenpakets aus dem SIL-Objektblatt und ermöglichen Flugzeugen, die Landepiste schneller zu verlassen und so die Freigabe für nachfolgende Flugzeuge zu beschleunigen. Der erste Schnellabrollweg ist seit Dezember 2018 in Betrieb, der zweite sollte im Juni 2019 fertiggestellt sein.

Im Süden des Flughafens wurden im Oktober des Berichtsjahrs zehn neue offene Standplätze dem Betrieb übergeben. Auf acht Hektaren bieten sie Platz für Mittelstrecken-Flugzeuge und tragen dazu bei, die steigende Nachfrage des Europaverkehrs nach Abfertigungsstandplätzen abzudecken.

NEUE STANDPLÄTZE

10

Ende 2018 wurden im Süden des Flughafens Zürich neue Standplätze dem Betrieb übergeben.

KOMMERZ

UMSATZENTWICKLUNG UND NEUE KONZEPTE 2018

Dank stetig steigenden Passagierzahlen präsentiert sich die Umsatzentwicklung auf der Luftseite äusserst positiv. Insbesondere das Angebotssegment Uhren und Schmuck verzeichnet ein starkes Wachstum, dasselbe gilt für die Gastronomieeinheiten.

Landseitig sind die Umsätze trotz dem schwierigen Marktumfeld stabil. Das Anfang Jahr eröffnete neue Restaurant AIR mit über 500 Sitzplätzen und einer Aussenterrasse mit weiteren 250 Plätzen erfreut sich bei Passagieren, Mitarbeitenden und Besuchern grosser Beliebtheit, was sich auch in den positiven Umsatzzahlen widerspiegelt.

Für das kommende Jahr werden vor allem Konzeptanpassungen im Foodbereich vorgenommen und luftseitig ergänzen zwei neue Luxusboutiquen das Angebot.

PARKING UND LANDSEITIGER VERKEHR

Die Sanierung des Parkhauses P1 ist auf Kurs und die Parkhäuser verzeichnen durchs Geschäftsjahr hindurch eine gute Auslastung, auch dank dem steigenden Online-Verkauf der Parking-Angebote. Seit Installation der 38 Ladestationen für Elektroautos im Parkhaus P6 wurden rund 1'400 Ladevorgänge verzeichnet.

Weiterhin hängig ist das Projekt Parkhaus Oberhau mit geplantem Direktanschluss an die Glattalbahn. Im Mai 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerden gegen das Baugesuch abgewiesen, worauf der Verkehrs-Club der Schweiz seine Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht hat. Dadurch wird dieses Bauprojekt weiter verzögert. Die Glattalbahn erweitert per Ende Berichtsjahr ihre Verbindungen an den Flughafen Zürich in den frühen Morgenstunden, was Passagieren wie Schichtmitarbeitenden gleichermaßen dient.

THE CIRCLE

Mit der Eröffnung von THE CIRCLE im Jahr 2020 wird der Flughafen Zürich vollends zu einem wichtigen Zentrum im Grossraum Zürich. Im Berichtsjahr konnten verschiedene neue Mieter wie Raiffeisen und Microsoft Schweiz gewonnen werden. Letztere wird in THE CIRCLE ihren Hauptsitz beziehen und ist mit der Flughafen Zürich AG eine strategische Partnerschaft zur Digitalisierung von THE CIRCLE eingegangen. Daneben wurden auch Verträge mit weiteren Mietern im medizinischen Bereich sowie bekannten Gastronomen unterzeichnet.

Die Hochbauarbeiten schreiten planmässig voran. Drei der sechs Gebäude haben die definitive Höhe erreicht und in Teilbereichen ist die Fassade bereits in ganzer Höhe erkennbar. Auch der angrenzende Park wird aufgewertet und die entsprechenden planungsrechtlichen Bewilligungen wurden erteilt. Es entsteht ein öffentlich zugänglicher Erholungsraum und Begegnungsort mitten in der Natur und doch in Gehdistanz zu den Terminals am Flughafen Zürich. THE CIRCLE setzt ferner auch in Bezug auf die Nachhaltigkeit neue Standards und wird als LEED-Platinum-Gebäude zertifiziert. Das MINERGIE-Label bestätigt ausserdem den äusserst effizienten Energiebedarf.



«Der Flughafen Zürich wird durch THE CIRCLE und den Park als wichtiges Begegnungszentrum Zürichs gestärkt.»

Stephan Widrig
Vorsitzender der Geschäftsleitung

INTERNATIONAL

Nach der Übernahme der Konzession im Vorjahr erfolgte im Januar 2018 die Betriebsübernahme des Flughafens in Florianópolis im Süden Brasiliens, ein paar Monate später startete bereits der Bau des neuen Terminals, das in der zweiten Hälfte 2019 fertiggestellt sein wird.

Die Flughafen Zürich AG ist heute an sechs Flughäfen in Lateinamerika engagiert. Neben Lateinamerika konzentriert sich die Entwicklung des internationalen Geschäfts auf Projekte in Asien. Für die Marktentwicklung in Asien hat die Flughafenbetreiberin in Kuala Lumpur, Malaysia, ein Regional Office gegründet, das die Expansion koordiniert und Marktchancen gezielt wahrnehmen kann.

AUSBLICK UND DANK

Die Flughafen Zürich AG steht operativ, finanziell und strategisch auf einem sehr soliden Fundament. Als mittelgrosses Luftverkehrsdrehkreuz im Herzen Europas sind wir dank höchsten Qualitätsstandards und hohem Kostenbewusstsein heute wettbewerbsfähig. Damit das auch langfristig so bleibt, sind wir auf eine umsichtige und nachhaltige Weiterentwicklung unserer politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen angewiesen, insbesondere hinsichtlich Finanzierbarkeit der Infrastruktur und Vereinfachung und Entflechtung der Flugbetriebsverfahren. Daneben reduzieren wir unsere Abhängigkeit von der aviatischen Weiterentwicklung in Zürich mit dem Ausbau unseres Flughafens als wichtiges Zentrum für Business und Lifestyle sowie mit dem aviatischen Wachstum in Schwellenländern in Lateinamerika und Asien.

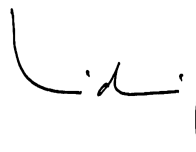
Im Herbst 2018 fand anlässlich des 70-Jahre-Jubiläums des Flughafens Zürich ein grosses Volksfest im Rahmen eines Erlebniswochenendes statt. Rund 70'000 begeisterte Besucher lieferten den eindrücklichen Beweis dafür, dass der Flughafen von der Bevölkerung getragen wird und die Faszination Flughafen lebt.

Wir bedanken uns herzlich bei allen Partnern und Stakeholdern des Flughafens Zürich sowie unseren Mitarbeitenden für das überdurchschnittliche Engagement für unsere Unternehmung und unseren Flughafen im vergangenen Jahr.

Zürich-Flughafen, 7. März 2019



Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrats



Stephan Widrig
Vorsitzender der Geschäftsleitung

DIE FLUGHAFEN ZÜRICH AG

Die Flughafen Zürich AG ist Eigentümerin und Betreiberin des Flughafens Zürich. Das Geschäftsmodell verbindet das professionelle Management von grossen Verkehrsdrehscheiben mit der Bewirtschaftung attraktiver kommerzieller Zentren und Immobilien. Dank seiner hohen Dienstleistungsqualität geniesst der Flughafen Zürich einen exzellenten Ruf.

Der Flughafen Zürich als Schweizer Tor zur Welt ist ein Qualitätsflughafen im Herzen Europas und international, national sowie regional gut vernetzt. Für seine hervorragenden Dienstleistungen, die kurzen Umsteigewege, die Freundlichkeit des Personals, die Sauberkeit der Infrastruktur, die Zuverlässigkeit der Prozesse, attraktive kommerzielle Angebote und weitere Qualitätsmerkmale erhält der Flughafen Zürich regelmässig Auszeichnungen. Hinter dieser Leistung stehen knapp 27'000 Mitarbeitende, die bei über 280 Flughafenpartnern täglich dafür sorgen, dass für Passagiere und Besucher jeder Aufenthalt am Flughafen Zürich zu einem guten Erlebnis wird.

Als gemischtwirtschaftliches, börsenkotiertes Unternehmen betreibt die Flughafen Zürich AG eine der bedeutendsten Verkehrs- und Begegnungsdrehscheiben der Schweiz. Sie konzentriert sich auf ihre Kernaufgaben als Flughafenbetreiberin, im kommerziellen Center Management sowie in der renditeorientierten Bewirtschaftung und Weiterentwicklung der Immobilien und der Infrastruktur am Standort Zürich. Vermehrt nimmt sie auch Betreiberaufgaben und Beteiligungen an ausländischen Flughäfen wahr.

ORGANISATIONSSTRUKTUR

Die Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG besteht aus fünf Mitgliedern und ist in vier Geschäftsbereiche gegliedert.

ORGANIGRAMM



AVIATION

Im Bereich Aviation laufen alle Arbeiten für einen sicheren, qualitativ hochstehenden und effizienten Flugbetrieb zusammen. Dazu zählen die Passagierprozesse bei Abflug, Ankunft und Transfer, die Koordination der Standplätzuteilung und der Rollverkehrsführung sowie Safety und Security. Der reibungslose Ablauf wird durch den Einbezug aller Partner in einem zentralen Steuerungsgremium – dem Airport Steering – koordiniert. Darüber hinaus nimmt der Bereich sämtliche Aufgaben rund um die Fracht wahr und bildet mit dem Aviation Marketing die Schnittstelle zu den Airlines. Der Bereich Aviation ist für den Betrieb des 800 Hektaren grossen Flughafenareals inklusive Planung, Versorgung, Entsorgung und Unterhalt der Tiefbauten zuständig. Ausserdem stellt der Bereich Aviation die nachfrageorientierte Entwicklung der aviatischen Infrastruktur und der Verfahrensprozesse sicher und betreut alle Fragen rund um das Lärmmanagement und den Anwohnerschutz.

COMMERCIAL

Der Bereich Commercial nimmt die Sicht des Endkunden am Flughafen ein. Er ist zuständig für die Betreuung der kommerziellen Zentren, den landseitigen Verkehr und das Marketing. Der Bereich gestaltet luft- und landseitig ein attraktives Einkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungserlebnis und betreibt das erfolgreichste Shopping-Center der Schweiz. Weitere Aufgaben sind die Gesamtverantwortung für alle landseitigen Verkehrsträger, die verschiedenen Parkingprodukte und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Ebenso werden von diesem Bereich alle Dienstleistungs- und Informationsschalter betrieben, der digitale Auftritt wird gestaltet sowie die übergeordnete Vermarktung und Markenbildung des Flughafens definiert.

REAL ESTATE

Der Bereich Real Estate ist zuständig für die Entwicklung, den Bau sowie die kaufmännische, technische und infrastrukturelle Bewirtschaftung aller Hochbauten und damit verbundenen Anlagen am Flughafen Zürich. Das Portfolio reicht dabei von den Terminalgebäuden, Bürozentren, Logistik- und Werftgebäuden bis hin zum neuen Grossprojekt THE CIRCLE. Der Bereich stellt sicher, dass alle kleinen und grossen Projekte im definierten Kosten- und Zeitrahmen und in der geforderten Qualität realisiert werden und die Immobilien und Anlagen über den ganzen Lebenszyklus optimal bewirtschaftet werden. Zu den betreuten Anlagen gehören neben der Gebäudetechnik unter anderem auch die Energie- und Wärmeversorgung, das Gepäcksystem oder das System für den Personentransportsystem ins Dock E.

FINANCE

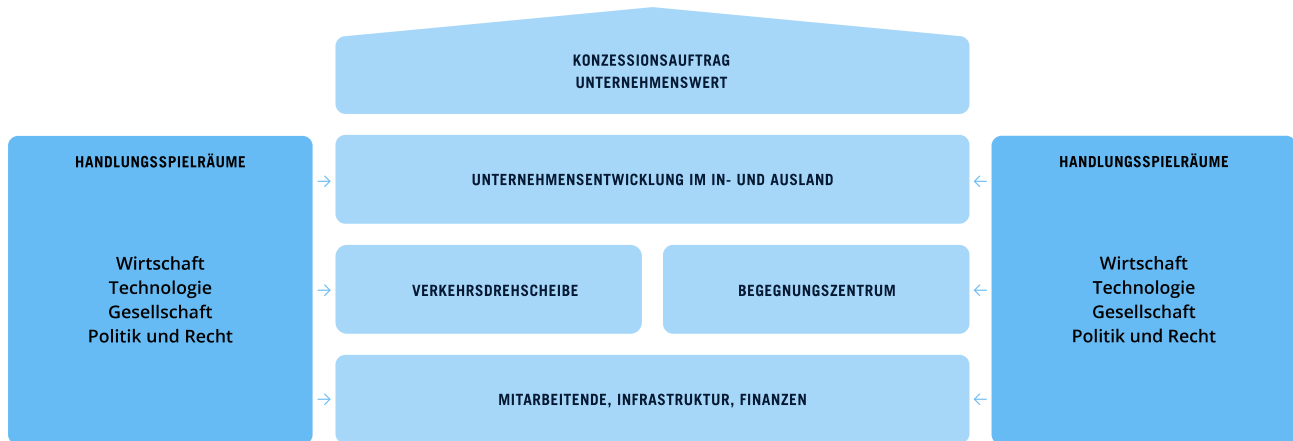
Im Bereich Finance erfolgt die finanzielle Steuerung der Unternehmung, werden bereichsübergreifende Funktionen sichergestellt sowie die internationalen Flughafenaktivitäten betreut. Nebst den klassischen Finanzfunktionen inklusive Treasury, Investor Relations und Risk Management gehören auch sämtliche Aufgaben rund um die Informations- und Kommunikationstechnologie sowie die zentrale Beschaffung und das Gebührenmanagement zum Finanzbereich. Die internationalen Aktivitäten umfassen die Prüfung neuer Akquisitionen genauso wie die Betreuung bestehender Beteiligungen sowie der Management- und Beratungsverträge.

STABSSTELLEN

Die vier Stabseinheiten Corporate Communication, Human Resources, Public Affairs sowie Recht und Umwelt rapportieren direkt an den CEO. Der Generalsekretär fungiert als Stabsstelle des Verwaltungsrats.

STRATEGIE

STRATEGIEMODELL



VISION

Der Flughafen Zürich ist das führende Verkehrs- und Begegnungszentrum in Europa.

MISSION

- Wir verbinden die Schweiz mit der Welt.
- Wir empfangen unsere Gäste rund um die Uhr.
- Wir realisieren Projekte im In- und Ausland.
- Wir leben «Swissness».

STRATEGIE

Die Flughafen Zürich AG erfüllt den Konzessionsauftrag und steigert den Unternehmenswert, indem sie

- ihre Ressourcen (Mitarbeitende, Infrastruktur, Finanzen) nachhaltig einsetzt und die Handlungsspielräume optimal nutzt,
- die Verkehrsdrehscheibe als qualitativ hochwertigen Hub ständig weiterentwickelt, dabei Sicherheit gewährleistet und die beste Nutzung der verfügbaren Infrastruktur und Technologie anstrebt,
- mit dem Begegnungszentrum (Immobilien, Kommerz, Dienstleistungen) den Flugbetrieb ergänzt, die «Faszination Fliegen» erlebbar macht und Erträge generiert, die es erlauben, das Gesamtsystem Flughafen Zürich auf hohem Qualitätsniveau weiterzuentwickeln,

- ihre Kompetenz und Erfahrung bei Projekten im In- und Ausland so einsetzt, dass dadurch mittel- und langfristig neue Ertragsquellen erschlossen werden.

VERHALTENSGRUNDSÄTZE

Unser Verhalten ist zielgerichtet und geprägt von Loyalität, Offenheit, Respekt und Disziplin (LORD).

FÜHRUNGSGRUNDSÄTZE

Wir übernehmen Verantwortung, wir gehen als Vorbild voran, wir schenken Vertrauen und wir fordern Verbindlichkeit ein.

NACHHALTIGKEITSVERPFLICHTUNG

Das Nachhaltigkeitsverständnis der Flughafen Zürich AG orientiert sich am dreidimensionalen Ansatz der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, der ökologischen Verantwortung und der gesellschaftlichen Solidarität.

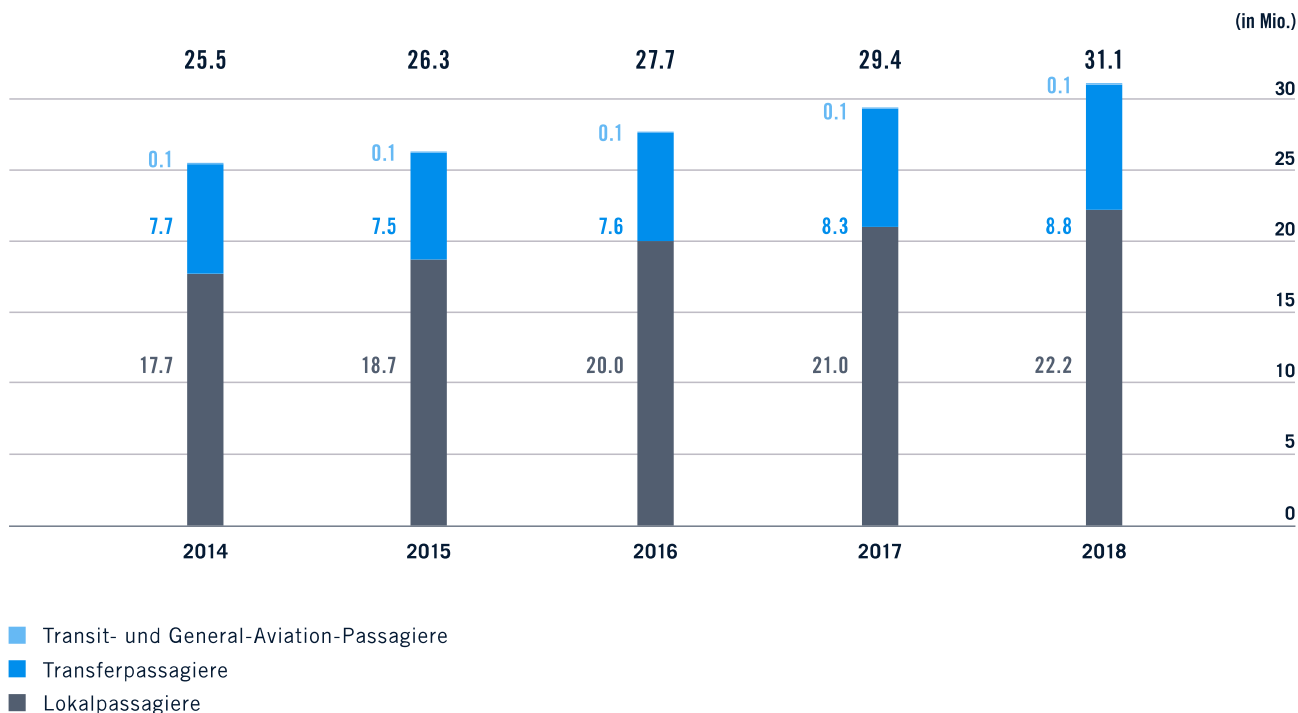
Auf den Grundlagen von Sicherheit, Qualität und Effizienz betreiben wir den Flughafen Zürich nachhaltig, indem wir:

- langfristig unternehmerischen Mehrwert schaffen und damit einen Beitrag zur Volkswirtschaft leisten,
- die Reduktion von Umweltauswirkungen und die Verbesserung der Umwelteffizienz anstreben,
- ein attraktives und sicheres Umfeld für Mitarbeitende, Partner, Kunden und Besucher schaffen und einen umfassenden Austausch mit unseren Anspruchsgruppen sicherstellen.

VERKEHRSENTWICKLUNG

ERSTMALS MEHR ALS 31 MILLIONEN PASSAGIERE

Im vergangenen Jahr verzeichnete der Flughafen Zürich mit 31'113'488 Passagieren einen Rekord und übertraf damit den bisherigen Höchstwert des Vorjahrs um 5.8%. Das Wachstum in Zürich liegt damit leicht über der durchschnittlichen Wachstumsrate von 4.8% an den wichtigsten europäischen Flughäfen (Quelle: [ACI Airports Council International](#)).



Auch im Jahr 2018 zeigte sich das Einzugsgebiet des Flughafens Zürich als stabiler und verlässlicher Markt. Dennoch lag die Zuwachsrate bei den Lokalpassagieren mit 5.6% auf 22.2 Mio. leicht unter dem Wachstum der Gesamtpassagierzahl von 5.8%. Dagegen lag die Zuwachsrate bei den Transferpassagieren mit 6.4% auf 8.8 Mio. leicht höher. Damit stieg auch der Anteil der Transferpassagiere leicht von 28.3% im Vorjahr auf 28.4% im Berichtsjahr. Das Passagiervolumen im Bereich Linie und Charter wuchs im Jahr 2018 um 5.8%, im Bereich General Aviation lag die Zuwachsrate bei 3.9%.

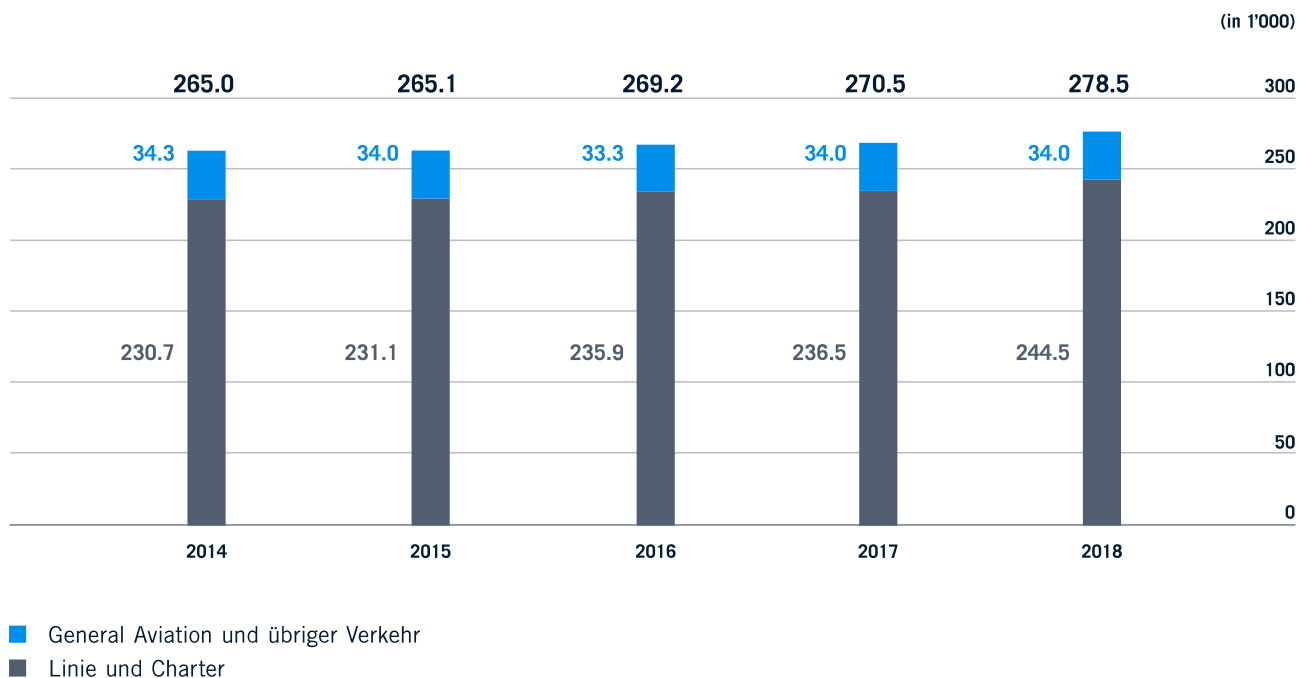
Europa, der wichtigste Markt für den Flughafen Zürich, entwickelte sich mit +4.2% unterdurchschnittlich. Der Interkontinentalverkehr wuchs entsprechend überdurchschnittlich um 11.2%. Den grössten Zuwachs verzeichnete die Nachfrage nach Lateinamerika (+41.1%), gefolgt von Afrika (+27.1%), Nordamerika (+10.5%), dem Mittleren Osten (+6.5%) und dem Fernen Osten (+5.7%).

Der Passagieranteil des Home Carrier Swiss ist im Berichtsjahr leicht gestiegen auf 52.9% (Vorjahr 52.3%). Es folgen Edelweiss Air mit einem Anteil von 7.6%, EasyJet mit 3.3%, Eurowings mit 2.8% und British Airways mit 2.0%.

MEHR FLUGBEWEGUNGEN BEI LEICHT GESTIEGENER AUSLASTUNG

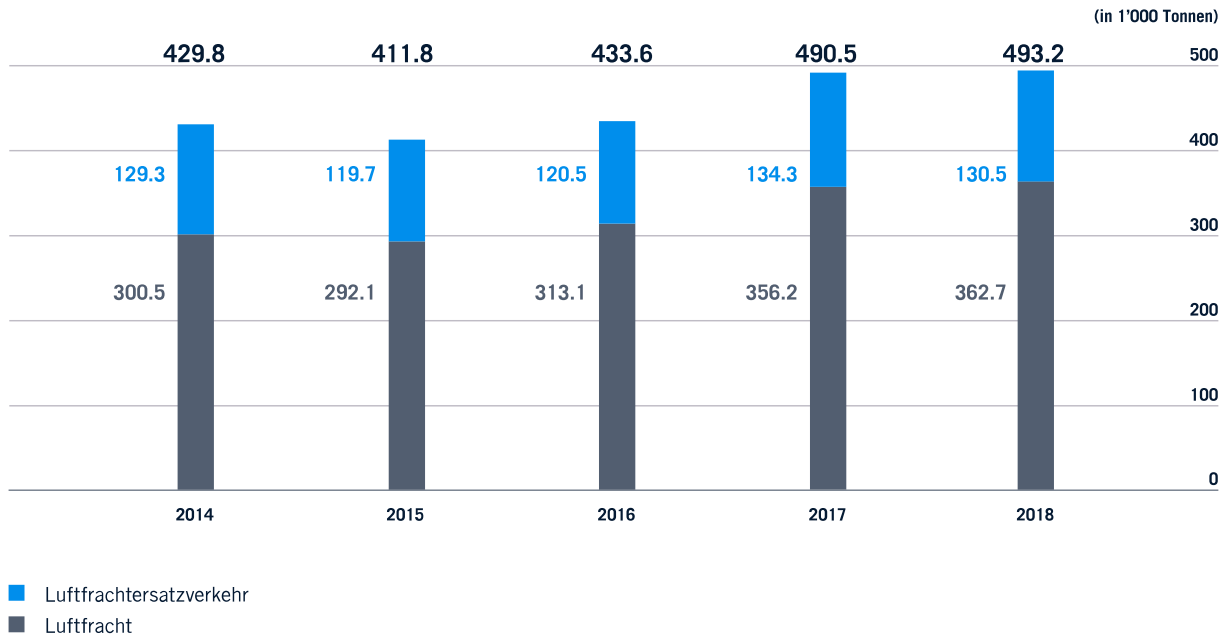
2018 fanden 278'458 Flugbewegungen statt, was einem Wachstum von 3.0% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Während im Linien- und Charterverkehr die Anzahl der Flugbewegungen um 3.4% anstieg, verzeichnete der Bereich General Aviation einen Rückgang von 0.2%.

Das Sitzplatzangebot erhöhte sich im gleichen Zeitraum aufgrund des Kapazitätsausbaus von Swiss, Edelweiss Air, EasyJet und Germania um 5.0%. Die Erhöhung des Sitzplatzangebots sowie ein Zuwachs in der Anzahl Passagiere pro Flugbewegung von 124 auf 127 führten im Berichtsjahr zu einem Anstieg der Sitzplatzauslastung um 0.6% auf 77.9%.

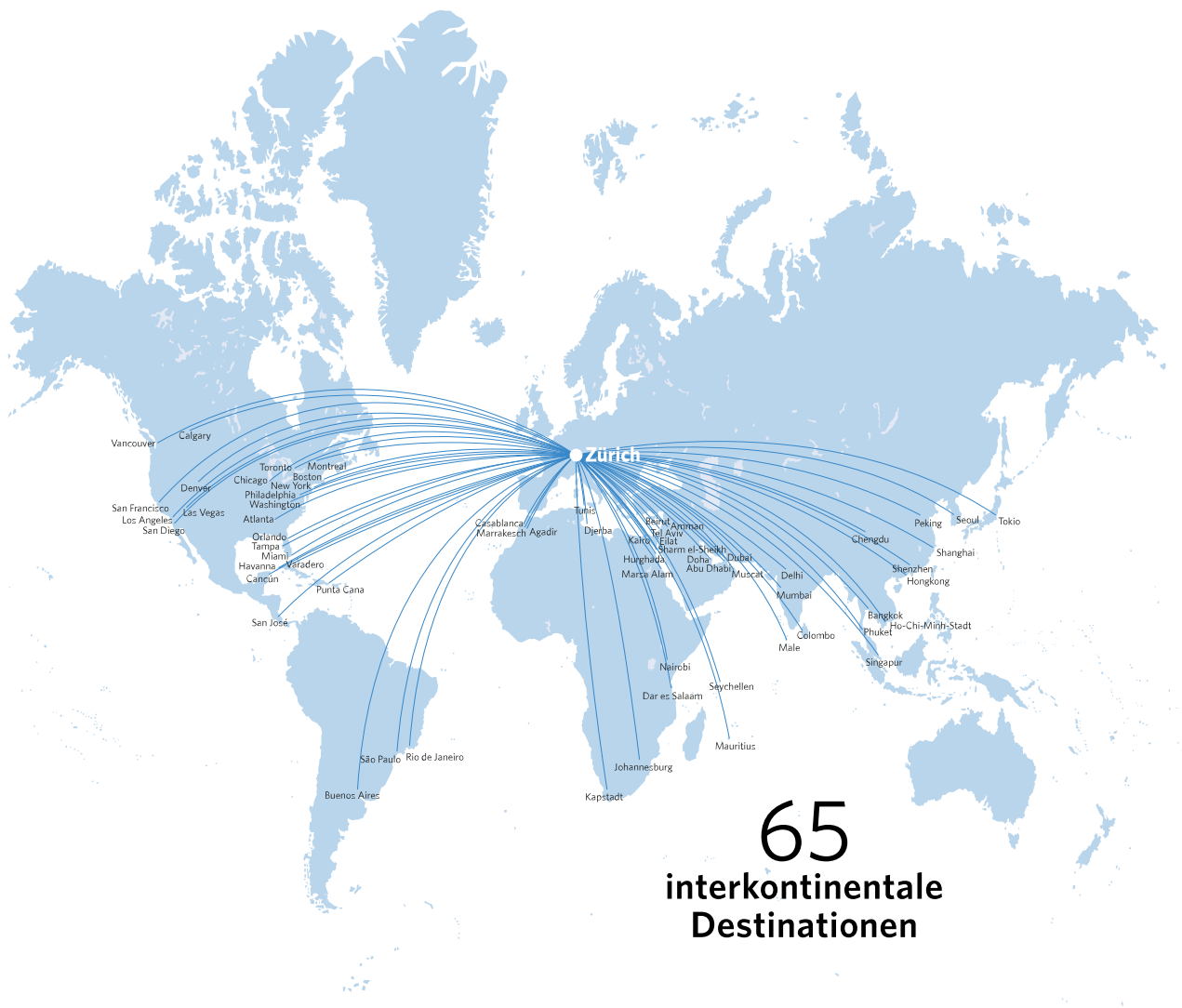


FRACHTENTWICKLUNG VERHALTEN

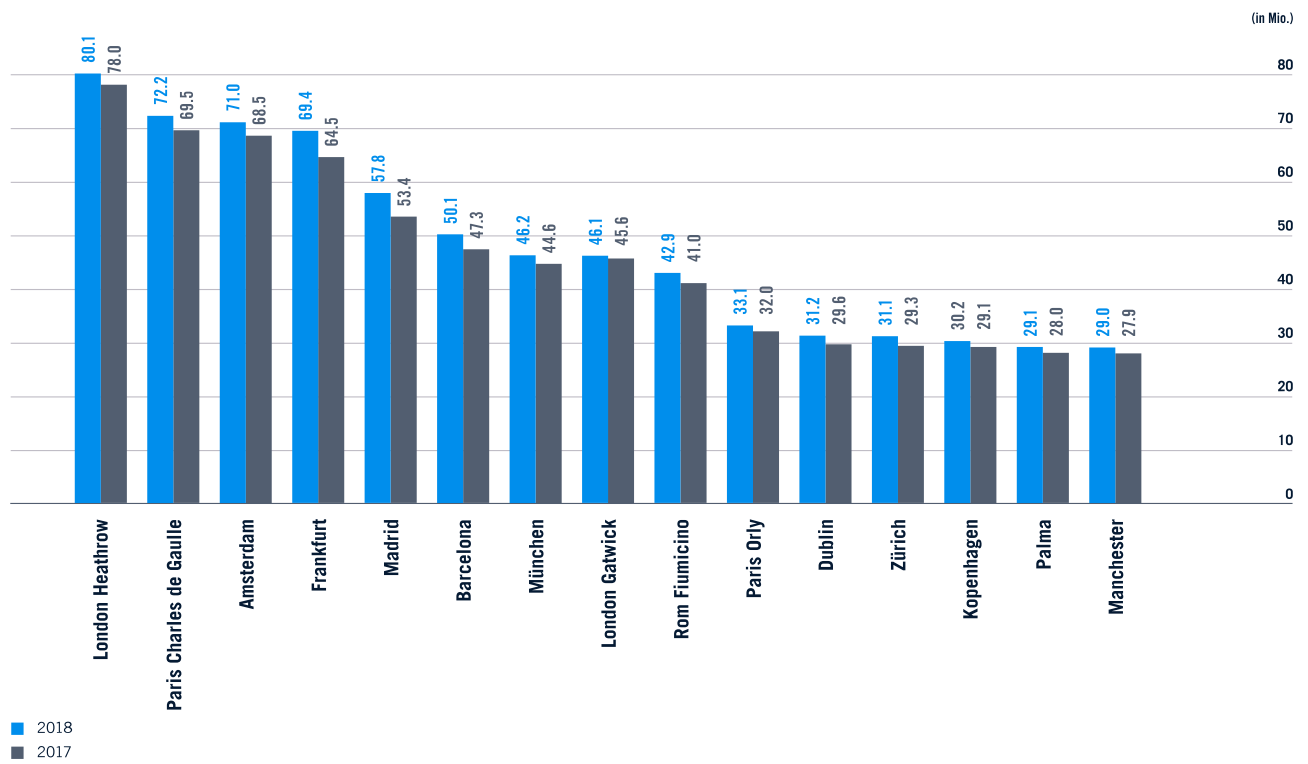
Das Frachtvolumen am Flughafen Zürich nahm im Jahr 2018 gegenüber 2017 um 0.6% zu. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 493'222 Tonnen Fracht transportiert. Das Volumen der geflogenen Fracht stieg um 1.8%. Dagegen ging die auf der Strasse transportierte Luftfracht um 2.8% zurück.



ÜBERBLICK INTERKONTINENTALE DESTINATIONEN



PASSAGIERE AN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN



Quelle: ACI Airports Council International (Linie und Charter)

WESENTLICHE FINANZKENNZAHLEN

KENNZAHLEN

(CHF in 1'000)	2018	2017	Veränderung in %
Erträge	1'152'897	1'037'125	11.2
davon Aviation-Erträge	656'667	624'241	5.2
davon Non-Aviation-Erträge	496'230	412'884	20.2
Betriebskosten	-581'918	-453'485	28.3
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	570'979	583'640	-2.2
EBITDA-Marge (in %)	49.5	56.3	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	326'527	339'899	-3.9
EBIT-Marge (in %)	28.3	32.8	
Gewinn	237'841	285'527	-16.7
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	538'359	529'744	1.6
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-273'351	-542'322	-49.6
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'516'827	3'470'749	1.3
Ø investiertes Kapital ¹⁾	3'493'788	3'343'213	4.5
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	7.4	8.1	
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'414'853	2'401'135	0.6
Eigenkapitalrendite (in %)	9.9	12.3	
Eigenkapitalquote (in %)	55.3	55.9	
Finanzschulden (netto) ²⁾	146'380	57'894	152.8
Finanzschulden (netto)/EBITDA ²⁾	0.26x	0.10x	
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG			
Anzahl ausgegebene Aktien	30'701'875	30'701'875	
Ordentliche Dividende pro Aktie (in CHF)	3.70	3.30	12.1
Payout Ratio (in %) ³⁾	47.8	35.5	
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF)	3.20	3.20	0.0
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	78.65	78.21	0.6
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	7.75	9.29	-16.6
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	7.75	9.29	-16.6
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	Valorennummer	SIX Symbol	Reuters
	31941693	FHZN	FHZN.S
Kurswert per 31.12. (in CHF)	162.50	222.90	-27.1

1) Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital.

2) Die Finanzschulden (netto) beinhalten das verzinsliche Fremdkapital reduziert um flüssige Mittel sowie kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.

3) Zusatzdividende aus Kapitaleinlagereserven nicht enthalten.

	2018	2017	Veränderung in %
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	31'113'488	29'396'094	5.8
Anzahl Flugbewegungen	278'458	270'453	3.0
Fracht (in Tonnen)	493'222	490'452	0.6
Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag	1'757	1'713	2.6
Anzahl Mitarbeitende per Bilanzstichtag	2'033	1'967	3.4

KENNZAHLEN EXKLUSIVE LÄRMEINFLUSS

Die Flughafen Zürich AG refinanziert sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Kosten verursachergerecht über Lärmgebühren. Die Lärmgebühren sind zweckgebunden. Ein allfälliger Gebührenüberschuss müsste, nach Auszahlung sämtlicher Lärmkosten, an die Gebührenzahler zurückgeführt werden und steht nicht den Eigentümern der Flughafen Zürich AG zu.

Da in der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG Lärmgebühren, Lärmkosten und auch lärmrelevante Bilanzpositionen enthalten sind, werden für den Aktionär wichtige Kennzahlen jeweils auch exklusive Lärmeinfluss gezeigt. Langfristig ist die Lärmthematik für die Flughafen Zürich AG sowohl erfolgs- wie auch cashflowneutral.

Die Überleitung der Erfolgsrechnung inklusive und exklusive Lärmeinfluss stellt sich dabei wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2018			2017		
	inkl. Lärmeinfluss	Elimination Lärmeinfluss	exkl. Lärmeinfluss	inkl. Lärmeinfluss	Elimination Lärmeinfluss	exkl. Lärmeinfluss
Erträge	1'152'897	-11'629	1'141'268	1'037'125	-11'561	1'025'564
Betriebskosten	-581'918	60'921	-520'997	-453'485	3'495	-449'990
EBITDA	570'979	49'292	620'271	583'640	-8'066	575'574
Abschreibungen und Amortisationen	-244'452	4'790	-239'662	-243'741	5'314	-238'427
EBIT	326'527	54'082	380'609	339'899	-2'752	337'147
Gewinn	237'841	48'441	286'282	285'527	-1'285	284'242

Damit ergeben sich folgenden Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss:

(CHF in 1'000)	2018	2017	Veränderung in %
Erträge	1'141'268	1'025'564	11.3
davon Aviation-Erträge	645'038	612'680	5.3
davon Non-Aviation-Erträge	496'230	412'884	20.2
Betriebskosten	-520'997	-449'990	15.8
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	620'271	575'574	7.8
EBITDA-Marge (in %)	54.3	56.1	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	380'609	337'147	12.9
EBIT-Marge (in %)	33.3	32.9	
Gewinn	286'282	284'242	0.7
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	547'660	540'640	1.3
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-300'933	-510'528	-41.1
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'406'994	3'313'250	2.8
Ø investiertes Kapital ¹⁾	3'360'122	3'189'578	5.3
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	9.0	8.4	
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'323'333	2'261'179	2.7
Eigenkapitalrendite (in %)	12.5	13.0	
Eigenkapitalquote (in %)	60.9	61.1	
Finanzschulden (netto) ²⁾	579'830	515'181	12.5
Finanzschulden (netto)/EBITDA ²⁾	0.93x	0.90x	
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG			
Payout Ratio (in %) ³⁾	39.7	35.6	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	75.67	73.65	2.7
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	9.32	9.25	0.8
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	9.33	9.25	0.9

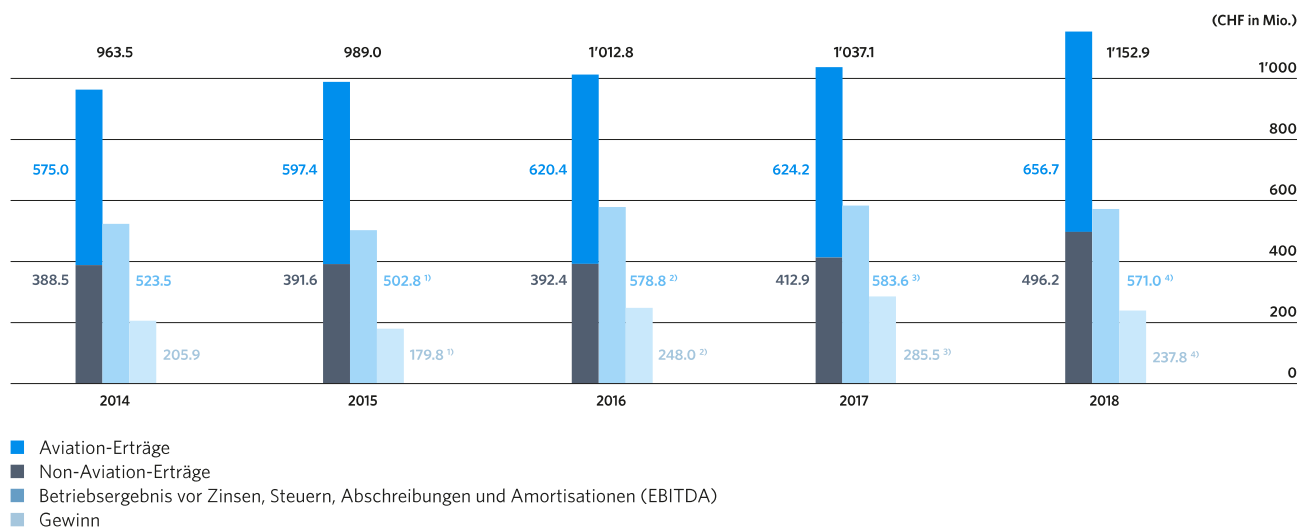
1) Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital.

2) Die Finanzschulden (netto) beinhalten das verzinsliche Fremdkapital reduziert um flüssige Mittel sowie kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.

3) Zusatzdividende aus Kapitaleinlagereserven nicht enthalten.

FINANZIELLE ENTWICKLUNG

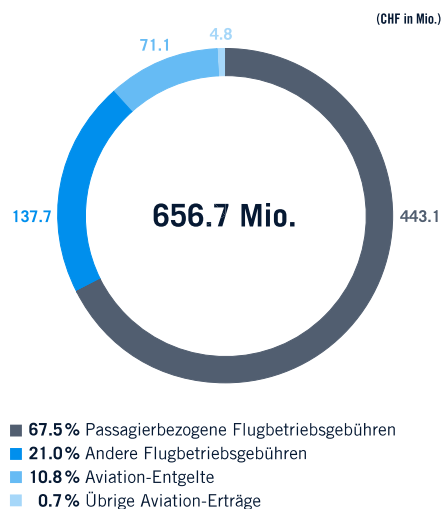
Im Geschäftsjahr 2018 sind 31.1 Mio. Passagiere über den Flughafen Zürich gereist, was einer Zunahme von 5.8% entspricht. Im gleichen Zeitraum erwirtschaftete die Flughafen Zürich AG Erträge in der Höhe von CHF 1'152.9 Mio., was einer Steigerung von 11.2% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Konzerngewinn nahm aufgrund von Sondereffekten um CHF 47.7 Mio. auf CHF 237.8 Mio. ab. Während sich im Vorjahr insbesondere der Verkauf der Beteiligung in Bangalore positiv auswirkte, haben im Geschäftsjahr 2018 zusätzliche Rückstellungen für Schallschutzmassnahmen einen negativen Einfluss. Bereinigt um diese Sondereffekte stieg der Gewinn um 13.3%.



- 1) Nach Aufwand für die Erhöhung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, Ertrag aus der Anpassung der Nettovorsorgeverpflichtungen aufgrund der angekündigten BVK-Planänderung sowie Gewinn aus anteiligem Landverkauf THE CIRCLE und damit zusammenhängender Einbringung der aufgelaufenen Projektkosten.
- 2) Nach Ertrag aus zusätzlicher Kaufpreiszahlung Land THE CIRCLE (2. Etappe) sowie aus einer Abschlagszahlung aus der Konkursmasse der ehemaligen Swissair.
- 3) Nach Ertrag aus einer Abschlagszahlung aus der Konkursmasse der ehemaligen Swissair (Stufe EBITDA) sowie Gewinnbeitrag aus dem Verkauf des restlichen Anteils an Bangalore International Airport Ltd. (Stufe Gewinn).
- 4) Nach Aufwand für die Erhöhung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen.

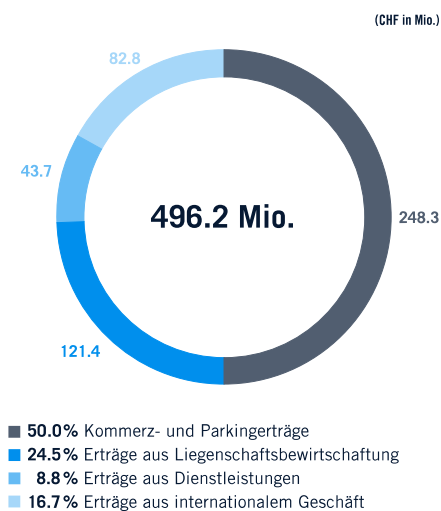
ERGEBNISENTWICKLUNG

AVIATION-ERTRÄGE



Die Aviation-Erträge erhöhten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr aufgrund des erzielten Verkehrswachstums von CHF 624.2 Mio. auf CHF 656.7 Mio. (+5.2%), was einem Anteil von rund 57% an den Gesamterträgen der Flughafen Zürich AG entspricht. Die Flugbetriebsgebühren nahmen dabei um CHF 29.7 Mio. beziehungsweise 5.4% auf CHF 580.8 Mio. zu. Das Total der Aviation-Entgelte sowie der übrigen Aviation-Erträge erhöhte sich insgesamt um CHF 2.8 Mio. beziehungsweise 3.8% auf CHF 75.9 Mio.

NON-AVIATION-ERTRÄGE



Die Non-Aviation-Erträge, die rund 43% der Gesamterträge ausmachen, nahmen um insgesamt CHF 83.3 Mio. beziehungsweise 20.2% auf CHF 496.2 Mio. zu. Dabei wirkte sich

nebst der Ertragssteigerung im Kommerzgeschäft vor allem die Betriebsübernahme des Flughafens im südbrasilianischen Florianópolis positiv aus.

Das Total der Kommerz- und Parkingerträge erhöhte sich im Vorjahresvergleich um CHF 14.1 Mio. auf CHF 248.3 Mio. (+6.0%). Im Kommerzgeschäft konnten unsere Partner die Umsätze im vergangenen Jahr um CHF 18.6 Mio. auf CHF 593.8 Mio. steigern, woraus für die Flughafen Zürich AG Kommerzerträge von CHF 130.3 Mio. resultierten (+8.9%). Die leichte Erhöhung von CHF 1.6 Mio. bei den Erträgen aus der Liegenschaftenbewirtschaftung ist insbesondere auf eine leichte Zunahme der Mieterträge zurückzuführen, was sich per Ende des Geschäftsjahrs 2018 auch in einer tieferen Leerstandsquote niederschlägt. Die Erträge aus Dienstleistungen nahmen im Vorjahresvergleich aufgrund höherer Erträge aus den VIP-Services sowie Erträgen aus dem Erlebniswochenende um CHF 2.1 Mio. beziehungsweise 5.0% auf CHF 43.7 Mio. zu. Die Erträge aus dem internationalen Flughafengeschäft konnten im Berichtsjahr insbesondere aufgrund der Betriebsübernahme des Flughafens im südbrasilianischen Florianópolis und des damit zusammenhängenden Ausbaus der Infrastruktur auf CHF 82.8 Mio. (Vorjahresperiode: CHF 17.3 Mio.) gesteigert werden.

SONDEREFFEKTE

Die Flughafen Zürich AG erweiterte das Schallschutzprogramm basierend auf der im SIL 2 vom Bundesrat verabschiedeten Nachtlärmkurve sowie einer Erweiterung des Schutzkonzepts Süd. Zusätzlich zu den bisher geschätzten CHF 340.0 Mio. für den Lärm- und Anwohnerschutz fallen damit weitere Massnahmen in der Höhe von CHF 60.0 Mio. an. Der Barwert dieser zusätzlichen Kosten im Umfang von CHF 57.6 Mio. (vor Steuern) wurde per Halbjahr 2018 zurückgestellt, was zu einer einmalig erfolgswirksamen Belastung der Konzernrechnung von CHF 45.8 Mio. (nach Steuern) führte. Die zusätzlichen Kosten werden vollständig vom Fluglärmfonds (Airport Zurich Noise Fund) getragen. Dieser ist ausreichend finanziert. Die Umsetzung der Massnahmen soll bis Ende 2030 erfolgen.

Im Vorjahr reduzierten sich die Betriebskosten durch eine Abschlagszahlung im Rahmen der Nachlassliquidation der Swissair um CHF 4.8 Mio. (CHF 3.8 Mio. nach Steuern). Des Weiteren resultierte aus dem Verkauf des restlichen Anteils von 5% an Bangalore International Airport Ltd. ein Gewinn von CHF 31.4 Mio. (nach Steuern).

BETRIEBSKOSTEN

Die Betriebskosten erhöhten sich im Geschäftsjahr 2018 insbesondere aufgrund der Erweiterung des Schallschutzprogramms um 28.3% auf CHF 581.9 Mio. Nach Bereinigung um Sondereffekte betrug der Anstieg 14.4% und ist im Wesentlichen auf den Aufbau der Betriebsorganisation in Florianópolis zurückzuführen. Am Standort Zürich erhöhten sich die Betriebskosten deutlich unterproportional zum Verkehrswachstum um 2.2%.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 10.0 Mio. auf CHF 211.5 Mio. (+5.0%). Die Zunahme erklärt sich neben dem höheren Personalbestand und einer allgemeinen Lohnerhöhung mit dem Konsolidierungseffekt der Personalkosten der internationalen Beteiligungen (insbesondere Florianópolis). Demgegenüber nahmen die Kosten für Polizei und Sicherheit lediglich um CHF 1.6 Mio. auf CHF 121.2 Mio. zu (+1.3%).

Am Standort Zürich haben diese, trotz dem erfreulichen Verkehrswachstum, sogar um 0.5% abgenommen.

BETRIEBSERGEBNIS UND KONZERNGEWINN

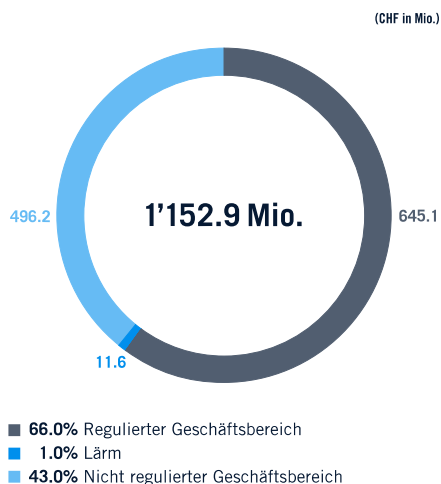
Das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) liegt mit CHF 571.0 Mio. unter dem Vorjahreswert von CHF 583.6 Mio. Bereinigt um die erwähnten Sondereffekte verbesserte sich der EBITDA um 8.6% auf CHF 628.6 Mio., was einer bereinigten EBITDA-Marge von 54.5% entspricht.

Die Abschreibungen und Amortisationen liegen mit CHF 244.5 Mio. ganz leicht über dem Vorjahresniveau von CHF 243.7 Mio. Das Finanzergebnis kommt gegenüber dem Vorjahr um CHF 4.8 Mio. tiefer zu stehen und beträgt CHF –23.1 Mio. Das Ergebnis aus assoziierten Gesellschaften in der Höhe von CHF –4.3 Mio. (Vorjahr CHF 33.2 Mio.) entspricht im Wesentlichen dem Erfolgsanteil an der Betreibergesellschaft des Flughafens in Belo Horizonte. Im Vorjahr war in dieser Position der Gewinn aus dem Verkauf des restlichen Anteils von 5% an Bangalore International Airport Ltd. enthalten (CHF 36.3 Mio. vor Steuern).

Der Konzerngewinn für das Geschäftsjahr 2018 beträgt CHF 237.8 Mio. und liegt damit um CHF 47.7 Mio. unter dem Ergebnis des Vorjahrs. Bereinigt um die Sondereffekte ist im Vorjahresvergleich ein Gewinnanstieg um CHF 33.3 Mio. auf CHF 283.6 Mio. (+13.3%) zu verzeichnen.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

ERTRÄGE



REGULIERTER GESCHÄFTSBEREICH

Die externen Erträge des regulierten Bereichs verbesserten sich im Berichtsjahr von CHF 612.6 Mio. auf CHF 645.1 Mio. Gleichzeitig verbesserte sich das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des regulierten Geschäftsbereichs, der sich aus den Segmenten «Flugverkehr», «PRM», «Nutzungsentgelte», «Luftsicherheit» sowie «Zugangsentgelte» zusammensetzt, um CHF 36.6 Mio. auf CHF 177.2 Mio. Die Ergebnisverbesserung begründet sich insbesondere durch das höhere Verkehrsaufkommen mit einem höheren Anteil Lokalpassagiere sowie tieferen Abschreibungen im Segment «Luftsicherheit». Das investierte Kapital für den regulierten Geschäftsbereich bleibt praktisch unverändert bei CHF 1.9 Mrd., davon sind CHF 1.4 Mrd. dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet. Neben den rein klassischen Infrastrukturen umfasst das investierte Kapital ebenfalls anteilige Kosten von gemischt genutzten Hochbauten, insbesondere Terminalflächen. Für den regulierten Geschäftsbereich resultiert ein ROIC von 7.3% (Vorjahr 5.9%).

LÄRM

Die Erträge im Segment «Lärm» kommen auf Vorjahresniveau zu stehen (CHF 11.6 Mio.). Das negative Ergebnis auf Stufe EBIT ist vollumfänglich auf die Bildung von zusätzlichen Rückstellungen für Schallschutzmassnahmen in Höhe von CHF 57.6 Mio. zurückzuführen. Das investierte Kapital des Segments «Lärm» beträgt per Bilanzstichtag CHF 109.8 Mio. und der aktuelle ROIC beläuft sich auf -32.2%.

NICHT REGULIERTER GESCHÄFTSBEREICH

Die externen Erträge im Segment «Nicht regulierter Geschäftsbereich» nahmen im Geschäftsjahr 2018 aufgrund der positiven Entwicklung im Kommerzbereich sowie aufgrund der Betriebsübernahme des Flughafens im südbrasilianischen Florianópolis um CHF 83.3

Mio. auf CHF 496.2 Mio. zu. Das Ergebnis (EBIT) verbesserte sich in der Folge um 3.6% auf CHF 203.4 Mio. Das investierte Kapital steigt im Vorjahresvergleich um CHF 0.1 Mrd. auf CHF 1.5 Mrd. und der aktuelle ROIC beträgt 11.2% (Vorjahr 12.2%).

INVESTITIONEN

Die Flughafen Zürich AG hat im Berichtsjahr CHF 290.1 Mio. in laufende Projekte investiert (Vorjahr: CHF 239.0 Mio.). Dazu haben insbesondere die aufgrund des Baufortschritts gegenüber dem Vorjahr höheren anteiligen Investitionen in THE CIRCLE beigetragen. Weitere wesentliche Investitionsprojekte waren die Erweiterung und Erneuerung der Gepäcksortieranlage und Projekte zur Erweiterung von Standplätzen im Süden des Flughafens sowie die Schnellabrollwege Piste 28.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Das investierte Kapital beläuft sich per Ende 2018 auf CHF 3.5 Mrd. und die entsprechende Kapitalverzinsung (Return on Invested Capital – ROIC) beträgt 7.4%. Das Eigenkapital beläuft sich unverändert auf CHF 2.4 Mrd., was eine solide Eigenkapitalquote von 55.3% (2017: 55.9%) ergibt. Die Nettofinanzschulden nahmen aufgrund von Investitionen in laufende Projekte und internationale Beteiligungen zu und betragen aktuell CHF 146.4 Mio. (Vorjahr CHF 57.9 Mio.).

Ausgehend vom operativen Cashflow in Höhe von CHF 538.4 Mio. und von im Vergleich zum Vorjahr höheren Investitionen in Sachanlagen, Projekte in Arbeit sowie Flughafen-Betreiberprojekte von insgesamt CHF 383.5 Mio. verminderte sich der Free Cashflow im Berichtsjahr gegenüber der Vorjahresperiode um CHF 99.8 Mio. auf CHF 154.9 Mio.

FINANZIELLER AUSBLICK

VERKEHRS- UND ERTRAGSENTWICKLUNG

Die Flughafen Zürich AG erwartet für das Jahr 2019 ein Passagierwachstum von rund 3.0%. Die Aviation-Erträge werden demnach höher ausfallen. Im Bereich Non-Aviation werden ebenfalls ansteigende Erträge erwartet, wobei sowohl höhere Kommerz- und Parkingerträge, Erträge aus Liegenschaftenbewirtschaftung als auch höhere Erträge aus dem internationalen Geschäft erwartet werden.

BETRIEBSKOSTEN

Die Betriebskosten werden sich 2019 voraussichtlich erhöhen, wobei sich die Betriebskosten am Standort Zürich im Vergleich zu den Betriebskosten aus dem internationalen Geschäft unterdurchschnittlich erhöhen.

INVESTITIONEN

Die Gesellschaft sieht für 2019 eine Summe von CHF 350 bis CHF 400 Mio. für Investitionen in laufende Projekte vor. Das grösste Investitionsvolumen fällt mit rund CHF 140 Mio. beim Grossprojekt THE CIRCLE an. Mit der Erweiterung und Erneuerung der Gepäcksortieranlage sowie der Sanierung des Werkhofareals befinden sich zwei weitere grosse Investitionsvorhaben in der Realisierung. Daneben investiert die Flughafen Zürich AG jedes Jahr substantielle Beträge in zahlreiche weitere aviatische und kommerzielle Projekte und in den Werterhalt der bestehenden Infrastruktur.

ERGEBNIS

Unter Ausklammerung des Sondereffekts des Geschäftsjahrs 2018 und allfälliger Sondereffekte im laufenden Jahr werden das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) sowie der Gewinn des Geschäftsjahrs 2019 voraussichtlich über dem Vorjahreswert liegen.

RISK MANAGEMENT

Das Risk Management ist für die Flughafen Zürich AG ein Schlüsselfaktor für eine erfolgreiche Unternehmensführung. Ein umfassendes Risk Management sorgt für einen disziplinierten und bewussten Umgang mit Risiken. Es gewährleistet die Transparenz über alle mit der Geschäftstätigkeit verbundenen internen und externen Risiken sowie die laufende Kontrolle und Verbesserung der Risikosituation.

RISK MANAGEMENT ALS FÜHRUNGS- UND ARBEITSINSTRUMENT

Das Risk-Management-System des Flughafens Zürich ist das Führungs- und Arbeitsinstrument für die unternehmerische Risikobewältigung. Es enthält folgende Elemente:

- Risikopolitische Ziele und Grundsätze
- Risk-Management-Organisation
- Risk-Management-Prozess (Methode zur Risikobewältigung)
- Risikoberichterstattung
- Überprüfung und Bewertung des Risk-Management-Systems

Das Rückgrat des Systems bildet die Risk-Management-Organisation, die die folgenden Rollen umfasst:

- **Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Chief Risk Officer**
Verwaltungsrat und Geschäftsleitung tragen die aktienrechtliche Gesamtverantwortung für die Existenz- und Rentabilitätssicherung. Dem Verwaltungsrat obliegt dabei die Oberaufsicht über das Risk Management. Der Chief Financial Officer ist gleichzeitig der Risk-Management-Beauftragte der Geschäftsleitung (Chief Risk Officer).
- **Abteilung Risk Management & Versicherungen**
Die Abteilung Risk Management & Versicherungen wird vom Risk Manager geleitet. Er ist in dieser Funktion dem Chief Risk Officer unterstellt. Die Abteilung unterstützt die Linienstellen in allen Belangen des Risk Management und ist zuständig für die Risikoberichterstattung sowie für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Risk-Management-Systems.
- **Linienstellen (Bereiche und Abteilungen)**
Im Rahmen ihrer Funktion tragen die Linienstellen auch die Verantwortung für die Risiken in ihrem Bereich beziehungsweise in ihrer Abteilung und bearbeiten diese operativ im Rahmen des Risk-Management-Systems (Risk-Owner-Konzept).

– Fachstellen

In Abstimmung mit der Abteilung Risk-Management & Versicherungen übernehmen die Fachstellen eine spezifische, risikobezogene Querschnittsfunktion im Unternehmen, wie zum Beispiel Liquiditätsmanagement, Arbeitssicherheit, Informationssicherheit, Brandschutz oder Notfallplanung.

Bei der Risikoberichterstattung beschreibt die Flughafen Zürich AG die wichtigsten identifizierten Unternehmensrisiken im Detail und bewertet sowohl deren Eintretenswahrscheinlichkeit als auch die möglichen betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen. Zudem werden Verantwortlichkeiten und ein terminierter Massnahmenplan definiert, der festhält, wie das entsprechende Risiko minimiert werden kann. Die Risk-Management-Organisation überwacht die Umsetzung der definierten Massnahmen laufend. Das Risk Reporting wird zweimal pro Jahr der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat vorgelegt.

COMPLIANCE MANAGEMENT

Als weiterer wichtiger Baustein im umfassenden Risikomanagement betreibt die Flughafen Zürich AG ein Compliance-Management-System. Ziel des Compliance Management ist die systematische Erfassung, Kenntnis und Erfüllung von gesetzlichen Vorschriften sowie von unternehmensinternen verabschiedeten Richtlinien und ethischen Grundsätzen.

Die Überprüfung auf Übereinstimmung mit den relevanten Gesetzen, Richtlinien und Grundsätzen erfolgt in rund 30 verschiedenen Themenbereichen. Jeder Themenbereich wird von einer prozessverantwortlichen Fachperson betreut, die innerhalb ihres Themenbereichs zuständig ist (1) für die zu treffenden Vorkehrungen, beispielsweise die Bereitstellung der Informationen, Richtlinien und allfälliger Checklisten für die Linienverantwortlichen beziehungsweise für die einzelnen Mitarbeitenden, (2) für die Durchführung der im Rahmen der Compliance-Überprüfung vorgesehenen Kontrollen sowie (3) für die Berichterstattung. Die Verantwortung für die Einhaltung der Gesetze, Richtlinien und Grundsätze verbleibt dabei in der Linie. Über die konsequente und einheitliche Umsetzung des Compliance Management wacht ein in der Unternehmung breit abgestütztes Compliance Steering Committee unter der Leitung des Chief Risk Officer.

Die Risk-Management-Organisation erstellt im Auftrag des Chief Risk Officer und mit Hilfe der Informationen der Prozessverantwortlichen zweimal pro Jahr einen umfassenden Compliance Report über sämtliche Themenbereiche zuhanden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrats.

AKTUELLE RISIKOSITUATION

Die aktuelle Risikosituation der Flughafen Zürich AG wird im Wesentlichen durch die folgenden Risiken geprägt:

1. RECHTLICHE UNSICHERHEITEN

Verschiedene in- oder ausländische Restriktionen könnten dazu führen, dass die Flughafen Zürich AG ihre Infrastrukturen nicht vollumfänglich nutzen kann, Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss oder weniger Erträge erzielen kann. Dazu zählen unter anderem:

1.1 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGHAFENGEBÜHREN

Aufgrund der erfreulichen Passagierentwicklung und der damit einhergehenden wachsenden Erträge im Fluggeschäft in den letzten Jahren sowie den sinkenden Zinsen ist im Hinblick auf die nächste Gebührenperiode von einer Reduktion der Flughafenengebühren auszugehen. Das BAZL hat am 12. November 2018 den Entwurf für die im Juni 2018 angekündigte Revision der Verordnung über die Flughafenengebühren präsentiert. Der Entwurf enthält eine markante Erhöhung der Transferzahlungen aus dem nicht regulierten Bereich auf der Luftseite des Flughafens und aus dem Strassenfahrzeug-Parking. Sollte die Verordnung durch den Bundesrat wie vom BAZL vorgeschlagen angepasst werden, hätte das einen zusätzlich negativen Effekt auf die von der Flughafen Zürich AG erhobenen Flughafenengebühren.

1.2 REGELUNG ÜBER DIE NUTZUNG DES SÜDDEUTSCHEN LUFTRAUMS

Die Regelung über die Nutzung des süddeutschen Luftraums ist heute in einer durch Deutschland einseitig erlassenen Durchführungsverordnung (DVO) geregelt. Am 4. September 2012 unterzeichneten die damalige Bundesrätin Doris Leuthard und der damalige deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer den Staatsvertrag zum Flugverkehr. Der Staatsvertrag muss von beiden Seiten ratifiziert werden. In der Schweiz haben die eidgenössischen Räte dem Vertrag zugestimmt, in Deutschland wurde die Ratifizierung ausgesetzt. Ein Zeitplan für die Ratifizierung in Deutschland liegt nicht vor. Deutschland könnte die DVO auch einseitig verändern, was zu zusätzlichen Kapazitätseinschränkungen des Flughafens Zürich führen könnte.

1.3 INVESTITIONEN ZUR REDUKTION DER BETRIEBLICHEN KOMPLEXITÄT

Das Pisten- und Rollweglayout, die An- und Abflugrouten sowie diverse betriebliche Bestimmungen des Flughafens Zürich sind historisch entstanden und das Produkt vieler politischer Kompromisse. Die betriebliche Komplexität des Gesamtsystems ist deshalb sehr hoch. Ausgelöst durch einen Vorfall von zwei startenden Flugzeugen am Pistenkreuz erstellten die Flughafen Zürich AG, Skyguide, die Swiss und die Luftwaffe unter Einbezug des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) und des UVEK im Jahr 2012 einen umfassenden

Risikobericht. Darin werden diverse Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit vorgeschlagen. Ein Teil dieser Massnahmen wurde in der Zwischenzeit umgesetzt oder ist in der Umsetzung, andere sind beim Bund beantragt. Ohne eine weitere Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit besteht das Risiko von weiteren Kapazitätseinschränkungen und damit eine Beeinträchtigung der geschäftlichen Entwicklung.

1.4 LÄRMBELASTUNG

Das BAZL hat 2015 die zulässige Lärmbelastung für den Flughafen Zürich festgesetzt. Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, jährlich die Fluglärmimmissionen gemäss Lärmschutzverordnung auszuweisen. Dabei sind allfällige Überschreitungen der zulässigen Lärmbelastung zu begründen und es sind Massnahmen aufzuzeigen, wie diese Überschreitungen zukünftig vermieden werden können. Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Lärmimmissionen die zulässige Belastung auf Dauer wesentlich überschreiten, treffen die zuständigen Bundesstellen die notwendigen Massnahmen. Die zulässige Lärmbelastung wird insbesondere nach 23.00 Uhr wesentlich überschritten. Die Flughafen Zürich AG hat Massnahmen zur Verbesserung der Verspätungssituation in der Nacht aufgezeigt sowie die Anpassung der zulässigen Lärmbelastung beantragt (Betriebsreglementsänderung 2014). Zudem enthält der am 23. August 2017 durch den Bundesrat festgesetzte SIL eine erweiterte Nachtlärmkurve. Dennoch hat das BAZL mit Verfügung vom 14. Mai 2018 im Rahmen der Teilgenehmigung der Betriebsreglementsänderung 2014 der Flughafen Zürich AG die Auflage erteilt, eine Vorverlegung der letzten Slots am Abend zu prüfen. Dazu habe die Gesellschaft innert einem Jahr einen Bericht zu erstellen, in dem die betriebliche Machbarkeit, wirtschaftliche Tragbarkeit und die Wirkung auf die Lärmbelastung ausgewiesen und bewertet werden. Mit Verfügung vom 23. Juli 2018 zum Nachweis der Lärmbelastung 2016 hat das BAZL die für die Zuweisung von Zeitnischen (Airport Slots) ab dem Flugplan Sommer 2019 massgebende deklarierte Kapazität des Flughafens Zürich für Landungen ab 21.00 Uhr und für Starts nach 22.20 Uhr begrenzt. Die Verfügung wurde angefochten und ist vor Bundesverwaltungsgericht hängig. Gleichzeitig wurde die Flughafen Zürich AG angewiesen, dem BAZL bis Ende August 2018 die erforderlichen Unterlagen einzureichen, damit das Verfahren zur Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen für die Nachtstunden eingeleitet werden kann. Die Gesellschaft hat die entsprechenden Unterlagen eingereicht, die das BAZL öffentlich auflegte. Dagegen gingen verschiedene Einsprachen ein. Das Verfahren ist beim BAZL hängig. Falls die Lärmimmissionen für die Nachtstunden nicht neu festgelegt werden, ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass der Flugbetrieb in der Nacht wegen Nichteinhaltung der zulässigen Lärmbelastung eingeschränkt werden muss.

1.5 ZÜRCHER FLUGLÄRM-INDEX (ZFI)

2007 wurde der Gegenvorschlag des Zürcher Kantonsrats zu einer kantonalen Volksinitiative angenommen. Der Gegenvorschlag umfasst folgende zwei Elemente:

- Marschhalt: Wenn 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht sind, erfolgt eine neue Lagebeurteilung durch den Kanton.
- Zürcher Fluglärm-Index (ZFI): Ein jährlich zu erhebender Monitoringwert soll mit einem vom Regierungsrat festgesetzten Richtwert (47'000 Personen) verglichen werden.

In den letzten Jahren wurde der Richtwert von 47'000 Personen jeweils deutlich überschritten. Verglichen mit dem Jahr 2000 ist die Überschreitung zu einem grossen Teil auf das hohe Wachstum der Bevölkerung in der Flughafenregion zurückzuführen. Es kann

nicht ausgeschlossen werden, dass der Kanton Zürich im Verwaltungsrat oder über den Bund vom Flughafen die Umsetzung von Massnahmen verlangt, die die Entwicklung des Flughafens einschränken könnten.

1.6 WEGFALL DER BILATERALEN VERTRÄGE MIT DER EU

Die Ende August 2018 eingereichte «Volksinitiative für eine massvolle Zuwanderung» (Begrenzungsinitiative) führt zu Unsicherheiten in Bezug auf das Weiterbestehen des Personenfreizügigkeitsabkommens und somit der gesamten bilateralen Abkommen. Bei einer Aufkündigung der Verträge droht im schlimmsten Fall der Ausschluss aus dem Schengen-System. Daraus entstünden der Gesellschaft Sonderabschreibungen und Mehrkosten im Zusammenhang mit der Anpassung von betroffenen Infrastrukturen. Wegen allfälliger komplizierterer Visaverfahren müsste zudem mit einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich gerechnet werden.

2. NACHFRAGERÜCKGANG

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Luftverkehr ein wachsendes, wenn auch volatiles Geschäft ist, das sensitiv auf externe Ereignisse wie zum Beispiel Wirtschaftskrisen, Terroranschläge oder Epidemien reagiert. Solche Ereignisse könnten vorübergehend zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen. Darüber hinaus können auch weitere externe Faktoren wie beispielsweise das politische und makroökonomische Umfeld die Nachfrage sowohl im aviatischen wie auch im nicht aviatischen Geschäft am Flughafen Zürich negativ beeinflussen.

3. STEIGENDE SAFETY- UND SECURITY-ANFORDERUNGEN

Zusätzliche Safety- und Security-Auflagen können zu steigenden Kosten und reduzierten Erträgen oder Änderungen der Kapazität führen. Während ein Teil der höheren Kosten allenfalls zeitverzögert durch höhere Gebühren kompensiert beziehungsweise refinanziert werden kann, wird bei anderen Elementen ein negativer Einfluss auf das Ergebnis nicht ausgeschlossen.

4. BETRIEBSUNTERBRECHUNG AUFGRUND OPERATIONELLER Ereignisse ODER NATURGEFAHREN

Der komplexe und eng verflochtene Flughafenbetrieb kann durch operationelle Ereignisse wie Unfälle oder Ausfälle kritischer Systeme empfindlich gestört werden. Je nach Ausmass der Beeinträchtigung muss der Betrieb zur Wahrung der Sicherheit von Reisenden und Flughafenmitarbeitenden eingeschränkt oder gar eingestellt werden. Die grossflächig angelegte Flughafeninfrastruktur ist Naturgefahren – insbesondere Erdbeben und

Überflutung nach schweren Niederschlägen – besonders stark ausgesetzt. Um das Risiko klein zu halten, werden Infrastruktur und Betrieb robust gestaltet und soweit möglich kosteneffizient durch Sach- und Betriebsunterbruchsversicherungen abgedeckt.

5. HUB CARRIER

Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist Zürich in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hub Carrier Swiss (beziehungsweise der Swiss-Muttergesellschaft Lufthansa) abhängig. Die Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Im Berichtsjahr betrug der Anteil der Swiss beim Passagiervolumen rund 53% (Vorjahr: 52%). Die Swiss steuert innerhalb des Lufthansa-Konzerns überdurchschnittlich zum Gewinn bei, weshalb das Risiko eines Ausfalls des Hub Carrier aus wirtschaftlichen Gründen momentan als gering einzuschätzen ist. Kapazitätsreduktionen können jedoch nie ausgeschlossen werden.

6. KOSTEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER LÄRMTHEMATIK

Aufgrund von Art. 36a LFG (Luftfahrtgesetz) und dem Enteignungsgesetz des Bundes in Verbindung mit Art. 679 und 684 ZGB (Zivilgesetzbuch) hat die Flughafen Zürich AG Kosten für formelle Enteignungen und aufgrund von Art. 20 f. USG (Umweltschutzgesetz) und den entsprechenden Verordnungsbestimmungen Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen zu tragen. Das Überschreiten der seit 1. Juni 2001 gültigen Immissionsgrenzwerte für Ziviflughäfen ist gemäss heutiger Rechtsprechung eine von mehreren Voraussetzungen für allfällige derartige Ansprüche. Betriebskonzession sowie Luftfahrt- und Umweltrecht bilden die Grundlage, um die durch solche Forderungen entstandenen Kosten über Luftverkehrsgebühren (lärmabhängige Landegebühr oder Zuschläge auf Passagiergebühren) zu refinanzieren. Im Sinne der Transparenz werden die Kosten und Erträge im Zusammenhang mit Fluglärm zusätzlich in der separaten Fondsrechnung des [Airport Zurich Noise Fund](#) dargestellt.

6.1 BILANZIERUNG DER KOSTEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER LÄRMTHEMATIK

6.1.1 Formelle Enteignungen

Die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen hinsichtlich formeller Enteignungen ermöglichten es der Flughafen Zürich AG erstmals – mit allen nach wie vor verbleibenden Unsicherheiten in der Schätzgenauigkeit – eine zuverlässige Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsentschädigungen vorzunehmen. Mit weiteren Urteilen vom 8. Juni 2010 und vom 9. Dezember 2011 setzte das Bundesgericht den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied abschliessend über die anzuwendende Berechnungsmethode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Im ersten Halbjahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen. Gestützt auf diese

Bundesgerichtsentscheide und weitere seither letztinstanzlich entschiedene Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft jeweils eine Neueinschätzung der Kosten für formelle Enteignungen vor, was jeweils zur Anpassung der Rückstellung für formelle Enteignungen und gleichzeitig des immateriellen Vermögenswerts aus Recht zur formellen Enteignung führte.

Im ersten Halbjahr 2018 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum. Diese Bundesgerichtsentscheide ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen. Basierend auf der vorgenommenen Neuberechnung nahmen die erwarteten Gesamtkosten im Bereich der formellen Enteignungen von CHF 385.0 Mio. auf CHF 350.0 Mio. ab. Damit konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen per 30. Juni 2018 um CHF 34.5 Mio. (nominal CHF 35.0 Mio.) reduziert werden (siehe [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)). Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um denselben Betrag vermindert (siehe [Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#)).

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen CHF 350.0 Mio. (31. Dezember 2017: CHF 385.0 Mio.), wovon CHF 72.1 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 277.9 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2018 zum Barwert von CHF 275.2 Mio. ausgewiesen.

6.1.2 Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen

Im Bereich der Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen verpflichtete das BAZL die Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit dem Gesuch zum Betriebsreglement 2014, bis Ende Juni 2015 ein erweitertes Schallschutzprogramm einzureichen. Gestützt auf die durch das BAZL verfügte zulässige Lärmbelastung und unter Berücksichtigung der beim BAZL noch hängigen Änderungen im Rahmen des Betriebsreglements 2014 hat die Gesellschaft fristgerecht das Schallschutzprogramm 2015 eingereicht. In diesem Zusammenhang verabschiedete der Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 22. Juni 2015 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten von CHF 240.0 Mio. für den Lärm- und Anwohnerschutz weitere Massnahmen in der Höhe von CHF 100.0 Mio.

Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, im Gebiet, wo sie Erleichterungen von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte (Immissionsgrenzwert) beansprucht, Schallschutzmassnahmen umzusetzen. In diesem Zusammenhang hat das BAZL ein Verfahren zur Nachtlärmsanierung eingeleitet. Dabei soll das Gebiet mit Erleichterungen gemäss dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, den der Bundesrat am 23. August 2017 festgesetzt hat, erweitert werden. In diesem Zusammenhang wurden per 30. Juni 2018 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten von CHF 340.0 Mio. für den Lärm- und Anwohnerschutz weitere Kosten in der Höhe von CHF 60.0 Mio. mit einem Barwert von CHF 57.6 Mio. zurückgestellt (siehe [Ziffer 5, Andere Erträge und Aufwendungen](#) beziehungsweise [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)).

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen CHF 400.0 Mio. (31. Dezember 2017: CHF 340.0 Mio.), wovon CHF 249.1 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch

ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 150.9 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2018 zum Barwert von CHF 148.2 Mio. ausgewiesen.

6.2 RISIKEN FÜR DIE FLUGHAFEN ZÜRICH AG AUFGRUND DER LÄRMTHEMATIK

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik ist komplex. Insbesondere der Bereich der formellen Enteignungen erfordert wesentliche Annahmen und Einschätzungen in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten sowie die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen. Die Komplexität ergibt sich aus der Vielzahl der rechtlich relevanten Grundlagen sowie der unsicheren beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und der politischen Diskussionen.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2018 noch rund 6'700 offen waren. Davon sind knapp 1'000 bei der Eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

Je nach weiterer beziehungsweise abschliessender Rechtsprechung – unter anderem hinsichtlich Südanflugsbereich – können die Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und passivierten Lärmkosten führen würden. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über Gebühren. Die wichtigste Gebühr für die Refinanzierung bildete bis zum 1. Februar 2014 eine separate Passagierlärmgebühr von CHF 5.00. Aufgrund einer Verfügung des BAZL über die Flugbetriebsgebühren vom 14. November 2013 wurde diese passagierabhängige Lärmgebühr (Lärmfünlüber) ab dem 1. Februar 2014 nicht mehr erhoben, da davon auszugehen ist, dass die Mittel des Airport Zurich Noise Fund ausreichen, um die aktuell geschätzten Kosten finanzieren zu können. Falls die zukünftigen effektiven Lärmkosten deutlich über der geschätzten Grössenordnung lägen, müsste die Gebühr mittelfristig wieder erhoben werden, um die Kosten decken zu können. Es werden weiterhin Flugzeuglärmgebühren erhoben.

Je nach Höhe der effektiven Kosten sowie bei allfälligen zukünftigen Änderungen von Rechnungslegungsstandards könnten die Konzernrechnung (nach IFRS) und der Einzelabschluss (nach OR) der Gesellschaft negativ beeinflusst werden.

6.3 BEHANDLUNG DER LÄRMTHEMATIK IN DER KONZERNRECHNUNG NACH INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS)

Die verursachergerecht erhobenen Lärmgebühren sowie die Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen beziehungsweise die Betriebskosten im Zusammenhang mit Fluglärm werden über die Erfolgsrechnung verbucht.

6.3.1 Formelle Enteignungen

Mit der Erteilung der Betriebskonzession wurde der Flughafen Zürich AG auch ein Recht zur formellen Enteignung von lärmbelasteten Grundeigentümern gewährt. Das Recht zur formellen Enteignung wurde mit der Auflage übertragen, die damit verbundenen Kosten aus

Entschädigungszahlungen zu übernehmen. Dieses Recht wird als immaterieller Vermögenswert aktiviert. Die Aktivierung dieses Rechts erfolgt zu demjenigen Zeitpunkt, in dem aufgrund eines definitiven Urteils eine gegenwärtige Verpflichtung entsteht, beziehungsweise aufgrund von letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden die voraussichtlichen Gesamtkosten abschätzbar werden und damit eine zuverlässige Kostenschätzung gemäss IAS 38.21 möglich wird. Dieser Zeitpunkt kann je nach Flughafenregion unterschiedlich sein. Mit der Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert der zu erwartenden Kosten wird ein gleich hoher Betrag als Rückstellung passiviert. Allfällige künftige Anpassungen der einmal aktivierten und passivierten Gesamtkosten werden bilanzwirksam (Aktiven und Passiven) erfasst. Der immaterielle Vermögenswert wird über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis Mai 2051) linear amortisiert.

Zusammenfassend ergeben sich folgende wesentliche Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Gesellschaft:

- Die Erträge aus Lärmgebühren werden in der Erfolgsrechnung erfasst.
- Die Zahlungen für formelle Enteignungen sowie für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen erfolgen zulasten der entsprechenden Rückstellungen.
- Der immaterielle Vermögenswert für formelle Enteignungen wird linear bis zum Ende der Betriebskonzession (Mai 2051) amortisiert.
- Die Aufzinsung der abdiskontierten Rückstellungen für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen werden erfolgswirksam erfasst.
- Die Betriebskosten der Lärmabteilung werden weiterhin vollumfänglich von der Flughafen Zürich AG getragen und rechnerisch dem Airport Zurich Noise Fund belastet.

6.3.2 Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen

Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, für die die Flughafen Zürich AG eine faktische Verpflichtung eingegangen ist, werden zurückgestellt, sobald sie zuverlässig abgeschätzt werden können.

6.4 BEHANDLUNG DER LÄRMTHEMATIK IN DER JAHRESRECHNUNG NACH OBLIGATIONENRECHT (OR)

Auch in der Jahresrechnung nach OR qualifizieren die Kosten für formelle Enteignungen als immaterieller Vermögenswert. Die Aktivierung wird erst vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. Die Amortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Für die Verpflichtungen aus Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen werden angemessene Rückstellungen gebildet. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Aufwendungen (Entschädigungen für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten sowie Amortisation) verbleibender Saldo von Gebühreneinnahmen wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt.

CORPORATE GOVERNANCE

Die Corporate Governance bildet für die Flughafen Zürich AG einen wichtigen Bestandteil ihrer Unternehmenspolitik. Die Grundlage dazu sind Transparenz und klar geregelte Verantwortlichkeiten. Die Gesellschaft erfüllt dabei die Richtlinien der SIX Swiss Exchange sowie des Schweizerischen Obligationenrechts und beachtet die Empfehlungen des Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance von economiesuisse.

KONZERN- UND KAPITALSTRUKTUR

KONZERNSTRUKTUR

Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die [Segmentberichterstattung](#) verwiesen. Ausser der an der SIX kotierten Flughafen Zürich AG, Kloten (Valoren-Nr. 31941693, ISIN CH0319416936), mit einer Börsenkapitalisierung von CHF 5.0 Mrd. per Stichtag gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften konsolidiert:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 307'018'750	Muttergesellschaft
Zurich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR 1.0 Mio.	100.0
Zurich Airport Latin America Ltda.	Rio de Janeiro	BRL 1.8 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
A-port S.A.	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
A-port Chile S.A.	Santiago de Chile	CLP 10'613 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Iquique S.A.	Santiago de Chile	CLP 600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A.	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Columbia S.A.	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL 200 Mio.	99.0

KAPITALSTRUKTUR

Das ordentliche Aktienkapital des Unternehmens beträgt CHF 307'018'750. Es ist aufgeteilt in 30'701'875 voll liberierte Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 10.00. Alle Aktien sind gleichermassen dividendenberechtigt und – soweit sie im Aktienbuch entsprechend eingetragen sind – stimmberechtigt. Es bestehen per Stichtag kein genehmigtes oder bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine und keine ausstehenden Wandelanleihen oder Optionen.

Betreffend Abgabe von Aktien an Mitarbeitende (es werden keine Optionen abgegeben) siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Anhang zur Konzernrechnung, Erläuterungen zur Konzernrechnung, [Ziffer 3](#), [Personalaufwand](#).

Die in den letzten drei Jahren eingetretenen Veränderungen von Aktienkapital, Reserven und Bilanzgewinn (handelsrechtlicher Abschluss) sind nachstehend dargestellt:

(CHF 1'000)	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
Aktienkapital	307'019	307'019	307'019
Gesetzliche Kapitalreserven			
Kapitaleinlagereserven	215'256	313'499	411'744
Gesetzliche Gewinnreserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven	42'370	42'370	42'370
Freiwillige Gewinnreserven	109'810	109'838	109'470
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	1'316'090	1'107'409	933'342
Jahresgewinn	298'729	309'995	272'312
Eigene Aktien	-341	-458	-855
Total Eigenkapital	2'288'933	2'189'672	2'075'402

AKTIONARIAT UND MITWIRKUNGSRECHTE

BEDEUTENDE AKTIONÄRE

Per Stichtag, 31. Dezember 2018, besitzt der Kanton Zürich 33.33% plus eine Aktie und die Stadt Zürich 5% der Aktien beziehungsweise der Stimmrechte der Gesellschaft. Es gibt keine weiteren Aktionäre, die mit einer Beteiligung von mehr als 3% der stimmberechtigten Aktien im Aktienregister eingetragen sind. Informationen betreffend im Berichtsjahr publizierte Über- oder Unterschreitungen von Schwellenwerten von Art. 120 FinfraG können auf der Veröffentlichungsplattform der [Offenlegungsstelle der Schweizer Börse](#) eingesehen werden. Es bestehen keinerlei Kreuzbeteiligungen und keine der Gesellschaft bekannten Aktionärsbindungsverträge.

KONTROLLWECHSEL

Die Statuten enthalten eine Opting-up-Klausel, die den Grenzwert – bei dessen Überschreitung gemäss Börsengesetz eine Angebotspflicht besteht – auf 49% festlegt. Kontrollwechselklauseln zugunsten von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern bestehen keine.

BESCHRÄNKUNG DER ÜBERTRAGBARKEIT BEZIEHUNGSWEISE DES STIMMRECHTS VON AKTIEN UND NOMINEE-EINTRAGUNGEN

Der Eintrag mit Stimmrecht ist auf 5% des Aktienkapitals beschränkt, wobei die Limite sowohl für Einzelaktionäre als auch für verbundene Gruppen gilt. Davon ausgenommen sind der Kanton Zürich (Limite bei 49%) und die Stadt Zürich (Limite bei 10%). Weitere statutarische Eintragungsbeschränkungen bestehen zur Gewährleistung eines ggf. durch Spezialgesetz oder Doppelbesteuerungsabkommen geforderten Nachweises schweizerischer Beherrschung. Nominee-Eintragungen werden ausschliesslich als Aktionäre ohne Stimmrecht zugelassen. Ausnahmen von den genannten Eintragungsbeschränkungen können vom Verwaltungsrat in dessen Ermessen bewilligt werden – namentlich im Zusammenhang mit Sacheinlagen, Beteiligungen, Fusionen und zur Erleichterung der Handelbarkeit der Aktien an der Börse. Im Berichtsjahr sind keine Ausnahmen gewährt worden. Die Beschränkungen der Übertragbarkeit sind in [Art. 6 der Gesellschaftsstatuten](#) festgelegt. Diese können durch Beschluss der Generalversammlung mit einem Beschlussquorum von zwei Dritteln der vertretenen Stimmen geändert werden.

MITWIRKUNGSRECHTE AN DER GENERALVERSAMMLUNG

Eintragungen ins Aktienregister werden in der Regel bis eine Woche vor der Generalversammlung vorgenommen. Betreffend Einberufung der Generalversammlung und Traktandierung von Verhandlungsgegenständen bestehen keine vom Gesetz abweichenden statutarischen Regeln. Gemäss Art. 699 Abs. 3 des Obligationenrechts können Aktionäre, die Aktien im Nennwert von CHF 1.0 Mio. vertreten, die Traktandierung eines Verhandlungsgegenstands verlangen. Entsprechende Begehren sind gemäss Art. 12 Abs. 3 der Statuten unter Nachweis der Berechtigung und unter genauer Bezeichnung des verlangten Verhandlungsgegenstands und mit einem konkret ausformulierten Beschlussantrag schriftlich bei der Gesellschaft zuhanden des Verwaltungsrats einzureichen. Es können nur Begehren berücksichtigt werden, die rechtzeitig, das heisst mindestens 60 Tage vor der Generalversammlung, bei der Gesellschaft eintreffen.

Gemäss Statuten kann sich jeder Aktionär bei der Generalversammlung durch einen anderen im Aktienbuch eingetragenen Aktionär, der sich durch eine schriftliche Vollmacht ausweist, oder durch den unabhängigen Stimmrechtsvertreter vertreten lassen. Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung dürfen andere Aktionäre vertreten, sofern es sich nicht um eine institutionalisierte Vertretung handelt. Gemäss Art. 14 Abs. 3 der Statuten kann der Verwaltungsrat Verfahrensvorschriften über die Teilnahme und Vertretung an der Generalversammlung aufstellen und insbesondere die Erteilung von Weisungen an den unabhängigen Stimmrechtsvertreter näher regeln. Er sorgt dafür, dass die Aktionäre dem unabhängigen Stimmrechtsvertreter auch elektronische Vollmachten und Weisungen erteilen können.

Beschlüsse der Generalversammlung werden aufgrund statutarischer Regelung grundsätzlich mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Das qualifizierte Beschlussquorum gemäss Art. 704 OR ist zusätzlich zu den dort definierten Fällen erforderlich für:

- Änderung der Statuten
- Erleichterung oder Aufhebung der Beschränkung der Übertragbarkeit von Namenaktien
- Umwandlung von Namenaktien in Inhaberaktien

VERWALTUNGSRAT

WAHL UND AMTSZEIT

Die Wahl der Verwaltungsräte erfolgt durch die Generalversammlung jeweils für eine Amtsdauer von einem Jahr. Eine Wiederwahl ist möglich, wobei eine altersbedingte Beendigung des Verwaltungsratsmandats an der Generalversammlung jenes Jahres stattfindet, in dem ein Mitglied sein 70. Altersjahr vollendet.

Dem Kanton Zürich steht statutarisch das Recht zu, drei von sieben oder acht beziehungsweise vier von neun Mitgliedern gemäss Art. 762 OR in den Verwaltungsrat zu delegieren. Die fünf durch die Generalversammlung zu wählenden Mitglieder wurden im Berichtsjahr im Einzelwahlverfahren gewählt.

MITGLIEDER

ANDREAS SCHMID

- Präsident des Verwaltungsrats seit GV 2000.
- Schweizer, Jahrgang 1957, lic. iur., Berufstätigkeit als Konzernleitungsmitglied bei Mövenpick von 1993 bis 1997, danach als CEO bei Jacobs AG (bis 2000) und Barry Callebaut AG (bis Mitte 2002), 1999 bis 2005 Präsident des Verwaltungsrats der Barry Callebaut AG, ab Dezember 2005 Vizepräsident und von Dezember 2014 bis Dezember 2017 Mitglied des Verwaltungsrats der Barry Callebaut AG sowie 2007 bis 2017 Präsident des Verwaltungsrats der Oettinger Davidoff Group und seit 2016 Präsident des Verwaltungsrats der Helvetica Capital AG.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied der Radisson Hospitality AB und der Steiner AG, Präsident des Stiftungsrats Avenir Suisse.

VINCENT ALBERS

- Verwaltungsrat seit Mai 2015 (Delegation).
- Schweizer, Jahrgang 1956, Dipl. Masch. Ing. ETH Zürich und MSc in Management an der Stanford Business School, Berufstätigkeit als Mechanical Engineer bei Amdahl Corp., Sunnyvale und Fujitsu Ltd., Tokio, ab 1986 Direktor der Albers & Co AG, Zürich, seit 1992 verantwortlich für den Bereich Immobilien und seit 1993 Teilhaber.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsident des Verwaltungsrats der Hardturm AG, Mitglied des Verwaltungsrats der Schoeller Textil AG.

GUGLIELMO BRENTEL

- Verwaltungsrat seit GV 2014.
- Schweizer, Jahrgang 1955, kaufmännische Berufslehre, eidg. Fähigkeitsausweis Verwaltungsangestellter, Hotelfachschule Lausanne mit eidg. Diplom; seit 1989 Berufstätigkeit im Bereich Beratungsdienstleistungen in der Hotellerie- und Tourismusindustrie, Gründer, Inhaber und Geschäftsleiter der H&G Hotel Gast AG.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

JOSEF FELDER

- Verwaltungsrat seit GV 2017.
- Schweizer, Jahrgang 1961, eidg. dipl. Buchhalter/Controller und Executive MBA Harvard Business School; Berufstätigkeit von 1989 bis 1998 bei Crossair AG in verschiedenen Positionen, zuletzt als Stv. Direktor und Bereichsleiter, danach als CEO der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG (1998 bis 2000) beziehungsweise der Flughafen Zürich AG (2000 bis 2008); seit 2009 Tätigkeit als Verwaltungsrat in verschiedenen Unternehmen.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vizepräsident des Verwaltungsrats der Luzerner Kantonalbank AG, Verwaltungsratspräsident der Stöckli Swiss Sports AG und der Flaschenpost Service AG, Mitglied des Verwaltungsrats der HTC Corporation, der AMAG Automobil- und Motoren AG, der AMAG Group AG, der AMAG Import AG, der

Cereal Property Group AG und der Edelweiss Air, Präsident Stiftungsrat Pro Juventute, Vorstandsmitglied swissVR.

STEPHAN GEMKOW

- Verwaltungsrat seit GV 2017.
- Deutscher, Jahrgang 1960, Betriebswirt mit Studium an der Universität Paderborn und am St. Olaf College Minnesota; Berufstätigkeit als Unternehmensberater bei BDO Deutsche Warentreuhand AG (1988 bis 1990) und ab 1990 in diversen Managementpositionen bei der Deutschen Lufthansa AG, von 2006 bis 2012 als Finanzverantwortlicher und Mitglied des Vorstands; seit 2012 Vorstandsvorsitzender Franz Haniel & Cie. GmbH.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vorsitzender des Aufsichtsrats der Takkt AG, Mitglied des Verwaltungsrats der JetBlue Airways Corporation und der Amadeus IT Group S.A.

CORINE MAUCH

- Verwaltungsrätin seit GV 2011.
- Schweizerin, Jahrgang 1960, Dipl.-Ing. agr. ETH, Berufstätigkeit in Forschungs- (1993 bis 2002) und Politikstudienarbeit (2002 bis 2008) in den Themenbereichen Umwelt, Verkehr, Energie und nachhaltige Entwicklung, politische Tätigkeit als Gemeinderätin von Zürich (1999 bis 2009), seit 2009 Stadtpräsidentin von Zürich.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied Stiftungsrat Stiftung Greater Zurich Area, Mitglied Metropolitanrat Metropolitankonferenz Zürich, Vizepräsidentin des Schweizerischen Städteverbands (SSV), Mitglied des Leitenden Ausschusses des Verbands der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich, Mitglied Stiftungsrat Technopark Zürich, Mitglied Stiftungsrat Stiftung Innovationspark Zürich, Mitglied und Schirmherrin Verein DigitalSwitzerland.

EVELINE SAUPPER

- Verwaltungsrätin seit Mai 2015 (Delegation).
- Schweizerin, Jahrgang 1958, Dr. iur., Rechtsanwältin und dipl. Steuerexpertin, Studium an der Hochschule St. Gallen; Berufstätigkeit im Bereich Steuer- und Gesellschaftsrecht bei Homburger AG seit 1985, von 1994 bis 2014 als Partnerin und 2014 bis 2017 als Of Counsel; seit 2017 eigene Praxis.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied der Georg Fischer AG, der Stäubli Holding AG, der Clariant AG, der Tourismus Savognin Bivio Albula AG und der Hoval AG.

CARMEN WALKER SPÄH

- Verwaltungsrätin seit Juli 2015 (Delegation).
- Schweizerin, Jahrgang 1958, lic.iur., Rechtsanwältin, Berufstätigkeit als Leiterin Rechtsdienst und stellvertretende Amtsleiterin Baupolizei im Baudepartement der Stadt Winterthur (1998 bis 2000) und als selbständige Rechtsanwältin (2000 bis 2015); politische Tätigkeit als Mitglied des Kantonsrats (2002 bis 2015) und seit 2015 als Regierungsrätin und Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsidentin Stiftung Greater Zurich Area, Vorstandsmitglied der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz, der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV Schweiz und der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Region Zürich, Präsidentin des ZVV-Verkehrsrats, Mitglied Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz, Mitglied Metropolitanrat Metropolitankonferenz Zürich, Präsidentin Gotthard-Komitee, Präsidentin Stiftungsrat Stiftung Innovationspark Zürich, Mitglied Stiftungsrat Stiftung Switzerland Innovation, Mitglied Stiftungsrat Technopark Zürich.

Sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrats sind nicht exekutive Mitglieder. Kein Mitglied des Verwaltungsrats gehörte in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren der Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG oder einer ihrer Konzerngesellschaften an. Es bestehen per Bilanzstichtag keine wesentlichen geschäftlichen Beziehungen zwischen Mitgliedern des Verwaltungsrats beziehungsweise den von diesen vertretenen Körperschaften und der Flughafen Zürich AG.

Für Mitglieder des Verwaltungsrats ist die zulässige Anzahl weiterer Mandate in obersten Führungs- oder Verwaltungsorganen von Rechtseinheiten ausserhalb des Konsolidierungskreises der Gesellschaft gemäss Art. 19 der Statuten beschränkt auf fünf Mandate in börsenkotierten und zehn Mandate in nicht kotierten Unternehmen sowie weitere zehn Mandate in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten.

INTERNE ORGANISATION

PRÄSIDENT DES VERWALTUNGSRATS

Andreas Schmid (wird von der Generalversammlung auf jeweils einjährige Amtsdauer gewählt)

VIZEPRÄSIDENTIN DES VERWALTUNGSRATS

Eveline Saupper

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

AUDIT & FINANCE COMMITTEE

Mitglieder

Josef Felder (Vorsitz), Stephan Gemkow, Carmen Walker Späh, Andreas Schmid

Aufgaben

Das Committee befasst sich insbesondere mit vertieften Betrachtungen der Jahresrechnungen und der Rechnungslegungsgrundsätze, mit der Beurteilung des Finanzreportings und des Prüfprogramms, der Prüfungsfeststellungen und der Empfehlungen der Revisionsstelle und der internen Revision, mit der Finanzierungspolitik des Unternehmens und mit der finanziellen Prüfung einzelner Geschäfte von besonderer Bedeutung.

NOMINATION & COMPENSATION COMMITTEE

Mitglieder

Eveline Saupper (Vorsitz), Vincent Albers, Guglielmo Brentel, Andreas Schmid (werden von der Generalversammlung auf jeweils einjährige Amtsdauer gewählt)

Aufgaben

Das Committee befasst sich mit allen Fragen der Ernennung und nötigenfalls Abberufung von Mitgliedern der obersten Unternehmensführung und deren Entschädigung sowie mit Fragen der Nachfolgeplanung. Es formuliert die Grundsätze der Personal- und Kompensationspolitik des Unternehmens und kontrolliert diese. Ferner beurteilt das Committee die Situation betreffend mögliche Interessenkonflikte von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern.

PUBLIC AFFAIRS COMMITTEE

Mitglieder

Carmen Walker Späh (Vorsitz), Eveline Saupper, Corine Mauch, Andreas Schmid

Aufgaben

Das Committee befasst sich insbesondere mit dem Monitoring politischer Dossiers mit Relevanz für den Flughafen Zürich und dient als beratendes Gremium für politische Fragen von unternehmensstrategischer Bedeutung.

ORGANISATION UND TEILNEHMER

Die Organe der Flughafen Zürich AG tagen nach Bedarf. Im Ergebnis bedeutete das im Berichtsjahr für den Verwaltungsrat neun Sitzungen mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von rund sechs Stunden, für das Audit & Finance Committee drei, für das Nomination & Compensation Committee und für das Public Affairs Committee jeweils zwei Sitzungen von durchschnittlich je zwei Stunden.

Die Committees verabschieden Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats, veranlassen Abklärungen durch interne oder externe Stellen und stellen Anträge an den

Gesamtverwaltungsrat. Die Committees fassen jedoch keine abschliessenden materiellen Beschlüsse.

Als regelmässige Teilnehmer werden zu den Sitzungen des Verwaltungsrats der Vorsitzende und die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Audit & Finance Committee der CEO, der CFO, der Leiter Controlling & Accounting, die interne Revisorin beziehungsweise der interne Revisor, der leitende Revisor der externen Revisionsstelle und der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Nomination & Compensation Committee der CEO, der Leiter Human Resources und der Generalsekretär und zu den Sitzungen des Public Affairs Committee der CEO, der COO, die Leiterin Public Affairs und der Generalsekretär beigezogen.

KOMPETENZREGELUNG

Der Verwaltungsrat hat, gestützt auf die Statuten, ein Organisationsreglement im Sinne von Art. 716b OR erlassen. Darin hat er sich nebst den von Gesetzes wegen undelegierbaren Aufgaben weitere grundlegende strategische Zuständigkeiten vorbehalten. Dies erfolgte insbesondere im Zusammenhang mit den aus der bundesluftfahrtrechtlichen Konzession fließenden Rechten und Pflichten, so namentlich der Beschlussfassung über wesentliche Konzessionsgesuche, über wesentliche Plangenehmigungsgesuche, über Gesuche für Betriebsreglementsänderungen und über Gebührenanpassungen. Im Übrigen hat der Verwaltungsrat die Geschäftsführung umfassend an die Geschäftsleitung delegiert.

INFORMATIONSD- UND KONTROLLINSTRUMENTE GEGENÜBER DER GESCHÄFTSLEITUNG

Die Geschäftsleitung rapportiert dem Verwaltungsrat mittels eines monatlichen Updates des Management Information Systems (MIS), das namentlich Verkehrsentwicklung, Marketingaktivitäten, Non-Aviation-Geschäft, Personalcontrolling, Bilanzbewirtschaftung und Projektinformationen umfasst. Quartalsweise erfolgt eine umfassende finanzielle und betriebswirtschaftliche Berichterstattung und halbjährlich ein Reporting zu den substanziellen Unternehmensrisiken und zum Stand der Compliance. Ferner wird der Verwaltungsrat mittels einer rollenden Langfristplanung laufend in verschiedenen Szenarien über die erwartete Entwicklung informiert.

In Abstimmung mit dem Audit & Finance Committee hat die externe Revisionsstelle EY (Ernst & Young AG) während der Zwischenrevision das interne Kontrollsystem geprüft und sich im Rahmen eines Besuchs vor Ort einen Eindruck über die Projektarbeiten in Brasilien verschafft. Die interne Revision, die als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrats beziehungsweise des Audit & Finance Committee zur Wahrnehmung der Oberaufsicht ausgestaltet ist, hat im Berichtsjahr unter anderem Überprüfungen zum Umgang mit Geldtransaktionen beim Service & Information Desk sowie zum IT-Berechtigungsprozess durchgeführt. Weiter haben Nachfolgeaktivitäten zu früheren Prüfungen stattgefunden. Die interne Revision rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit & Finance Committee.

GESCHÄFTSLEITUNG

MITGLIEDER

STEPHAN WIDRIG

- Chief Executive Officer (CEO).
- Schweizer, Jahrgang 1972, lic. rer. publ. HSG, Berufstätigkeit als Business Consultant bei Arthur Andersen 1997 bis 1999, Eintritt in die Flughafen Zürich AG (beziehungsweise damals FIG) 1999 und insbesondere Leitung des Immobiliengeschäfts, 2005 bis 2008 Chief Financial und Commercial Officer bei Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), Bengaluru, Indien.
- Wiedereintritt in die Flughafen Zürich AG als Mitglied der Geschäftsleitung im Juli 2008; Vorsitzender der Geschäftsleitung seit 1. Januar 2015.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

LUKAS BROSI

- Chief Finance Officer (CFO).
- Schweizer, Jahrgang 1979, Betriebsökonom FH, Berufstätigkeit in diversen Funktionen des Firmenberatungsgeschäfts bei UBS AG (2000 bis 2009); Eintritt in die Flughafen Zürich AG 2009 als Group Treasurer mit anschliessend kontinuierlich zunehmendem Tätigkeits- und Verantwortungsbereich, einschliesslich Stellvertretung des CFO.
- Übernahme der CFO- und damit Geschäftsleitungsfunktion per Februar 2017.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

STEFAN GROSS

- Chief Commercial Officer (CCO).
- Schweizer, Jahrgang 1969, Studium Betriebswirtschaftslehre, Berufstätigkeit in Managementfunktionen bei IKEA in der Schweiz, Australien, Deutschland und Russland (1996 bis 2010) und Shoppingcenter-Management beim Migros Genossenschaftsbund (2010 bis 2015).
- Eintritt in die Flughafen Zürich AG im Februar 2016.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

DANIEL SCHEIFELE

- Chief Real Estate Officer (CREO).
- Schweizer, Jahrgang 1962, Dr. sc. techn. Bauingenieur ETH und Senior Executive Programme in Advanced Management an London Business School, Berufstätigkeit in Projektmanagement und Planung/Realisation von grossen Infrastruktur- und Immobilienprojekten bei Rosenthaler & Partner und bei Karl Steiner AG, danach diverse

geschäftsleitende Funktionen in Projektentwicklung und Generalunternehmung bei Batigroup, Losinger, Steiner AG und Strabag AG.

- Eintritt in die Flughafen Zürich AG im April 2016.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

STEFAN TSCHUDIN

- Chief Operations Officer (COO).
- Schweizer, Jahrgang 1968, lic. iur. und Linienpilotenausbildung; Berufstätigkeit als juristischer Mitarbeiter in Anwaltskanzlei und Gericht (1994 bis 1997), als Linienpilot und Fluginstructor für Swissair (1997 bis 2002) und als juristischer Berater bei PFS Pensions Fund Services (2002 bis 2006), Eintritt in die Flughafen Zürich AG im Jahr 2007 als für Bewilligungsverfahren verantwortlicher Jurist und Aviatikspezialist.
- Übernahme der COO- und damit Geschäftsleitungsfunktion im Oktober 2017.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.



Stefan Tschudin, Stephan Widrig, Lukas Brosi, Daniel Scheifele und Stefan Gross (v.l.n.r.).

Es bestehen im Berichtsjahr keinerlei Managementverträge zur Übertragung von Führungsaufgaben an Dritte.

Für Mitglieder der Geschäftsleitung ist die zulässige Anzahl weiterer Mandate in obersten Führungs- und Verwaltungsorganen von Rechtseinheiten ausserhalb des Konsolidierungskreises der Gesellschaft gemäss Art. 19 der Statuten beschränkt auf ein Mandat in börsenkotierten und fünf Mandate in nicht börsenkotierten Unternehmen sowie weitere fünf Mandate in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten.

VERGÜTUNGEN, BETEILIGUNGEN UND DARLEHEN

Die gestützt auf Art. 25 ff. der [Statuten](#) geltenden Regelungen betreffend Vergütungen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sowie die im Berichtsjahr ausgerichteten Vergütungen sind im [Vergütungsbericht](#) ausgewiesen.

REVISIONSSTELLE

Das Revisionsmandat wird von der Generalversammlung für jedes Jahr neu vergeben. Die Mandatsübernahme durch die gegenwärtige Revisionsstelle Ernst & Young AG erfolgte im Berichtsjahr. Der für das Mandat verantwortliche leitende Revisor, Daniel Zaugg, ist somit seit 2018 im Amt, das von Gesetzes wegen auf sieben Jahre beschränkt ist.

Das von der aktuellen Revisionsstelle im Berichtsjahr für das Mandat (Audit) in Rechnung gestellte Honorar beläuft sich auf CHF 256'300. Es fielen keine Honorare von Ernst & Young AG für weitere Dienstleistungen an (weder für Steuer- noch für Rechts- noch für Transaktionsberatung).

Im Vorjahr betrug das von der ehemaligen Revisionsstelle KPMG AG für das Mandat (Audit) in Rechnung gestellte Honorar CHF 287'400. Die Honorare für zusätzliche prüfungsnaher Dienstleistungen (Audit-Related Services) betrugen CHF 23'100. Für Nichtprüfungsdienstleistungen wurden für Steuerberatung CHF 101'300 und für sonstige Beratungsdienstleistungen CHF 30'800 in Rechnung gestellt.

Das Audit & Finance Committee nimmt die Aufsicht und Kontrolle über die externe Revision wahr. Es befasst sich namentlich mit der Formulierung und Genehmigung der integrierten Prüfungsplanung, die neben dem Prüfungsplan der externen Revision auch denjenigen der internen Revision umfasst. Weiter beurteilt und analysiert das Audit & Finance Committee die jeweiligen Prüfungsberichte und genehmigt die Honorare der externen Revision.

Die Revisionsstelle erstattet schriftlich Bericht über die Feststellungen zu den vereinbarten Prüfungshandlungen für den Halbjahresabschluss sowie über die Ergebnisse der Zwischenrevision und der Jahresabschlussprüfung. Der leitende Revisor der externen Revisionsstelle nimmt jeweils an den Sitzungen des Audit & Finance Committee teil.

INFORMATIONSPOLITIK

Informationen an die Aktionäre über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen erfolgen regelmässig im Rahmen des Halbjahres- und des Jahresberichts sowie unregelmässig in Form des «News Flash». Die von der Gesellschaft publizierten Ad-hoc-Mitteilungen sind einsehbar unter www.flughafen-zuerich.ch/newsflash. Interessenten können sich im elektronischen Verteiler für Ad-hoc-Mitteilungen eintragen.

Für weitere Informationen verweisen wir auf [Investor Relations](#).

VERGÜTUNGSBERICHT

Der nachfolgende Vergütungsbericht beschreibt die Grundsätze der Vergütungspolitik der Flughafen Zürich AG sowie die damit zusammenhängenden Entscheidungskompetenzen und Vergütungselemente.

1. VERGÜTUNGSPOLITIK DER FLUGHAFEN ZÜRICH AG

1. GRUNDLAGEN UND GRUNDSÄTZE

Die bei der Flughafen Zürich AG geltenden Regeln bezüglich Vergütungen basieren auf den gesellschafts- und kapitalmarktrechtlichen Vorgaben des Obligationenrechts, der Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften (VegüV) und den SIX-Regularien sowie auf den Gesellschaftsstatuten (Art. 25 ff.) und gestützt darauf erlassenen Beschlüssen und Reglementen.

Die Vergütungsphilosophie der Flughafen Zürich AG orientiert sich an einer auf nachhaltigen Erfolg ausgerichteten Unternehmensstrategie und soll mit der Ausrichtung marktgerechter, leistungsorientierter und erfolgsabhängiger Vergütungen die Voraussetzungen dafür schaffen, in einem kompetitiven Arbeitsmarkt qualifizierte und engagierte Mitarbeitende zu gewinnen und zu halten. Das Vergütungssystem soll einfach ausgestaltet, klar und transparent sein. Das bei der Gesellschaft bestehende System der Vergütungen ist in seinen Grundzügen seit langem unverändert und über die Jahre lediglich in Einzelaspekten adjustiert worden.

2. KOMPONENTEN UND FESTSETZUNGSVERFAHREN

Für die Vergütung der Mitglieder des Verwaltungsrats

Die Vergütungen an die amtierenden Mitglieder des Verwaltungsrats setzen sich aus Jahrespauschalen und Sitzungsgeldern zusammen.

Die Ansätze werden vom Gesamtverwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committee nach pflichtgemäsem Ermessen festgesetzt. Sie behalten ihre Gültigkeit auf unbestimmte Zeit, das heisst, bis sie gegebenenfalls durch neuerlichen Beschluss geändert werden. Zusätzlich trägt die Gesellschaft die gesamten auf diesen Beträgen von Gesetzes wegen anfallenden Sozialversicherungs- und berufliche Vorsorgebeiträge. Bonus- und Beteiligungsprogramme für Verwaltungsratsmitglieder bestehen nicht.

Für die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsleitung

Die Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung basieren auf Einzelarbeitsverträgen und setzen sich zusammen aus einem festen Lohnanteil (Basisvergütung und Sachleistungen) sowie einem erfolgsabhängigen, variablen Anteil, zuzüglich arbeitgeberseitiger Sozialversicherungs- und beruflicher Vorsorgebeiträge. Der variable

Anteil wird zu zwei Dritteln in bar und zu einem Drittel in mit einer vierjährigen Sperrfrist versehenen Aktien der Gesellschaft ausgerichtet, womit das Anreizsystem auch ein auf eine langfristige Perspektive ausgerichtetes Element miteinschliesst.

Die Bemessung des festen Lohnanteils erfolgt nach pflichtgemäsem Ermessen. Die Bemessung des variablen Anteils ist abhängig vom Erreichungsgrad des vom Verwaltungsrat für das betreffende Geschäftsjahr definierten Zielwerts für den Unternehmenserfolg. Als Zielwert dient das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT, exklusive Lärmeinfluss) gemäss Budget. Der für eine 100%ige Zielerreichung veranschlagte Zielbonus beträgt für den CEO 100% und für die übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung 50% der Basisvergütung. Die variable Vergütung ist im Falle überschüssender Zielerreichung bei 150% des Zielbonus limitiert, im Falle eines Zielerreichungsgrads von unter 70% entfällt sie vollständig.

Diese Entschädigungen werden jährlich vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committee festgesetzt. Eine Teilnahme oder ein Mitspracherecht steht den Geschäftsleitungsmitgliedern bei diesen Entscheiden des Verwaltungsrats nicht zu.

3. GENEHMIGUNG DURCH DIE GENERALVERSAMMLUNG

Die Generalversammlung stimmt alljährlich in bindender Weise über den Gesamtbetrag der Vergütungen des Verwaltungsrats und den Gesamtbetrag der Vergütungen der Geschäftsleitung ab. Das erfolgt auf der Grundlage von Art. 26 der Gesellschaftsstatuten in prospektiver Weise; das heisst, es werden die maximalen Gesamtbeträge, die für das jeweils nächstfolgende Geschäftsjahr an die Mitglieder des Verwaltungsrats beziehungsweise an die Mitglieder der Geschäftsleitung ausgerichtet werden können, der Generalversammlung zur Genehmigung unterbreitet.

Gegebenenfalls steht gemäss Art. 26 Abs. 2 der Statuten für die Vergütung nachträglich nominierter Geschäftsleitungsmitglieder ein Zusatzbetrag im Umfang von 30% des genehmigten Gesamtbetrags pro zusätzliches Mitglied zur Verfügung, der nicht der Genehmigung durch die Generalversammlung bedarf.

Angesichts des Umstands, dass die effektiv zur Auszahlung gelangenden Beträge auch von einem im Zeitpunkt der Genehmigung noch nicht bekannten Unternehmensergebnis abhängen, bringt es der prospektive Genehmigungsmodus mit sich, dass den Genehmigungsbeschlüssen der Generalversammlung die theoretischen Maximalbeträge zugrunde gelegt werden müssen. Die tatsächlich ausgerichteten Vergütungen des betreffenden Geschäftsjahrs werden im darauffolgenden Jahr im Vergütungsbericht ausgewiesen, der der Generalversammlung zur konsultativen Abnahme unterbreitet wird.

2. AUSGERICHTETE VERGÜTUNGEN

Die tatsächlich pro Geschäftsjahr ausgerichteten Vergütungen sind die folgenden:

1. VERGÜTUNGEN DES VERWALTUNGSRATS

a) für das Berichtsjahr (2018):

(CHF)		Verwaltungsrats- entschädigung	Sitzungsgelder für VR- Sitzungen	Committee- Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	225'000	22'500	15'000	30'000	75'942	368'442
Vincent Albers	Mitglied	85'000	22'500	5'000	12'500	18'223	143'223
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	97'301	25'756	5'723	42'927	0	171'707
Josef Felder	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	97'301	25'756	11'447	8'585	0	143'089
Stephan Gemkow	Mitglied	85'000	22'500	5'000	7'500	17'494	137'494
Corine Mauch	Mitglied	9'562	22'500	563	5'000	5'485	43'110
Eveline Saupper	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	100'000	22'500	15'000	10'000	21'386	168'886
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	0	0	0	0	0	0
Total		699'164	164'012	57'733	116'512	138'530	1'175'951

Zusätzlich bezahlt wurden folgende Pauschalentschädigungen:

an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich (für die auf Carmen Walker Späh entfallende Vergütung)	130'000
an die Stadt Zürich (als Teil der auf Corine Mauch entfallenden Vergütung)	79'875
Gesamttotal	1'385'826
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag	1'600'000

b) für das Vorjahr (2017):

(CHF)		Verwaltungsrats- entschädigung	Sitzungsgelder für VR- Sitzungen	Committee- Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	225'000	22'500	15'000	40'000	41'868	344'368
Vincent Albers	Mitglied	85'000	22'500	5'000	17'500	18'951	148'951
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	97'301	25'756	7'631	28'618	0	159'306
Josef Felder ¹⁾	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	64'867	17'171	7'632	5'724	0	95'394
Stephan Gemkow ¹⁾	Mitglied	56'667	7'500	3'333	0	9'840	77'340
Corine Mauch	Mitglied	19'597	12'500	1'153	2'500	5'212	40'962
Eveline Saupper	Vizepräsidentin; ab 20. April 2017: Vorsitz Nomination & Compensation Committee	100'000	20'000	13'333	15'000	21'496	169'829
Kaspar Schiller ²⁾	Mitglied; bis 20. April 2017: Vorsitz Nomination & Compensation Committee	31'298	8'285	3'682	5'523	0	48'788
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	0	0	0	0	0	0
Total		679'730	136'212	56'764	114'865	97'367	1'084'938

Zusätzlich bezahlt wurden folgende Pauschalentschädigungen:

an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich (für die auf Carmen Walker Späh entfallende Vergütung)	130'000
an die Stadt Zürich (als Teil der auf Corine Mauch entfallenden Vergütung)	69'250
Gesamttotal	1'284'188
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag	1'600'000

1) Seit 20. April 2017.

2) Bis 20. April 2017.

Weder im Jahr 2018 noch im Jahr 2017 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

2. VERGÜTUNGEN DER GESCHÄFTSLEITUNG

a) für das Berichtsjahr (2018):

(CHF)	Salär	Bonus (Baranteil) ¹⁾	Bonus (Aktienanteil) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialaufwand ²⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück ³⁾	CHF je Aktie ³⁾
Name								
Stephan Widrig (CEO)	400'000	320'100	159'900	176'845	26'994	1'083'839	984	162.50
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'150'000	460'225	229'775	434'799	89'029	2'363'828	1'414	162.50
Total	1'550'000	780'325	389'675	611'644	116'023	3'447'667	2'398	

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag 4'400'000

1) Die Zuteilung wird auf ganze Aktien abgerundet und ein verbleibender Restbetrag dem Baranteil zugeschlagen. Dadurch kann sich die Aufteilung des Bonus in Bar- und Aktienanteil, bei unverändertem Gesamtbonus, noch geringfügig verändern.

2) Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.

3) Die oben aufgeführten Bonusaktien basieren auf dem Aktienkurs per Jahresende. Die definitive Anzahl Aktien wird gemäss Kurswert zum Zeitpunkt der Ausrichtung berechnet.

Die Vergütungen an die Geschäftsleitung setzen sich gemäss vorstehender Tabelle zusammen. Der Bonus (Bar- und Aktienanteil) wird periodengerecht für das Berichtsjahr abgegrenzt, die Auszahlung erfolgt jeweils im Frühling des Folgejahrs. Die gesamte variable Vergütung (Bonus Bar- und Aktienanteil) beläuft sich bei den einzelnen Geschäftsleitungsmitgliedern auf zwischen 60% und 120% ihres fixen Salärs. Die Bonusaktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt (siehe dazu auch Finanzbericht,

Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, [Ziffer 3, Personalaufwand](#)). Im Jahr 2018 wurden keine langfristigen Vergütungen und auch keine Abgangsentschädigungen ausgerichtet.

b) für das Vorjahr (2017):

(CHF)	Salär	Bonus (Baranteil) ¹⁾	Bonus (Aktienanteil) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialaufwand ²⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Name								
Stephan Widrig (CEO)	400'000	325'482	162'518	180'539	26'994	1'095'533	792	205.20
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'170'834	464'760	246'240	461'633	98'387	2'441'854	1'200	205.20
Total	1'570'834	790'242	408'758	642'172	125'381	3'537'387	1'992	

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag

4'400'000

- 1) Die Aufteilung des Bonus in Bar- und Aktienanteil ist gegenüber den im Vergütungsbericht des Vorjahrs aufgeführten Angaben geringfügig verändert. Dies deshalb, weil bei der erst im Zeitpunkt der Ausrichtung erfolgenden Zuteilung der Bonusaktien auf ganze Aktien abgerundet und der verbleibende Restbetrag dem Baranteil zugeschlagen wurde.
- 2) Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.

3. DARLEHEN, KREDITE, NICHT MARKTÜBLICHE VERGÜTUNGEN

Weder im Jahr 2018 noch im Jahr 2017 wurden Darlehen oder Kredite an Mitglieder des Verwaltungsrats oder der Geschäftsleitung gewährt oder nicht marktübliche Vergütungen an den Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern nahestehende Personen ausgerichtet.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 7. März 2019

Bericht der Revisionsstelle über die Prüfung des Vergütungsberichts

Wir haben den Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfung beschränkte sich dabei auf die Angaben nach Art. 14–16 der Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften (VegüV) im Abschnitt «2. Ausgerichtete Vergütungen» des Vergütungsberichts.



Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Erstellung und sachgerechte Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit dem Gesetz und der VegüV verantwortlich. Zudem obliegt ihm die Verantwortung für die Ausgestaltung der Vergütungsgrundsätze und die Festlegung der einzelnen Vergütungen.



Verantwortung des Prüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zum Vergütungsbericht abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Schweizer Prüfungsstandards durchgeführt. Nach diesen Standards haben wir die beruflichen Verhaltensanforderungen einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht dem Gesetz und den Art. 14–16 der VegüV entspricht.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Angaben zu den Vergütungen, Darlehen und Krediten gemäss Art. 14–16 VegüV zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Vergütungsbericht ein. Diese Prüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bewertungsmethoden von Vergütungselementen sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.



Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht der Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr dem Gesetz und den Art. 14–16 der VegüV.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Daniel Lanfranconi
Zugelassener Revisionsexperte

KONZERNRECHNUNG

KONZERNRECHNUNG GEMÄSS IFRS

Konzernerfolgsrechnung	65
Konzerngesamtergebnisrechnung	66
Konzernbilanz	67
Veränderung des Konzerneigenkapitals	68
Konzerngeldflussrechnung	70
Anhang zur Konzernrechnung	71
Bericht der Revisionsstelle	132

KONZERNERFOLGSRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2018	2017
Aviation-Erträge	(2)	656'667	624'241
Non-Aviation-Erträge	(2)	496'230	412'884
Total Erträge		1'152'897	1'037'125
Personalaufwand	(3)	-211'483	-201'458
Polizei und Sicherheit		-121'222	-119'647
Energie und Abfall		-21'245	-18'792
Unterhalt und Material		-38'770	-38'005
Andere Betriebskosten	(4)	-54'754	-51'571
Verkauf, Marketing und Verwaltung		-45'375	-38'462
Aktivierete Eigenleistungen und übrige Erträge	(5)	15'470	19'750
Aufwendungen für Bauvorhaben und übrige Aufwendungen	(5)	-104'539	-5'300
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		570'979	583'640
Abschreibungen und Amortisationen		-244'452	-243'741
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		326'527	339'899
Finanzaufwand	(6)	-27'147	-24'131
Finanzertrag	(6)	4'083	5'807
Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften	(12)	-4'329	-3'091
Gewinn aus Verkauf von zur Veräusserung gehaltenen Vermögenswerten	(7)	0	36'293
Gewinn vor Steuern		299'134	354'777
Ertragssteuern	(8)	-61'293	-69'250
Gewinn		237'841	285'527
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gewinn		237'832	285'225
Anteil Minderheitsaktionäre am Gewinn		9	302
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(17)	7.75	9.29
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(17)	7.75	9.29

KONZERNGESAMTERGEBNISRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2018	2017
Gewinn		237'841	285'527
Sonstiges Gesamtergebnis			
Marktwertanpassungen von zum Verkauf gehaltenen Wertschriften		0	264
Umbuchung in Erfolgsrechnung von kumulierten Fremdwährungsdifferenzen aus dem Verkauf von assoziierten Gesellschaften		0	2'876
Fremdwährungsdifferenzen		-10'703	-559
Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-10'703	2'581
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	(22)	-10'145	50'207
Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-10'145	50'207
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		-20'848	52'788
Gesamtergebnis		216'993	338'315
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis		216'987	338'409
Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis		6	-94

KONZERNBILANZ

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2018	31.12.2017
Aktiven			
Sachanlagen	(9)	2'615'954	2'658'652
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(10)	307'054	211'907
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(11)	93'737	131'682
Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte	(11)	125'632	75'193
Übrige immaterielle Anlagen	(11)	17'885	15'012
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(12)	12'323	13'518
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	377'241	360'525
Langfristige Festgelder	(16)	37'500	41'667
Übrige langfristige finanzielle Vermögenswerte		6'326	8'352
Latente Steuerguthaben	(21)	1'950	0
Anlagevermögen		3'595'602	3'516'508
Warenlager		10'398	10'206
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	21'967	76'578
Übrige kurzfristige Finanzanlagen		387	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	102'024	109'902
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(15)	89'217	40'920
Laufende Steuerguthaben		685	0
Kurzfristige Festgelder	(16)	149'167	230'000
Flüssige Mittel	(16)	395'872	314'615
Umlaufvermögen		769'717	782'221
Total Aktiven		4'365'319	4'298'729
Passiven			
Aktienkapital	(17)	307'019	307'019
Eigene Aktien		-342	-459
Kapitalreserven		298'182	396'453
Verkehrswertreserven		0	4'868
Umrechnungsdifferenzen		-16'370	-5'670
Übrige Gewinnreserven		1'826'317	1'698'883
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital		2'414'806	2'401'094
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital		47	41
Total Eigenkapital		2'414'853	2'401'135
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	1'085'470	1'076'560
Langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	392'097	369'227
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(21)	44'284	61'687
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	(22)	155'355	137'238
Langfristiges Fremdkapital		1'677'206	1'644'712
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		53'625	39'846
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	42'657	4'719
Kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	31'256	50'120
Laufende Steuerverpflichtungen		33'963	32'299
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(23)	111'759	125'898
Kurzfristiges Fremdkapital		273'260	252'882
Total Fremdkapital		1'950'466	1'897'594
Total Passiven		4'365'319	4'298'729

VERÄNDERUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

(CHF in 1'000)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Verkehrswertreserven	Umrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 31. Dezember 2017	307'019	-459	396'453	4'868	-5'670	1'698'883	2'401'094	41	2'401'135
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9, nach Steuern				-4'868		1'061	-3'807		-3'807
Bestand per 1. Januar 2018	307'019	-459	396'453	0	-5'670	1'699'944	2'397'287	41	2'397'328
Gewinn						237'832	237'832	9	237'841
Fremdwährungsdifferenzen					-10'700		-10'700	-3	-10'703
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern						-10'145	-10'145		-10'145
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0	0	0	0	-10'700	-10'145	-20'845	-3	-20'848
Gesamtergebnis	0	0	0	0	-10'700	227'687	216'987	6	216'993
Ordentliche Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2017						-101'314	-101'314		-101'314
Zusätzliche Ausschüttung aus den Kapitaleinlagereserven für das Geschäftsjahr 2017			-98'244				-98'244		-98'244
Erwerb eigene Aktien		-1'065					-1'065		-1'065
Aktienbasierte Vergütungen		1'182	-27				1'155		1'155
Bestand per 31. Dezember 2018	307'019	-342	298'182	0	-16'370	1'826'317	2'414'806	47	2'414'853

(CHF in 1'000)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Verkehrswert- reserven	Umrechnungs- differenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheits- aktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 1. Januar 2017	307'019	-856	494'408	4'604	-8'383	1'461'696	2'258'488	1'661	2'260'149
Gewinn						285'225	285'225	302	285'527
Marktwertanpassungen von zum Verkauf gehaltenen Wertschriften				264			264		264
Umbuchung in Erfolgsrechnung von kumulierten Fremdwährungsdifferenzen aus dem Verkauf von assoziierten Gesellschaften					2'876		2'876		2'876
Fremdwährungsdifferenzen					-163		-163	-396	-559
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern						50'207	50'207		50'207
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0	0	0	264	2'713	50'207	53'184	-396	52'788
Gesamtergebnis	0	0	0	264	2'713	335'432	338'409	-94	338'315
Ordentliche Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2016						-98'245	-98'245		-98'245
Zusätzliche Ausschüttung aus den Kapitaleinlagereserven für das Geschäftsjahr 2016			-98'245				-98'245		-98'245
Erwerb eigene Aktien		-525					-525		-525
Aktienbasierte Vergütungen		922	290				1'212		1'212
Erwerb von Minderheitsanteilen								-1'526	-1'526
Bestand per 31. Dezember 2017	307'019	-459	396'453	4'868	-5'670	1'698'883	2'401'094	41	2'401'135

KONZERNGELDFLUSSRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2018	2017
Gewinn		237'841	285'527
Finanzergebnis	(6)	23'064	18'324
Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften		4'329	3'091
Gewinn aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften		0	-36'293
Ertragssteuern	(8)	61'293	69'250
Abschreibungen/Amortisationen auf			
Sachanlagen (nach Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand)	(9)	228'406	233'157
Als Finanzanlagen gehaltene Liegenschaften	(10)	240	352
Immateriellen Vermögenswerten	(11)	15'806	10'232
Buchgewinne (-)/-verluste (+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		1'407	1'551
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1'155	1'212
Zu- (-)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-1'898	-745
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		2'693	22'333
Zu- (+)/Abnahme (-) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		4'558	5'525
Zu- (+)/Abnahme (-) Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		36'676	-21'882
Bezahlte Ertragssteuern		-77'211	-61'890
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit		538'359	529'744
davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)		-9'301	-10'896
Einnahmen Lärmgebühren	(20)	11'945	11'557
Ausgaben für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(20)	-21'246	-22'453
Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)		-228'829	-162'324
Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (inkl. Vorauszahlungen)		-102'781	-71'252
Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte		-51'872	-41'438
Investitionen in assoziierte Gesellschaften		-5'487	-5'949
Erlös aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften		0	43'653
Erwerb von Tochtergesellschaften abzüglich erworbener flüssiger Mittel		0	-2'925
Investitionen in immaterielle Anlagen		-153	-563
Investitionen in Finanzanlagen		-48'218	-129'180
Investitionen in Festgelder mit einer Laufzeit > 90 Tage		-221'000	-295'000
Rückzahlungen von Finanzanlagen		75'800	46'200
Rückzahlungen von Festgeldern mit einer Laufzeit > 90 Tage		306'000	23'333
Rückzahlungen von Festgeldern Airport Zurich Noise Fund mit einer Laufzeit > 90 Tage		0	50'000
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen		219	141
Zinseinnahmen		2'970	2'982
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-273'351	-542'322
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)		27'582	-31'794
Investitionen in Finanzanlagen und Festgeldern Airport Zurich Noise Fund		-48'218	-127'994
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen und Festgeldern Airport Zurich Noise Fund		75'800	96'200
Rückzahlung ausstehende Anleihe	(18)	0	-250'000
Aufnahme neue Anleihe	(18)	40'414	350'731
Rückzahlung übrige Finanzverbindlichkeiten	(18)	-3'922	-3'433
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(18)	-1'752	-1'692
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen		0	-1'526
Zahlung Dividende für die Geschäftsjahre 2017/2016		-199'550	-196'483
Erwerb eigene Aktien		-1'065	-525
Zinszahlungen		-15'345	-19'366
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-181'220	-122'294
Zu- (+)/Abnahme (-) flüssige Mittel		83'788	-134'872
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	(16)	314'615	447'778
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		-2'531	1'709
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag	(16)	395'872	314'615
davon Airport Zurich Noise Fund	(16)	34'242	20'184

ANHANG ZUR KONZERNRECHNUNG

I GRUNDSÄTZE DER KONZERNRECHNUNGSLEGUNG

ALLGEMEINES

Die vom Bund erteilte Betriebskonzession berechtigt und verpflichtet die Flughafenbetreibergesellschaft Flughafen Zürich AG, den Flughafen Zürich bis ins Jahr 2051 zu betreiben. Neben der Verknüpfung der Verkehrsträger auf der Strasse, der Schiene und auf dem Luftweg etabliert die Flughafen Zürich AG den Flughafen Zürich als Einkaufs-, Erlebnis- und Dienstleistungszentrum.

Die Konzernrechnung wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt und entspricht dem schweizerischen Gesetz. Sie wird nach dem Anschaffungswertprinzip erstellt. Ausnahmen dazu bilden die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund, die derivativen Finanzinstrumente, die assoziierten Gesellschaften und die Vorsorgeverpflichtungen.

Die Konsolidierung erfolgt aufgrund von nach einheitlichen Richtlinien erstellten Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften. Einheitlicher Stichtag ist der 31. Dezember.

Die Rechnungslegung nach IFRS erfordert vom Management Einschätzungen und Annahmen sowie eine Ermessensausübung bei der Anwendung der Rechnungslegungsgrundsätze. Dies kann die ausgewiesenen Erträge, Aufwendungen, Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten zum Zeitpunkt der Bilanzierung beeinflussen. Wenn zu einem späteren Zeitpunkt derartige Einschätzungen und Annahmen, die vom Management zum Zeitpunkt der Bilanzierung nach bestem Wissen getroffen wurden, von den tatsächlichen Gegebenheiten abweichen, werden die ursprünglichen Einschätzungen und Annahmen in jenem Berichtsjahr prospektiv angepasst, in dem sich die Gegebenheiten geändert haben.

Wesentliche Ermessensentscheide, die das Management bei der Anwendung von IFRS getroffen hat und die wesentliche Auswirkungen auf die Konzernrechnung haben, sowie Annahmen und Schätzungsunsicherheiten, bei denen ein erhebliches Risiko besteht, dass im Folgejahr wesentliche Anpassungen notwendig sein werden, sind im Abschnitt «II. [Ermessensentscheide in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie wesentliche Annahmen und Schätzungsunsicherheiten](#)» sowie in den Erläuterungen zur Konzernrechnung unter folgenden Ziffern enthalten:

- [Ziffer 9, Sachanlagen](#)
- [Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#)

NEUE UND GEÄNDERTE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

ÄNDERUNG DER RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Die Gesellschaft hat folgende neue und geänderte International Financial Reporting Standards eingeführt, die für das Geschäftsjahr, beginnend am 1. Januar 2018, erstmals angewendet werden müssen:

- IFRS 9 Finanzinstrumente
- IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden
- IFRIC 22 Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen
- Änderungen von IFRS 2: Klassifizierung und Bewertung von anteilsbasierten Vergütungen
- Änderungen von IAS 40: Übertragung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien
- Jährliche Änderungen von IFRS (Zyklus 2014–2016)

Die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2018 mit Ausnahme der nachstehenden Ausführungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG:

IFRS 9 Finanzinstrumente

IFRS 9 Finanzinstrumente enthält überarbeitete Grundsätze zur Einstufung und Bewertung von Finanzinstrumenten, ein neues Modell der erwarteten Kreditausfälle zur Berechnung der Minderung des Werts von finanziellen Vermögenswerten sowie neue allgemeine Bilanzierungsvorschriften für Sicherungsgeschäfte. Er ersetzt die bestehenden Grundsätze von IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung.

Aufgrund der neuen Grundsätze von IFRS 9 haben sich in einigen Fällen Änderungen in der Klassifizierung von finanziellen Vermögenswerten ergeben, insbesondere im Bereich der Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund (AZNF), die bisher als zum Verkauf verfügbare Wertschriften klassifiziert wurden. Neu werden die Finanzanlagen des AZNF einerseits zu fortgeführten Anschaffungskosten (Obligationen) und andererseits zu Marktwerten mit erfolgswirksamer Verbuchung der Marktwertveränderungen (übrige Finanzanlagen) klassifiziert. Zudem werden gemäss den neuen Grundsätzen zur Wertminderung Verluste auf finanziellen Vermögenswerten früher erfasst. Bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet die Flughafen Zürich AG eine vereinfachte Methode zur Berechnung der erwarteten Kreditverluste an. Daher werden Änderungen des Kreditrisikos nicht nachverfolgt, sondern es wird stattdessen zu jedem Abschlussstichtag eine Risikovorsorge auf Basis der über die Gesamtlaufzeit erwarteten Kreditausfälle erfasst. Die Gesellschaft hat eine Analyse gemacht, die auf ihrer bisherigen Erfahrung mit Kreditverlusten basiert und zukunftsbezogene Faktoren, die für die Kreditnehmer und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen spezifisch sind, berücksichtigt. In der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen haben sich keine Änderungen ergeben. Aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 hat sich das Eigenkapital per 1. Januar 2018 um CHF 3.8 Mio. vermindert. Die Vorjahresangaben wurden nicht angepasst, da die modifizierte Erstanwendungsmethode gewählt wurde.

IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden

IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden legt mit einem einheitlichen fünfstufigen Modell einen umfassenden Rahmen zur Bestimmung fest, ob, in welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt Umsatzerlöse erfasst werden. Er ersetzt die bestehenden Grundsätze zur Erfassung von Umsatzerlösen, darunter IAS 18 Umsatzerlöse, IAS 11 Fertigungsaufträge und IFRIC 13 Kundenbindungsprogramme.

Die neuen Grundsätze von IFRS 15 haben weder auf die Umsatzerfassung noch auf das Eigenkapital per 1. Januar 2018 wesentliche Auswirkungen. Die zusätzlich erforderlichen Offenlegungen im Rahmen von IFRS 15 sind im Anhang zur Konzernrechnung entsprechend dargestellt.

EINFÜHRUNG VON NEUEN STANDARDS IM JAHR 2019 UND SPÄTER

Die gemäss nachstehender Tabelle bis Ende 2018 publizierten neuen, überarbeiteten und geänderten Standards und Interpretationen treten erst später in Kraft und wurden in der vorliegenden Konzernrechnung nicht frühzeitig angewendet.

Neue Standards oder Interpretationen		Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG
IFRS 16 Leasingverhältnisse	**	1. Januar 2019	Geschäftsjahr 2019
IFRIC 23 Unsicherheit bezüglich der ertragssteuerlichen Behandlung	*	1. Januar 2019	Geschäftsjahr 2019
Überarbeitungen und Änderungen von Standards und Interpretationen			
Planänderung, -kürzung oder -abgeltung (Änderungen zu IAS 19)	*	1. Januar 2019	Geschäftsjahr 2019
Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (Änderungen zu IAS 28)	*	1. Januar 2019	Geschäftsjahr 2019
Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung (Änderungen zu IFRS 9)	*	1. Januar 2019	Geschäftsjahr 2019
Jährliche Änderungen von IFRS (Zyklus 2015 – 2017)	*	1. Januar 2019	Geschäftsjahr 2019

* Es werden keine nennenswerten Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG erwartet.

** Es werden vor allem zusätzliche Offenlegungen oder Änderungen in der Darstellung in der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG erwartet.

IFRS 16 Leasingverhältnisse

IFRS 16 Leasingverhältnisse regelt die Bilanzierungs- und Offenlegungspflichten für Leasingnehmer und Leasinggeber. Der neue Standard ersetzt den bisherigen Standard IAS 17 Leasingverhältnisse sowie die dazugehörenden Interpretationen. Eine Analyse hat ergeben, dass aus der Anwendung von IFRS 16 per 1. Januar 2019 mit Ausnahmen von zusätzlichen Offenlegungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG zu erwarten sind.

ÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Für die Erschliessung der Märkte in Asien hat die Flughafen Zürich AG im April 2018 die 100%ige Tochtergesellschaft Zurich Airport International Asia Sdn. Bhd. mit Sitz in Kuala Lumpur (Malaysia) gegründet.

ZUSAMMENFASSUNG DER WESENTLICHEN RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

KONSOLIDIERUNGSKREIS UND -METHODEN

Die Konzernrechnung umfasst die Flughafen Zürich AG und alle in- und ausländischen Tochtergesellschaften, die sie direkt oder indirekt beherrscht. Die Flughafen Zürich AG beherrscht eine Gesellschaft, wenn sie schwankenden Renditen aus ihrem Engagement bei dieser ausgesetzt ist beziehungsweise Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels ihrer Verfügungsgewalt über diese Gesellschaft zu beeinflussen.

Die Abschlüsse von Tochtergesellschaften sind in der Konzernrechnung ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt, und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet. Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden dabei nach der Methode der Vollkonsolidierung zu 100% übernommen. Konzerninterne Transaktionen und Beziehungen sowie Zwischengewinne auf den konzerninternen Transaktionen und Beständen werden eliminiert.

Die Kapitalkonsolidierung zum Erwerbszeitpunkt erfolgt nach der Erwerbsmethode. Der Kaufpreis für einen Unternehmenserwerb ist zu bestimmen aus der Summe des Marktwerts der abgegebenen Vermögenswerte, der eingegangenen oder übernommenen Schulden und der vom Konzern ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente. Im Zusammenhang mit einem Unternehmenserwerb anfallende Transaktionskosten werden erfolgswirksam erfasst. Der Goodwill, der aus einem Unternehmenserwerb entsteht, ist als Vermögenswert zu erfassen. Er entspricht dem Überschuss der Summe aus dem Kaufpreis, dem Beitrag der Minderheitsanteile am übernommenen Unternehmen und dem Marktwert des zuvor bereits gehaltenen Eigenkapitalanteils über den Saldo der zu Marktwerten bewerteten Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten. Für die Bewertung der Minderheitsanteile besteht pro Transaktion ein Wahlrecht. Sie können entweder zum Marktwert oder zum Anteil der Minderheiten am Marktwert des übernommenen Nettovermögens bewertet werden. Im Falle eines passiven Unterschiedsbetrags wird der verbleibende Überschuss nach nochmaliger Beurteilung des Marktwerts des übernommenen Nettovermögens sofort erfolgswirksam erfasst.

FREMDWÄHRUNGSUMRECHNUNG

Sämtliche Aktiven und Verbindlichkeiten der in Fremdwährung erstellten Bilanzen von Gruppengesellschaften werden zu Konsolidierungszwecken zum Jahresendkurs in CHF (Funktionalwährung der Flughafen Zürich AG) umgerechnet. Die in Fremdwährung erstellten Erfolgs- und Geldflussrechnungen werden zu Durchschnittskursen der Periode umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen, die sich aus der unterschiedlichen Umrechnung von Bilanzen und Erfolgsrechnungen ergeben, werden direkt den Umrechnungsdifferenzen im Eigenkapital zugewiesen beziehungsweise belastet. Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden zu dem am Transaktionstag gültigen Wechselkurs in CHF umgerechnet und erfasst.

Die in Fremdwährung gehaltenen monetären Aktiven und Passiven werden in der Bilanz zum Stichtagskurs umgerechnet. Kursdifferenzen, die aus der Abwicklung oder durch Neubewertung der Fremdwährungsposition am Bilanzstichtag entstehen, werden in der Erfolgsrechnung erfasst.

ALTERNATIVE ERFOLGSKENNZAHLEN

Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)

EBITDA entspricht dem Gewinn vor Steuern, Finanzergebnis, Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften sowie Abschreibungen und Amortisationen.

Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

EBIT entspricht dem Gewinn vor Steuern, Finanzergebnis sowie Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften.

UMSATZERFASSUNG

Erträge werden durch die Flughafen Zürich AG zu dem Zeitpunkt erfasst, wenn der Kunde Kontrolle über eine Dienstleistung erlangt hat (statt wie bisher auf den Übergang von Risiken und Chancen abzustellen).

Die Erträge im Segment «Flugverkehr» beinhalten insbesondere die Passagier- und Landegebühren. Die Gebühren für die Betreuung von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität («Passengers with Reduced Mobility») fliessen ins Segment «PRM». Ins Segment «Nutzungsentgelt» fliessen insbesondere die Entgelte für die Benutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen. Die Erträge im Segment «Luftsicherheit» enthalten im

Wesentlichen die Sicherheitsgebühren beziehungsweise im Segment «Lärm» die Lärmgebühren. Die Erträge werden dabei unmittelbar mit der Erbringung der entsprechenden Leistung realisiert. Die Landegebühren werden dabei pro Landung entsprechend dem Gewicht des Flugzeugs in Rechnung gestellt. Die Passagiergebühren, die Entgelte für die Benützung der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie die Sicherheitsgebühren basieren auf der Anzahl abfliegender Passagiere. Die Basis für die Lärmgebühren bildet einerseits wiederum die Anzahl abfliegender Passagiere und andererseits eine emissionsabhängige Gebühr entsprechend dem Flugzeugtyp.

Die Erträge aus der Vermarktung und Vermietung der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage, Werbeflächen, Parking, Mieten und Pachtzinsen sowie Nebenkostenverrechnungen) stellen die wesentlichen Komponenten des Segments «Nicht regulierter Geschäftsbereich» dar. Die Leistungen werden unmittelbar mit der Zurverfügungstellung der Kommerzflächen erbracht und die Erträge entsprechend realisiert. Bei Mietverträgen mit fixen Mietzinsen, die als operatives Leasing einzustufen sind, werden die Mieten linear über die Laufzeit des Mietvertrags erfasst. Bedingte Mietzahlungen (zum Beispiel aus Umsatzmietverträgen) werden periodengerecht basierend auf den durch die Mieter erzielten Umsätzen erfasst, wobei ein Mindestmietbetrag zur Anwendung gelangen kann. Die Gesellschaft hält derzeit keine Mietverträge, die als Finanzierungsleasing zu klassieren sind.

LEASING ALS LEASINGNEHMER

Finanzierungsleasing

Leasingverträge werden bilanziert, sofern im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen bei Vertragsabschluss an die Gesellschaft übergehen. Die Bewertung erfolgt zum tieferen Wert von Marktwert und Barwert der minimalen Leasingzahlungen abzüglich der kumulierten Abschreibungen und allfälliger Wertbeeinträchtigungen (Impairment). Die Leasingraten werden in einen Zinsaufwand und einen Tilgungsbetrag aufgeteilt. Die Abschreibung der Leasinggegenstände erfolgt über die geschätzte Nutzungsdauer oder die kürzere Leasingdauer. Die Zins- und Abschreibungsanteile werden der Erfolgsrechnung belastet.

Operatives Leasing

Erträge und Aufwendungen für operatives Leasing werden linear über die Laufzeit in der Erfolgsrechnung erfasst.

FINANZERGEBNIS

Das Finanzergebnis setzt sich aus Zinszahlungen auf Fremdkapital basierend auf der Effektivzinsmethode (ohne Fremdkapitalkosten auf Bauten in Arbeit), Zinsaufwand aus der Barwertanpassung von Rückstellungen und langfristigen Verbindlichkeiten, Zins- und Dividenderträgen, Fremdwährungsgewinnen und -verlusten sowie Gewinnen und Verlusten aus Finanzanlagen zusammen.

Der Zinsertrag wird gemäss der Effektivzinsmethode über die Erfolgsrechnung erfasst. Dividenderträge werden am Datum der Fälligkeit erfolgswirksam erfasst.

Fremdfinanzierungskosten, die während der Bauphase für mobile Sachanlagen sowie Hoch- und Tiefbauobjekte anfallen, werden bis zum Zeitpunkt des Nutzentritts (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage in den Herstellkosten aktiviert.

SACHANLAGEN

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen. Die Herstellkosten der Immobilien enthalten direkte Arbeitskosten (Dritt- und Eigenleistungen), Material- und Gemeinkosten sowie die während der Bauphase entstandenen Fremdfinanzierungskosten, die bis zum Zeitpunkt des Nutzenantritts (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage aktiviert werden. Wesentlichen Bauten in Arbeit werden die anteiligen Fremdfinanzierungskosten und Eigenleistungen belastet.

Komponenten einer Sachanlage mit unterschiedlichen Nutzungsdauern werden einzeln erfasst und separat abgeschrieben. Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen werden im Buchwert der Sachanlage aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass der Flughafen Zürich AG daraus zukünftig wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird. Eigentliche Unterhalts- und Renovationsaufwendungen werden der Erfolgsrechnung belastet.

Die Abschreibungen erfolgen (mit Ausnahme der Grundstücke, die nicht abgeschrieben werden) linear über den Zeitraum der geschätzten Nutzungs- oder kürzeren Leasingdauer. Die Nutzungsdauer der einzelnen Kategorien betragen:

- Hochbauten: bis maximal 30 Jahre
- Tiefbauten: bis maximal 30 Jahre
- Mobile Sachanlagen: 4 bis 20 Jahre

ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Investitionen werden in den betroffenen Bilanzpositionen vom Buchwert abgezogen und über die gleiche Nutzungsdauer wie die jeweiligen Grundinvestitionen aufgelöst. Die Erfassung in der Erfolgsrechnung erfolgt als Ausgleichsposten zu den Abschreibungen. Sämtliche erhaltenen Beiträge der öffentlichen Hand sind A-fonds-perdu-Beiträge und es besteht keinerlei Rückzahlungspflicht seitens der Flughafen Zürich AG.

PROJEKTE IN ARBEIT

Projekte in Arbeit werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten bewertet und umfassen Investitionen in noch nicht abgerechnete Projekte, wobei es sich zum grössten Teil um Bauprojekte handelt. Nach der Abrechnung der Projekte werden diese den einzelnen Sachanlagekategorien und Segmenten zugeteilt. Bereits genutzte Projekte oder Bauten, die unter der Position «Projekte in Arbeit» bilanziert sind, werden ab Beginn der Nutzung abgeschrieben. Ab Beginn der Nutzung beziehungsweise Fertigstellung werden auch keine Fremdkapitalzinsen mehr aktiviert.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property nach IAS 40) umfassen Immobilien, die langfristig zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten werden. Sie werden bei Zugang mit ihren Anschaffungs- oder Herstellkosten bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich planmässiger linearer Abschreibungen und gegebenenfalls Wertminderungen nach IAS 36.

GEMEINSAME VEREINBARUNGEN

Eine gemeinsame Vereinbarung (Joint Arrangement nach IFRS 11) ist ein vertraglicher Zusammenschluss von zwei oder mehreren Parteien, der diesen die gemeinschaftliche Führung (Joint Control) über eine Aktivität gewährt. Jedes Joint Arrangement ist entweder

als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) zu klassifizieren. In einer Joint Operation haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte an den Vermögenswerten und Schulden des Joint Arrangement und bilanzieren diese anteilmässig. In einem Joint Venture haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien lediglich Rechte auf das Nettovermögen des Joint Arrangement (Bilanzierung nach der Equitymethode).

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte werden zum Anschaffungswert abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Amortisation bilanziert. Die Amortisation erfolgt nach der linearen Methode.

Mit der Erteilung der Betriebskonzession wurde der Flughafen Zürich AG auch ein Recht zur formellen Enteignung von lärmbelasteten Grundeigentümern gewährt. Das Recht zur formellen Enteignung wurde mit der Auflage übertragen, die damit verbundenen Kosten aus Entschädigungszahlungen zu übernehmen. Dieses Recht wird als immaterieller Vermögenswert aktiviert. Die Aktivierung erfolgt zu demjenigen Zeitpunkt, in dem aufgrund von letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden die voraussichtlichen Gesamtkosten abschätzbar werden und damit eine zuverlässige Kostenschätzung gemäss IAS 38.21 möglich wird. Dieser Zeitpunkt kann je nach Flughafenregion unterschiedlich sein. Mit der Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert der zu erwartenden Kosten wird ein gleich hoher Betrag als Rückstellung passiviert. Allfällige künftige Anpassungen der einmal aktivierten und passivierten Gesamtkosten werden bilanzwirksam (Aktiven und Passiven) erfasst. Der immaterielle Vermögenswert wird über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis Mai 2051) linear amortisiert.

Direkt zurechenbare externe und interne Kosten im Zusammenhang mit der Entwicklung von Computersoftware werden – wenn es sich um ein klar abgegrenztes Projekt handelt – aktiviert, sofern der daraus entstehende zukünftige Nutzen diese übersteigt. Die Nutzungsdauer beträgt drei bis fünf Jahre.

INVESTITIONEN IN FLUGHAFEN-BETREIBERPROJEKTE

Die Konzessionsverträge für den Betrieb der ausländischen Flughäfen fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12 und werden grundsätzlich nach dem «Intangible Asset Model» (IFRIC 12.17) bilanziert, da die Gesellschaft als Betreiber das Recht erhält, eine Nutzungsgebühr als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und der Erbringung von Ausbauleistungen zu verlangen. Die sich aus den Konzessionsverträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von fixen Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeiten erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum Marktwert (Fair Value) der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikogerechten Diskontierungszinssatzes. In gleicher Höhe werden die als Gegenleistung erhaltenen Rechte zum Betrieb der Flughäfen als immaterielle Vermögenswerte erfasst und unter den Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte ausgewiesen. Die als Gegenleistung für die erbrachten Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden periodengerecht in Höhe der Herstellkosten als immaterieller Vermögenswert erfasst. Erlöse und Aufwendungen aus Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäss IFRIC 12.14 erfasst. Die Folgebewertung der erfassten finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode. Die Folgebewertung der aktivierten Rechte erfolgt in Höhe der Herstellkosten abzüglich kumulierter planmässiger Abschreibungen über die Laufzeit der Konzessionen. Allfällige garantierte Mindesteinnahmen seitens der

Konzessionsgeber werden gemäss IFRIC 12.18 vom immateriellen Vermögenswert in Abzug gebracht und als finanzieller Vermögenswert bilanziert

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN GESELLSCHAFTEN

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an denen die Unternehmung zwischen 20% und 50% hält und bei denen sie Einfluss auf die finanzielle und betriebliche Geschäftspolitik, jedoch keine Kontrolle hat, werden gemäss der Equitymethode in die Konzernrechnung einbezogen. Dabei wird per Erwerbszeitpunkt der Marktwert der anteiligen Nettoaktiven ermittelt und gemeinsam mit einem allfälligen Goodwill in der Position «Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften» bilanziert. In den nachfolgenden Berichtsperioden wird dieser Wert um den Anteil der Flughafen Zürich AG am zusätzlichen Kapital und erwirtschafteten Ergebnis sowie um allfällige Dividenden angepasst.

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an denen die Unternehmung unter 20% hält, auf die jedoch massgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann, werden ebenfalls gemäss der Equitymethode in die Konzernrechnung einbezogen.

FINANZANLAGEN

Aufgrund der neuen Grundsätze von IFRS 9 haben sich im Bereich der Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund (AZNF), die bis Ende des Geschäftsjahrs 2017 als zum Verkauf verfügbare Wertschriften klassifiziert wurden, Änderungen ergeben. Ab 1. Januar 2018 werden die Finanzanlagen des AZNF einerseits zu fortgeführten Anschaffungskosten (Obligationen) und andererseits zu Marktwerten mit erfolgswirksamer Verbuchung der Marktwertveränderungen (übrige Finanzanlagen) klassifiziert.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden ausschliesslich zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken verwendet und unter den sonstigen Forderungen beziehungsweise im übrigen kurzfristigen Fremdkapital zum Marktwert bilanziert. Marktwertveränderungen werden in der Erfolgsrechnung erfasst.

WARENLAGER

Das Warenlager umfasst vorwiegend Betriebsstoffe sowie für den Unterhalt und für Reparaturen der Sachanlagen dienendes Verbrauchsmaterial, das zu Anschaffungskosten beziehungsweise dem tieferen netto realisierbaren Wert bilanziert wird. Für die Bewertung wird die FiFo-Methode (First in – First out) angewendet.

FORDERUNGEN

Forderungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten, die in der Regel dem Nominalwert entsprechen, abzüglich der notwendigen Einzelwertberichtigungen für gefährdete Forderungen, bewertet. Sobald ausreichende Hinweise dafür bestehen, dass eine Forderung definitiv nicht mehr eingehen wird, wird die Forderung direkt ausgebucht beziehungsweise mit dafür gebildeten Einzelwertberichtigungen verrechnet.

Für die Berechnung der erwarteten Kreditverluste bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet die Flughafen Zürich AG eine vereinfachte Methode an. Änderungen des Kreditrisikos werden nicht nachverfolgt, sondern es wird stattdessen zu jedem Abschlussstichtag eine Risikovorsorge auf Basis der über die Gesamtlaufzeit erwarteten Kreditausfälle erfasst. Neben zukunftsbezogenen Faktoren, die für die Kreditnehmer und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen spezifisch sind, werden bisherige Erfahrungen mit Kreditverlusten mitberücksichtigt.

Der erzielbare Wert von Forderungen entspricht dem Barwert der geschätzten zukünftigen Cashflows. Wertminderungen auf Forderungen werden rückgängig gemacht, wenn die Erhöhung des erzielbaren Werts auf ein Ereignis zurückgeführt werden kann, das in einer Periode nach Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post- und Bankguthaben und kurzfristige Geldanlagen mit einer Fälligkeit von bis zu 90 Tagen, gerechnet ab Erwerbszeitpunkt.

WERTBEEINTRÄCHTIGUNGEN

Die Buchwerte des nicht finanziellen Anlagevermögens (ohne latente Steuern) werden einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit beurteilt. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Werts durchgeführt (Impairment-Test).

Übersteigt der Buchwert eines Aktivums oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit (cash generating unit), zu der das Aktivum gehört, den realisierbaren Wert, erfolgt eine erfolgswirksame Wertanpassung.

Der realisierbare Wert ist der grössere Wert von Verkehrswert abzüglich Verkaufskosten und Nutzwert. Zur Bestimmung des Nutzwerts werden die geschätzten zukünftigen Cashflows diskontiert, wobei als Diskontsatz ein Vorsteuersatz benutzt wird, der die Risiken des entsprechenden Vermögenswerts reflektiert. Wenn ein Vermögenswert keine mehrheitlich unabhängigen Geldzuflüsse erzielt, wird der erzielbare Wert für die zahlungsmittelgenerierende Einheit bestimmt, zu der der Vermögenswert gehört.

Wertminderungen auf den übrigen Aktiven können rückgängig gemacht werden, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich die Wertminderung reduziert hat oder nicht mehr vorhanden ist und wenn sich die Schätzungen, die in die Berechnung des erzielbaren Werts eingeflossen sind, verändert haben.

Die Erhöhung des Buchwerts ist auf den Wert beschränkt, der sich ergeben hätte, wenn für den Vermögenswert in den Vorjahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

EIGENKAPITAL

Aktienkapital

Aktien sind Bestandteil des Eigenkapitals, da sie nicht rückzahlbar sind und Dividendenausschüttungen im Ermessen des Unternehmens liegen.

Eigene Aktien

Die Anschaffungskosten (Kaufpreis und direkt zurechenbare Transaktionskosten) eigener Aktien werden mit dem Eigenkapital verrechnet.

Dividenden

Dividenden werden als Verbindlichkeit ausgewiesen, sobald sie von der Generalversammlung beschlossen wurden.

FINANZVERBINDLICHKEITEN

Finanzverbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung zum Marktwert abzüglich Transaktionskosten bilanziert. Die Differenz zwischen dem Rückzahlungsbetrag und dem Buchwert wird über die Laufzeit gemäss der Effektivzinsmethode amortisiert.

RÜCKSTELLUNGEN

Rückstellungen werden für gegenwärtige Verpflichtungen, die Ereignisse vor dem Bilanzstichtag betreffen, gebildet, sofern der damit verbundene Abfluss von Vermögenswerten wahrscheinlich ist und zuverlässig abgeschätzt werden kann. Sofern der Effekt wesentlich ist, erfolgt die Bilanzierung zum Barwert.

Rückstellungen für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen werden für rechtliche und faktische Verpflichtungen aufgrund des Umweltschutzgesetzes gebildet, sobald sie zuverlässig abgeschätzt werden können.

Rückstellungen für formelle Enteignungen werden gebildet für Entschädigungsleistungen, sobald die voraussichtlichen Gesamtkosten aufgrund der letztinstanzlichen Gerichtsentscheide zuverlässig abschätzbar werden (siehe immaterielle Vermögenswerte).

LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

Für leistungsorientierte Vorsorgepläne werden die Vorsorgekosten und die Vorsorgeverpflichtung auf Basis von unterschiedlichen wirtschaftlichen und demografischen Annahmen mittels der Methode der laufenden Einmalprämie (Projected-Unit-Credit-Methode) bestimmt. Dabei werden die bis zum Bewertungsstichtag zurückgelegten Versicherungsjahre berücksichtigt. Zu den von der Flughafen Zürich AG einzuschätzenden Berechnungsannahmen gehören unter anderem Erwartungen über die zukünftige Gehaltsentwicklung, die langfristige Verzinsung von Altersguthaben, die Personalfluktuationsrate und die Lebenserwartung. Die Bewertungen werden jährlich von unabhängigen Versicherungsmathematikern durchgeführt. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt jährlich zu Marktwerten. Das Planvermögen wird von der Vorsorgeverpflichtung abgezogen.

Die Vorsorgekosten setzen sich aus drei Komponenten zusammen:

- Dienstzeitaufwand, der in der Erfolgsrechnung im Personalaufwand erfasst wird;
- Nettozinsaufwand, der in der Erfolgsrechnung im Finanzaufwand erfasst wird, und
- Neubewertungskomponenten, die im sonstigen Gesamtergebnis erfasst werden.

Der Dienstzeitaufwand umfasst den laufenden Dienstzeitaufwand, den nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand und Gewinne und Verluste aus Planabgeltungen. Gewinne und Verluste aus Plankürzungen sind Teil des nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwands. Arbeitnehmerbeiträge und Beiträge von Drittpersonen reduzieren den Dienstzeitaufwand und werden von diesem in Abzug gebracht, sofern sich diese aus den Vorsorgereglementen oder einer faktischen Verpflichtung ergeben.

Der Nettozinsaufwand entspricht dem Betrag, der sich ergibt, wenn man den Diskontsatz mit der Nettovorsorgeverpflichtung (beziehungsweise dem -vermögenswert) zu Beginn des Geschäftsjahrs multipliziert, unter Berücksichtigung der sich im Geschäftsjahr durch Beiträge und Rentenzahlungen ergebenden Änderungen. Dabei werden unterjährige Kapitalflüsse und Veränderungen pro rata berücksichtigt.

Neubewertungskomponenten umfassen versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Entwicklung des Barwerts der Vorsorgeverpflichtungen, die sich aufgrund von Annahmeänderungen und Erfahrungsabweichungen ergeben, sowie den Vermögensertrag abzüglich der Beträge, die im Nettozinsaufwand enthalten sind, und Veränderungen der nicht erfassten Vermögenswerte abzüglich der Effekte, die im

Nettozinsaufwand enthalten sind. Neubewertungskomponenten werden im sonstigen Gesamtergebnis erfasst und können nicht rezykliert werden.

Der in der Konzernrechnung erfasste Betrag entspricht der Über- oder Unterdeckung der leistungsorientierten Vorsorgepläne (Nettovorsorgeverpflichtung beziehungsweise -vermögenswert). Der erfasste Vermögenswert aus einer allfälligen Überdeckung wird jedoch auf den Barwert des wirtschaftlichen Nutzens der Gruppe aus künftigen Beitragsreduktionen beschränkt.

Arbeitgeberbeiträge an beitragsorientierte Vorsorgepläne werden im Zeitpunkt, wo der Mitarbeiter den Anspruch darauf erwirbt, direkt in der Erfolgsrechnung als Personalaufwand erfasst. Werden die Leistungen eines Plans verändert oder wird ein Plan gekürzt, werden die entsprechende Veränderung der die nachzuerrechnende Dienstzeit betreffenden Leistung oder der Gewinn beziehungsweise Verlust bei der Kürzung unmittelbar in der Erfolgsrechnung erfasst.

Für andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer wird der Barwert der Verpflichtung am Bilanzstichtag erfasst. Veränderungen des Barwerts werden direkt in der Erfolgsrechnung als Personalaufwand verbucht.

AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG

Das jährliche Bonusprogramm der Flughafen Zürich AG sieht vor, dass ein Drittel des zugesprochenen Bonus an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie an berechnete Mitglieder des Kaders in Aktien vergütet wird. Die aktienbasierte Vergütung wird als Aufwand erfasst und das Eigenkapital entsprechend erhöht.

ERTRAGSSTEUERN

Die Ertragssteuern beinhalten sowohl laufende als auch latente Ertragssteuern. Sie werden erfolgswirksam erfasst mit Ausnahme von Ertragssteuern auf im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital erfassten Transaktionen. In diesen Fällen werden die Ertragssteuern ebenfalls im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital verbucht.

Die laufenden Ertragssteuern umfassen die erwarteten geschuldeten Steuern auf dem steuerlich massgeblichen Ergebnis, berechnet mit den am Bilanzstichtag geltenden beziehungsweise angekündigten Steuersätzen.

Latente Steuern werden gemäss der Balance-Sheet-Liability-Methode auf temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Steuerbilanz und der Konzernbilanz abgegrenzt. In folgenden Fällen werden keine latenten Steuern auf temporären Differenzen erfasst: erstmalig erfasster Goodwill, Ersterfassung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit einer Transaktion, die weder das Konzernergebnis noch das steuerliche Ergebnis beeinflusst, und Beteiligungen an Tochtergesellschaften, falls es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zukunft nicht aufhebt. Die Bemessung der latenten Steuern berücksichtigt den erwarteten Zeitpunkt und die erwartete Art und Weise der Realisation beziehungsweise Tilgung der betroffenen Aktiven und Verbindlichkeiten. Dabei werden die Steuersätze herangezogen, die zum Bilanzstichtag gelten beziehungsweise in Kraft treten werden.

Aktive latente Steuern werden nur so weit berücksichtigt, als es wahrscheinlich ist, dass die temporären Differenzen mit zukünftigen Gewinnen verrechnet werden können.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Bericht über die operativen Segmente wird in Übereinstimmung mit IFRS 8 entsprechend der internen Berichterstattung an den Hauptentscheidungsträger (Chief Operating Decision Maker) der Unternehmung erstattet. Als Hauptentscheidungsträger der Flughafen Zürich AG, der für die wesentlichen Entscheidungen betreffend die Allokation der Ressourcen und die Beurteilung der Leistung der operativen Segmente verantwortlich ist, wurde der Verwaltungsrat identifiziert.

II ERMESSENSENTSCHEIDE IN DER ANWENDUNG VON RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZEN SOWIE WESENTLICHE ANNAHMEN UND SCHÄTZUNGSUNSIHERHEITEN

BILANZIERUNG DER KOSTEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER LÄRMTHEMATIK

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik ist komplex. Insbesondere der Bereich der formellen Enteignungen erfordert wesentliche Annahmen und Einschätzungen in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten sowie die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen. Die Komplexität ergibt sich aus der Vielzahl der rechtlich relevanten Grundlagen sowie der unsicheren beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und der politischen Diskussionen.

Die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen hinsichtlich formeller Enteignungen ermöglichten es der Flughafen Zürich AG erstmals – mit allen nach wie vor verbleibenden Unsicherheiten in der Schätzgenauigkeit – eine zuverlässige Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsentschädigungen vorzunehmen. Mit weiteren Urteilen vom 8. Juni 2010 und vom 9. Dezember 2011 setzte das Bundesgericht den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied abschliessend über die anzuwendende Berechnungsmethode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Im ersten Halbjahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen. Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weitere seither letztinstanzlich entschiedene Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft jeweils eine Neueinschätzung der Kosten für formelle Enteignungen vor, was jeweils zur Anpassung der Rückstellung für formelle Enteignungen und gleichzeitig des immateriellen Vermögenswerts aus Recht zur formellen Enteignung führte.

Im ersten Halbjahr 2018 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum. Diese Bundesgerichtsentscheide ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen. Basierend auf der vorgenommenen Neuberechnung nahmen die erwarteten Gesamtkosten im Bereich der formellen Enteignungen von CHF 385.0 auf CHF 350.0 Mio. ab. Damit konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen per 30. Juni 2018 um CHF 34.5 Mio. (nominal CHF 35.0 Mio.) reduziert werden (siehe [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwoherschutz](#)). Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um denselben Betrag vermindert (siehe [Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#)).

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen CHF 350.0 Mio. (31. Dezember 2017: CHF 385.0 Mio.), wovon CHF 72.1 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 277.9 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2018 zum Barwert von CHF 275.2 Mio. ausgewiesen.

Im Bereich der Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen verpflichtete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit dem Gesuch zum Betriebsreglement 2014, bis Ende Juni 2015 ein erweitertes Schallschutzprogramm einzureichen. Gestützt auf die durch das BAZL verfügte zulässige Lärmbelastung und unter Berücksichtigung der beim BAZL noch hängigen Änderungen im Rahmen des Betriebsreglements 2014 hat die Gesellschaft fristgerecht das Schallschutzprogramm 2015 eingereicht. In diesem Zusammenhang verabschiedete der Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 22. Juni 2015 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten von CHF 240 Mio. für den Lärm- und Anwohnerschutz weitere Massnahmen in der Höhe von CHF 100 Mio.

Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, im Gebiet, wo sie Erleichterungen von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte (Immissionsgrenzwert) beansprucht, Schallschutzmassnahmen umzusetzen. In diesem Zusammenhang hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Verfahren zur Nachtlärmsanierung eingeleitet. Dabei soll das Gebiet mit Erleichterungen gemäss dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, den der Bundesrat am 23. August 2017 festgesetzt hat, erweitert werden. In diesem Zusammenhang wurden per 30. Juni 2018 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten von CHF 340.0 Mio. für den Lärm- und Anwohnerschutz weitere Kosten in der Höhe von CHF 60.0 Mio. mit einem Barwert von CHF 57.6 Mio. zurückgestellt (siehe [Ziffer 5, Übrige Erträge und Aufwendungen](#), bzw. [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)).

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen CHF 400.0 Mio. (31. Dezember 2017: CHF 340.0 Mio.), wovon CHF 249.1 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 150.9 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2018 zum Barwert von CHF 148.2 Mio. ausgewiesen.

Je nach weiterer beziehungsweise abschliessender Rechtsprechung – unter anderem hinsichtlich Südanflugsbereich – können die Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und passivierten Lärmkosten führen würden. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über Gebühren. Die wichtigste Gebühr für die Refinanzierung bildete bis zum 1. Februar 2014 eine separate Passagierlärmgebühr von CHF 5.00. Aufgrund einer Verfügung des BAZL über die Flugbetriebsgebühren vom 14. November 2013 wurde diese passagierabhängige Lärmgebühr (Lärmfünlifer) ab dem 1. Februar 2014 nicht mehr erhoben, da davon auszugehen ist, dass die Mittel des Airport Zurich Noise Fund ausreichen, um die aktuell geschätzten Kosten finanzieren zu können. Falls die zukünftigen effektiven Lärmkosten deutlich über der geschätzten Grössenordnung

lägen, müsste die Gebühr mittelfristig wieder erhoben werden, um die Kosten decken zu können. Es werden weiterhin Flugzeuglärmgebühren erhoben.

WERTHALTIGKEIT DER SACHANLAGEN UND IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE SOWIE VERLÄSSLICHKEIT DER SCHÄTZUNG VON AKTIVIERUNGSPFLICHTIGEN LÄRMENSCHÄDIGUNGEN

Die Unternehmung besitzt Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von rund CHF 2.9 Mrd. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Werts durchgeführt (Impairment-Test). An jedem Abschlussstichtag wird überprüft, ob entsprechende Indikatoren vorliegen und gegebenenfalls ein Impairment-Test durchzuführen ist. Als Grundlage dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG. Zur Schätzung der zukünftigen Cashflows sind verschiedene Annahmen zu treffen. Die effektiven Cashflows können durch die im vorhergehenden Abschnitt «Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» erläuterten Risikofaktoren wesentlich negativ beeinflusst werden.

III ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNRECHNUNG

1 SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentberichterstattung stellt sich für das Geschäftsjahr 2018 wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	Eliminationen	Konsolidiert
2018					
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	644.9	11.6	237.6	0.0	894.1
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	258.6	0.0	258.8
Total Erträge mit Dritten	645.1	11.6	496.2	0.0	1'152.9
Intersegmentäre Erträge	19.3	0.0	88.3	-107.6	0.0
Total Erträge	664.4	11.6	584.5	-107.6	1'152.9
Betriebskosten	-352.1	-60.9	-276.5	107.6	-581.9
Segmentergebnis (EBITDA)	312.3	-49.3	308.0	0.0	571.0
Abschreibungen und Amortisationen	-135.1	-4.8	-104.6	0.0	-244.5
Segmentergebnis (EBIT)	177.2	-54.1	203.4	0.0	326.5
Finanzergebnis					-23.1
Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften					-4.3
Ertragssteuern					-61.3
Gewinn					237.8
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2018	1'901.6	109.8	1'505.4		3'516.8
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹⁾					617.5
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²⁾					231.0
Total Aktiven per 31. Dezember 2018					4'365.3
ROIC (in %)	7.3	-32.2	11.2		7.4
Investitionen	128.8	0.2	231.8		360.8
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften			12.3		12.3

1) Das nicht verzinsliche langfristige Fremdkapital beinhaltet die langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die Verbindlichkeiten für latente Steuern, die Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer und die langfristigen Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen.

2) Das nicht verzinsliche kurzfristige Fremdkapital beinhaltet die kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die laufenden Steuerverpflichtungen, die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen».

(CHF in Mio.)

2018	Flugverkehr	PRM	Nutzungsentgelte	Luftsicherheit ⁴⁾	Zugangsentgelte ⁴⁾	Eliminationen	Total regulierter Geschäftsbereich
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	380.6	15.6	69.9	177.7	1.1	0.0	644.9
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Erträge mit Dritten	380.8	15.6	69.9	177.7	1.1	0.0	645.1
Intersegmentäre Erträge	19.2	0.0	5.2	10.7	2.2	-18.0	19.3
Total Erträge	400.0	15.6	75.1	188.4	3.3	-18.0	664.4
Betriebskosten	-171.0	-13.1	-33.4	-89.0	-63.6	18.0	-352.1
EBITDA	229.0	2.5	41.7	99.4	-60.3	0.0	312.3
Abschreibungen und Amortisationen	-100.6	-0.1	-24.8	-6.2	-3.4	0.0	-135.1
EBIT	128.4	2.4	16.9	93.2	-63.7	0.0	177.2
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2018	1'419.2	7.1	324.2	108.8	42.3		1'901.6
ROIC (in %)	7.1	25.1	4.2	66.5	-119.3		7.3
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV ³⁾	1'323.2	2.9	306.4	65.0	38.9		1'736.4
ROIC (in %) nach FGV	8.5	66.8	4.5	116.0	-131.6		8.8

3) Die Verordnung über die Flughafenengebühren (FGV) definiert das betriebsnotwendige Vermögen, dessen angemessene Verzinsung Grundlage der Gebührenhöhe ist, als Summe der «Anschaffungs- bzw. Herstellrestwerte der bestehenden Anlagen sowie des betriebsnotwendigen Nettoumlaufvermögens». Aus dieser Definition ergeben sich daher kleinere Abweichungen gegenüber dem ausgewiesenen investierten Kapital.

4) Gemäss der Verordnung über die Flughafenengebühren kann die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden. Unter Anrechnung der Unterdeckung beträgt der ROIC für das Segment «Luftsicherheit» 15.3%.

Die Segmentberichterstattung stellt sich für das Vorjahr 2017 wie folgt dar:

(CHF in Mio.)					
2017	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	Eliminationen	Konsolidiert
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	612.4	11.6	166.9	0.0	790.9
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	246.0	0.0	246.2
Total Erträge mit Dritten	612.6	11.6	412.9	0.0	1'037.1
Intersegmentäre Erträge	18.9	0.0	88.6	-107.5	0.0
Total Erträge	631.5	11.6	501.5	-107.5	1'037.1
Betriebskosten	-352.3	-3.5	-205.3	107.6	-453.5
Segmentergebnis (EBITDA)	279.2	8.1	296.2	0.1	583.6
Abschreibungen und Amortisationen	-138.6	-5.3	-99.8	0.0	-243.7
Segmentergebnis (EBIT)	140.6	2.8	196.4	0.1	339.9
Finanzergebnis					-18.3
Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften					-3.1
Gewinn aus Verkauf von zur Veräusserung gehaltenen Vermögenswerten					36.3
Ertragssteuern					-69.3
Gewinn					285.5
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2017	1'934.4	157.5	1'378.8		3'470.7
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹⁾					579.8
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²⁾					248.2
Total Aktiven per 31. Dezember 2017					4'298.7
ROIC (in %)	5.9	1.4	12.2		8.1
Investitionen	94.4	0.1	196.2		290.7
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften			13.5		13.5

1) Das nicht verzinsliche langfristige Fremdkapital beinhaltet die langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die Verbindlichkeiten für latente Steuern, die Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer und die langfristigen Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen.

2) Das nicht verzinsliche kurzfristige Fremdkapital beinhaltet die kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die laufenden Steuerverpflichtungen, die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen».

(CHF in Mio.)

2017	Flugverkehr	PRM	Nutzungsentgelte	Luftsicherheit ⁴⁾	Zugangsentgelte ⁴⁾	Eliminationen	Total regulierter Geschäftsbereich
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	361.3	14.7	68.6	166.8	1.0	0.0	612.4
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Erträge mit Dritten	361.5	14.7	68.6	166.8	1.0	0.0	612.6
Intersegmentäre Erträge	19.0	0.0	5.7	10.7	2.1	-18.6	18.9
Total Erträge	380.5	14.7	74.3	177.5	3.1	-18.6	631.5
Betriebskosten	-174.7	-12.5	-33.4	-89.6	-60.7	18.6	-352.3
EBITDA	205.8	2.2	40.9	87.9	-57.6	0.0	279.2
Abschreibungen und Amortisationen	-100.8	-0.1	-24.9	-8.6	-4.2	0.0	-138.6
EBIT	105.0	2.1	16.0	79.3	-61.8	0.0	140.6
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2017	1'452.3	7.4	318.2	114.0	42.5		1'934.4
ROIC (in %)	5.8	27.0	4.0	61.1	-116.4		5.9
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV ³⁾	1'337.9	2.5	296.5	62.7	38.0		1'737.6
ROIC (in %) nach FGV	7.0	64.3	4.3	97.5	-126.6		7.0

3) Die Verordnung über die Flughafenengebühren (FGV) definiert das betriebsnotwendige Vermögen, dessen angemessene Verzinsung Grundlage der Gebührenhöhe ist, als Summe der «Anschaffungs- bzw. Herstellrestwerte der bestehenden Anlagen sowie des betriebsnotwendigen Nettoumlaufvermögens». Aus dieser Definition ergeben sich daher kleinere Abweichungen gegenüber dem ausgewiesenen investierten Kapital.

4) Gemäss der Verordnung über die Flughafenengebühren kann die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden. Unter Anrechnung der Unterdeckung beträgt der ROIC für das Segment «Luftsicherheit» 9.6%.

Die interne Berichterstattung über die Segmente an den Hauptentscheidungsträger erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung über die Flughafenengebühren (FGV), namentlich im Bereich der von der Verordnung betroffenen regulierten Gebühren und Entgelte. Für den regulierten Geschäftsbereich werden die folgenden Segmente ausgewiesen und dem Hauptentscheidungsträger als Grundlage für seine wesentlichen Beurteilungen und Entscheidungen vorgelegt:

- Segment «Flugverkehr»
- Segment «PRM»
- Segment «Nutzungsentgelte»
- Segment «Luftsicherheit»
- Segment «Zugangsentgelte»

Die in den Tabellen der Segmentberichterstattung ausgewiesene Spalte «Regulierter Geschäftsbereich» stellt kein eigenes Segment nach IFRS 8 dar, sondern fasst aus Darstellungsgründen lediglich die berichtspflichtigen Segmente zusammen, in denen die Gebühren und Entgelte durch die FGV reguliert sind (Ausnahme Segment «Lärm»).

Sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden regulierten Erträge und die entsprechenden Aufwendungen werden im Segment «Lärm» separat ausgewiesen, um insbesondere die Entwicklung und den Bestand des Airport Zurich Noise Fund ([Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund](#)) transparent darstellen zu können.

Die Flughafen Zürich AG verfügt damit insgesamt über die folgenden berichtspflichtigen Segmente:

→ **FLUGVERKEHR**

Das Segment «Flugverkehr» beinhaltet die originär flugbetriebsrelevanten Infrastrukturen und Dienstleistungen. Dazu gehören sämtliche den Fluggesellschaften und Passagieren zur Verfügung gestellten Kerndienstleistungen eines Flughafens, die die Flughafen Zürich AG in der Funktion der Flughafenbetreiberin anbietet. Dies sind unter anderem das Pistensystem, ein Grossteil der Vorfeldflächen mit Apron Control, die Passagierflächen in den Terminals, der Frachtbetrieb, die Passagierbetreuung und die Passagierservices sowie die Safety. Die wesentlichen Erträge des Segments «Flugverkehr» sind Passagier- und Landegebühren. Die externen Erträge in diesem Bereich sind bestimmt durch die Passagierentwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und die Entwicklung des Startgewichts der Flugzeuge.

→ **PRM**

Im Segment «PRM» (People with Reduced Mobility) werden die Infrastrukturen und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Verordnung betreffend Betreuung von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität zusammengefasst. Die Erträge beinhalten ausschliesslich die PRM-Gebühr.

→ **NUTZUNGSENTGELTE**

Das Segment «Nutzungsentgelte» enthält die sogenannten zentralen Infrastrukturen. Insbesondere sind dies Check-in-Flächen und -Einrichtungen, Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage, Flugzeugenergieversorgungsanlage, Handlingabstellflächen und die zugehörigen Dienstleistungen und Entgelte.

→ **LUFTSICHERHEIT**

Zum Segment «Luftsicherheit» gehören die Einrichtungen und Dienste, die unter der Verantwortung der Flughafen Zürich AG für die Luftsicherheit (Massnahmen zur Passagier- und Flugzeugsicherheit) bereitgestellt werden müssen. Dazu gehören alle Anlagen sowie deren Betrieb und Unterhalt zur Verhütung von Angriffen auf die Sicherheit der gewerbmässigen Zivilluftfahrt, insbesondere die Anlagen zur Kontrolle von Passagieren, Handgepäck, registriertem Gepäck und Fracht. Die Erträge zur Deckung der Kosten des Segments «Luftsicherheit» bilden insbesondere die pro Passagier erhobenen Sicherheitsgebühren.

→ **ZUGANGSENTGELTE**

Das Segment «Zugangsentgelte» enthält die Einrichtungen und Dienste im Bereich Luftsicherheit, die für den Zugang zur Luftseite für alle anderen Personen als Passagiere bereitgestellt werden müssen. Dazu gehören alle relevanten Anlagen sowie deren Betrieb und Unterhalt. Ferner sind auch flughafenpolizeiliche Aufgaben wie Überwachungspatrouillen und weitere sicherheitsrelevante Aufgaben enthalten. Die Erträge im Segment «Zugangsentgelte» stammen im Wesentlichen aus den Entgelten für das Ausstellen von Flughafenausweisen.

→ **LÄRM**

Sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Erträge und Aufwendungen werden im Segment «Lärm» separat ausgewiesen. In den Erläuterungen zur Konzernrechnung ([Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund](#)) wird eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung der Fluglärmthematik dargestellt. Diese Rechnung zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung aus den verursachergerecht erhobenen Lärmgebühren abzüglich der liquiditätswirksamen Ausgaben für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen und Betriebskosten.

→ **NICHT REGULIERTER GESCHÄFTSBEREICH**

Das Segment «Nicht regulierter Geschäftsbereich» beinhaltet sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf die Entwicklung, die Vermarktung und den Betrieb der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen. Das sind sämtliche Retail- und Gastronomie-Aktivitäten des Flughafens, die Erträge aus Mieteinnahmen und Nebenkosten (unter anderem Energie), die Parkingerträge sowie eine breite Palette von durch die Flughafen Zürich AG angebotenen kommerziellen Dienstleistungen.

GRUNDSÄTZE DER SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

In der internen Berichterstattung wurde die Systematik der Zuordnung jedes Profit-Centers zu einem Segment gewählt. Falls interne Lieferungen und Leistungen gegenüber einem anderen Segment erbracht werden, werden diese Leistungen als intersegmentäre Erträge oder Aufwandsminderungen verrechnet. Beispielsweise wird das Profit-Center «Nebenkosten» dem nicht regulierten Geschäftsbereich zugeordnet und die anteiligen Kosten werden danach verursachergerecht den Segmenten des regulierten Geschäftsbereichs verrechnet. Ebenso sind die Supportbereiche dem nicht regulierten Geschäftsbereich zugeordnet und werden entsprechend weiterverrechnet.

Die Zuordnung des investierten Kapitals auf die einzelnen operativen Segmente erfolgt einerseits mittels Zuweisung der einzelnen Anlagen in der Anlagebuchhaltung, andererseits über die anteilige Zuweisung der verbleibenden Vermögenswerte (Hochbauten, Tiefbauten und Nettoumlaufvermögen) zu den jeweiligen Segmenten. Die Projekte in Arbeit werden bis zur Abrechnung demjenigen Segment zugeordnet, in dem der grösste wertmässige Anteil liegt. Nach der Abrechnung der Projekte auf die einzelnen Anlagekategorien erfolgt die definitive Segmentzuordnung.

Zur Bildung der vorstehenden berichtspflichtigen Segmente wurden keine Geschäftssegmente zusammengefasst.

ZUSATZANGABEN GEMÄSS VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGHAFENGEBÜHREN (FGV)

Gemäss Art. 34 FGV sind 30% des ökonomischen Mehrwerts im nicht flugbetriebsrelevanten Bereich auf der Luftseite des Flughafens sowie im Bereich des Strassenfahrzeug-Parkings als Transferzahlung zur Finanzierung der Kosten des Segments «Flugverkehr» zu verwenden. Entsprechend dieser Regelung wurden im Geschäftsjahr 2018 CHF 14.5 Mio. (2017: CHF 14.3 Mio.) dem Segment «Flugverkehr» zugeschrieben und sind in der ausgewiesenen Rendite auf dem betriebsnotwendigen Vermögen berücksichtigt. Weiter kann gemäss Art. 45 FGV die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden.

WEITERE ANGABEN

Die Flughafen Zürich AG erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2018 wurden insgesamt CHF 6.0 Mio. (2017: CHF 6.6 Mio.) an Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht – namentlich in Brasilien und Chile. Mit der Lufthansa-Gruppe erzielte die Gesellschaft in den berichtspflichtigen Segmenten im abgelaufenen Berichtsjahr einen Umsatz von CHF 432.3 Mio. (2017: CHF 400.1 Mio.).

2 ERTRÄGE

(CHF in 1'000)	2018	2017
Passagiergebühren	251'798	238'757
Sicherheitsgebühren	175'685	165'884
PRM-Gebühren	15'554	14'675
Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren	443'037	419'316
Landegebühren	86'838	82'609
Flugzeuglärmgebühren	11'629	11'561
Emissionsgebühren	4'068	3'830
Parkgebühren	26'257	25'102
Frachterträge	8'919	8'667
Andere Flugbetriebsgebühren	137'711	131'769
Total Flugbetriebsgebühren	580'748	551'085
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	43'500	41'438
Deicing	11'742	12'750
Check-in	5'900	5'830
Flugzeugenergieversorgungsanlage	3'800	3'636
Übrige Entgelte	6'148	5'933
Total Aviation-Entgelte	71'090	69'587
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'961	943
Restliche Erträge	2'868	2'626
Total übrige Aviation-Erträge	4'829	3'569
Total Aviation-Erträge	656'667	624'241
Retail, Tax & Duty Free	111'379	102'108
Food & Beverage	18'900	17'496
Werbeflächen und Promotion	18'137	18'303
Parkingträge	81'462	79'387
Übrige Kommerzerträge	18'427	16'924
Total Kommerz- und Parkingträge	248'305	234'218
Mieterträge und Pachtzinsen	89'994	89'234
Energie- und Nebenkostenverrechnung	21'959	21'438
Reinigung	4'712	4'872
Dienstleistungserträge aus Liegenschaften	4'686	4'254
Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	121'351	119'798
Kommunikationsdienstleistungen	15'436	15'282
Übrige Dienstleistungen und Diverses	17'446	16'072
Catering	2'109	1'977
Treibstoffgebühren	8'707	8'220
Total Erträge aus Dienstleistungen	43'698	41'551
Consultingträge	6'048	6'596
Übrige Erträge aus internationalem Geschäft	36'130	7'589
Erträge aus Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	40'698	3'132
Total Erträge aus dem internationalen Geschäft	82'876	17'317
Total Non-Aviation-Erträge	496'230	412'884
Total Erträge	1'152'897	1'037'125

Darstellung der Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15):

(CHF in 1'000)	2018	2017
Flugbetriebsgebühren	580'748	551'085
Aviation-Entgelte	71'090	69'587
Übrige Aviation-Erträge	4'624	3'364
Total Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	656'462	624'036
Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	205	205
Total Aviation-Erträge	656'667	624'241
Kommerz- und Parkingerträge	81'738	79'246
Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	30'763	30'146
Erträge aus Dienstleistungen	42'238	40'135
Erträge aus dem internationalen Geschäft	82'876	17'317
Total Non-Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	237'615	166'844
Non-Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	258'615	246'040
Total Non-Aviation-Erträge	496'230	412'884
Total Erträge	1'152'897	1'037'125

3 PERSONALAUFWAND

(CHF in 1'000)	2018	2017
Löhne und Gehälter	158'551	151'131
Personalvorsorgekosten für leistungsorientierte Pläne ¹⁾	21'617	23'170
Sozialversicherungsbeiträge	14'326	14'114
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmer	16'989	13'043
Total Personalaufwand	211'483	201'458
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen)²⁾	1'735	1'618
Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitstellen)²⁾	1'757	1'713
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle per 31. Dezember	120	118

1) Siehe Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmer.

2) Inkl. Mitarbeitende sämtlicher vollkonsolidierter Tochtergesellschaften.

MITARBEITERBETEILIGUNGSPROGRAMM

Die Flughafen Zürich AG gibt denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden 140 Aktien (Vorjahr 151 Aktien) im Wert von CHF 28'506 (Vorjahr CHF 33'644) abgegeben.

BONUSPROGRAMM GESCHÄFTSLEITUNG UND KADER

Die Summe aller jährlichen Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie des Kaders setzt sich aus einem festen Lohnanteil und einem Bonusanteil zusammen, welcher auf dem Unternehmensergebnis basiert. Messkriterium für das Unternehmensergebnis ist das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) exklusive Lärmkomponenten respektive die Abweichung des tatsächlich erreichten gegenüber dem Ziel-EBIT (ohne Lärm). Der Entscheid bezüglich Erreichungsgrad des Unternehmensergebnisses wird im neuen Geschäftsjahr gefällt (Gewährungszeitpunkt). Der Bonusanteil wird zu zwei Dritteln bar ausbezahlt und zu einem Drittel in Aktien vergütet.

	2018	2017	2017 ¹⁾	Abgabekurs ¹⁾
(Empfänger)	(CHF in 1'000)	(CHF in 1'000)	(Stück)	(CHF)
Mitglieder der Geschäftsleitung	390	401	1'921	205.20
Mitglieder des Kaders	772	760	3'560	205.20
Anpassung Bonusabgrenzung Vorjahr ²⁾	-36	16		
Total	1'126	1'177	5'481	

- 1) Im Geschäftsjahr 2018 im Rahmen des Bonusprogramms für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2017.
2) Aufgrund des effektiven Erreichungsgrads des massgebenden Unternehmensergebnisses wird die Bonusabgrenzung im Folgejahr über den Personalaufwand angepasst.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Erreichungsgrad des massgebenden Unternehmensergebnisses wird der in Aktien vergütete Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2018 berechnet und abgegrenzt. Die Bestimmung der gewährten Anzahl Aktien basiert auf dem Börsenkurs im Ausrichtungszeitpunkt (Mitte April 2019), entsprechend kann die Anzahl Aktien per Bilanzstichtag noch nicht abschliessend beurteilt werden. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 7'150 Aktien vergütet werden müssen.

BONUSPROGRAMM VERWALTUNGSRAT

Für die Mitglieder des Verwaltungsrats besteht kein Bonusprogramm. Die Entschädigung setzt sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammen.

OPTIONSPROGRAMM

Bei der Flughafen Zürich AG besteht kein Optionsprogramm.

4 ANDERE BETRIEBSKOSTEN

(CHF in 1'000)	2018	2017
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	20'973	20'830
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	12'111	11'768
Weitere Betriebskosten	9'235	7'478
Versicherungen und Selbstbehalte	3'599	3'201
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	3'200	3'030
Kosten eigener Fahrzeugpark	2'116	2'201
Kommunikationskosten	2'138	1'817
Passagierdienste	1'382	1'246
Total andere Betriebskosten	54'754	51'571

5 ANDERE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

(CHF in 1'000)	2018	2017
Aktiviere Eigenleistungen	14'450	14'649
Übrige Erträge	1'020	5'101
Aktiviere Eigenleistungen und übrige Erträge	15'470	19'750
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	-40'698	-3'132
Übrige Aufwendungen	-63'841	-2'168
Aufwendungen für Bauvorhaben und übrige Aufwendungen	-104'539	-5'300

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 14.5 Mio. (Vorjahr CHF 14.6 Mio.) handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, die die Bauherrenvertretung wahrnehmen.

In der Position «Andere Erträge» war im Vorjahr eine Abschlagszahlung von CHF 4.8 Mio. im Rahmen der Nachlassliquidation der Swissair enthalten.

Die Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen in der Höhe von CHF 40.7 Mio. (Vorjahr CHF 3.1 Mio.) resultieren aus getätigten Investitionen in Infrastrukturen der Flughäfen in Brasilien und Chile. Die entsprechende Gegenposition findet sich unter [Ziffer 2, Erträge](#).

In der Position «Übrige Aufwendungen» ist die erfolgswirksame Erhöhung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen um CHF 57.6 Mio. verbucht (siehe [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen](#)). Weiter enthalten sind Buchverluste aus Anlageabgängen (CHF 1.3 Mio.), eine Kostenbeteiligung am neuen Schiessstand der Kantonspolizei (CHF 3.0 Mio.) sowie Aufwendungen aus variablen Konzessionszahlungen im Zusammenhang mit dem internationalen Geschäft (CHF 1.4 Mio.).

6 FINANZERGEBNIS

(CHF in 1'000)	2018	2017
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	-10'960	-12'178
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-796	-1'072
Leasingzinsen	-135	-195
Übriger Zinsaufwand	-1'375	-710
Verluste auf Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-6'205	-2'222
Barwertanpassung auf Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	-1'859	-1'355
Barwertanpassung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-3'123	-843
Währungsverluste	0	-1'493
Übriger Finanzaufwand	-2'694	-4'063
Total Finanzaufwand	-27'147	-24'131
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	621	3'183
Übriger Zinsertrag	3'255	1'287
Währungsgewinne	50	650
Übriger Finanzertrag	157	687
Total Finanzertrag	4'083	5'807
Finanzergebnis	-23'064	-18'324

Der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen konnte im Vorjahresvergleich dank der im Mai 2017 zu günstigeren Konditionen refinanzierten Anleihe um CHF 1.2 Mio. auf CHF -11.0 Mio. gesenkt werden.

Aufgrund der neuen Vorschriften von IFRS 9 Finanzinstrumente müssen teilweise auch nicht realisierte Verluste auf Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund erfolgswirksam verbucht werden (bisher Verbuchung im Eigenkapital). Dies hat dazu beigetragen, dass die Verluste von CHF -2.2 Mio. auf CHF -6.2 Mio. angewachsen sind.

Aus der Barwertanpassung der Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz resultierte im Berichtsjahr ein Aufwand von CHF –1.9 Mio. (Vorjahr CHF – 1.4 Mio.). Weiter fiel aus der Barwertanpassung der Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen in Brasilien und Chile ein Aufwand von CHF –3.1 Mio. (Vorjahr CHF –0.8 Mio.) an.

Der im Vorjahresvergleich um CHF 2.0 Mio. höhere übrige Zinsertrag ist im Wesentlichen auf höhere durchschnittliche Bankguthaben der Konzerngesellschaften in Brasilien und Chile zurückzuführen.

7 GEWINN AUS DEM VERKAUF VON ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENEN VERMÖGENSWERTEN

Die Flughafen Zürich AG hatte am 15. April 2016 eine Vereinbarung zum Verkauf ihrer 5%-Beteiligung an Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), der Eigentümer- und Betriebsgesellschaft des internationalen Flughafens im indischen Bengaluru, zum Preis von USD 48.9 Mio. unterzeichnet. Die Beteiligung an BIAL wurde auf diesen Zeitpunkt letztmals gemäss der bisher angewandten Equitymethode bewertet und in der Position «Zur Veräusserung gehaltener langfristiger Vermögenswert» im Umlaufvermögen der Konzernbilanz der Flughafen Zürich AG ausgewiesen. Die Verkaufstransaktion konnte am 24. März 2017 abgeschlossen werden. Es resultierte ein Veräusserungsgewinn (vor Steuern) in Höhe von CHF 36.3 Mio.

8 ERTRAGSSTEUERN

(CHF in 1'000)	2018	2017
Steuern des laufenden Jahres	78'175	73'027
Steuern der Vorjahre	-94	-3'610
Total laufende Ertragssteuern	78'081	69'417
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	-16'788	-167
Total latente Ertragssteuern	-16'788	-167
Total Ertragssteuern	61'293	69'250

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in 1'000)	2018	2017
Gewinn vor Ertragssteuern	299'134	354'777
Steueraufwand zum anwendbaren Steuersatz der Muttergesellschaft von 20.5% (2017: 20.5%)	61'286	72'686
Steuereffekte aus Vorperioden	-94	-2'787
Effekt aus anteiligem Ergebnis assoziierter Gesellschaften	-124	-932
Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde	1'122	343
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze	404	-138
Verschiedene Überleitungsposten	-1'301	78
Total Ertragssteuern	61'293	69'250

9 SACHANLAGEN

(CHF in Mio.)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Projekte in Arbeit	Mobile Sachanlagen	Anlagen in Leasing	Total Sachanlagen
Anschaffungswerte							
Bestand per 1. Januar 2017	108.7	1'689.2	4'288.6	147.4	275.7	21.8	6'531.4
Zugänge	10.0			136.9			146.9
Abgänge		-3.4	-87.2		-18.7		-109.3
Transfers		26.2	110.3	-161.5	16.4		-8.6
Änderung im Konsolidierungskreis					0.1		0.1
Bestand per 31. Dezember 2017	118.7	1'712.0	4'311.7	122.8	273.5	21.8	6'560.5
Bestand per 1. Januar 2018	118.7	1'712.0	4'311.7	122.8	273.5	21.8	6'560.5
Zugänge				194.7			194.7
Abgänge		-3.6	-54.6		-16.3		-74.5
Transfers		50.6	59.9	-132.7	15.8		-6.4
Reklassifizierung		-61.0	61.0				0.0
Umrechnungsdifferenzen			-0.1		-0.1		-0.2
Bestand per 31. Dezember 2018	118.7	1'698.0	4'377.9	184.8	272.9	21.8	6'674.1
Abschreibungen/Wertberichtigungen							
Bestand per 1. Januar 2017	0.0	-822.6	-2'728.8	0.0	-194.8	-16.6	-3'762.8
Zugänge		-60.8	-156.4		-15.6	-1.4	-234.2
Abgänge		2.8	86.6		18.4		107.8
Bestand per 31. Dezember 2017	0.0	-880.6	-2'798.6	0.0	-192.0	-18.0	-3'889.2
Bestand per 1. Januar 2018	0.0	-880.6	-2'798.6	0.0	-192.0	-18.0	-3'889.2
Zugänge		-62.2	-150.7		-15.2	-1.4	-229.5
Abgänge		3.5	53.7		15.6		72.8
Reklassifizierung		40.9	-40.9				0.0
Bestand per 31. Dezember 2018	0.0	-898.4	-2'936.5	0.0	-191.6	-19.4	-4'045.9
Zuwendungen der öffentlichen Hand							
Bestand per 1. Januar 2017	0.0	-10.2	-1.1	-1.1	-0.1	0.0	-12.5
Zugänge				-1.3			-1.3
Abgänge		0.7	0.1		0.3		1.1
Transfers		-1.4	-0.1	2.4	-0.9		0.0
Bestand per 31. Dezember 2017	0.0	-10.9	-1.1	0.0	-0.7	0.0	-12.7
Zugänge				-0.7			-0.7
Abgänge		0.8	0.1		0.3		1.2
Transfers			-0.7	0.7			0.0
Bestand per 31. Dezember 2018	0.0	-10.1	-1.7	0.0	-0.4	0.0	-12.2
Nettobuchwert per 31. Dezember 2017	118.7	820.5	1'512.0	122.8	80.8	3.8	2'658.6
Nettobuchwert per 31. Dezember 2018	118.7	789.5	1'439.7	184.8	80.9	2.4	2'616.0

PROJEKTE IN ARBEIT

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte die Flughafen Zürich AG CHF 194.7 Mio. in Projekte in Arbeit (Vorjahr CHF 136.9 Mio.). Die grössten Positionen entfallen dabei auf folgende Projekte:

- Erweiterung und Erneuerung der Gepäcksortieranlage (CHF 33.0 Mio.)
- Erstellung Multiple Entry Piste 16 und Schnellabrollwege Piste 28 (CHF 17.6 Mio.)
- Erweiterung der Standplätze Süd (CHF 17.1 Mio.)

LEASING FLUGZEUG-ENERGIEVERSORGUNGSANLAGE (EVA) SOWIE GEPÄCKSORTIER- UND GEPÄCKFÖRDERANLAGE (GSA)

Die Flughafen Zürich AG ist im Dezember 2001 in einen Leasingrahmenvertrag zur Finanzierung der Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA) sowie der sich damals im Bau befindenden Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) eingetreten. Aufgrund der weitgehenden Fertigstellung der beiden Anlagen wurde per 1. August 2003 je eine erste Tranche der definitiven Leasingverträge über einen Gesamtbetrag von CHF 84.5 Mio. in Kraft gesetzt. In den Jahren 2004 bis 2014 sind weitere elf Tranchen im Gesamtwert von CHF 28.2 Mio. dazugekommen. Der Leasingrahmenvertrag sowie auch die entsprechenden Leasingverträge sind vom Sachverhalt her als Finanzierungsleasing einzustufen und wurden deshalb bilanziert. Die dem Betrieb zur Verfügung stehenden geleaste Anlagen wurden ab Zeitpunkt der Fertigstellung abgeschrieben. Das Leasing für die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) endete am 31. Dezember 2016. Das Finanzierungsleasing der Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA) läuft bis 31. Juli 2020.

ABSCHREIBUNGEN

Mit den Abschreibungen auf Sachanlagen von CHF 229.5 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 1.2 Mio. verrechnet.

IMPAIRMENT

Die Flughafen Zürich AG erstellt jährlich eine Kontrollrechnung auf Unternehmensstufe, um festzustellen, ob Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse bei den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (siehe [Ziffer 11](#), [Immaterielle Vermögenswerte](#)) vorliegen. Als Grundlage für die Berechnung dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG sowie diverse Annahmen betreffend die zukünftige Entwicklung (zum Beispiel Passagier- und Verkehrsaufkommen, Investitionen, Hub-Status Flughafen Zürich sowie Diskontierungssatz). Die Kontrollrechnung per 31. Dezember 2018 zeigt, dass keine solchen Indikatoren vorliegen.

10 ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

(CHF in 1'000)	Land	Projekt- und Baukosten	Total als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
Anschaffungswerte			
Bestand per 1. Januar 2017	950	119'186	120'136
Zugänge	0	92'123	92'123
Bestand per 31. Dezember 2017	950	211'309	212'259
Bestand per 1. Januar 2018	950	211'309	212'259
Zugänge	0	95'387	95'387
Bestand per 31. Dezember 2018	950	306'696	307'646
Abschreibungen/Wertberichtigungen			
Bestand per 1. Januar 2017	0	0	0
Zugänge	0	-352	-352
Bestand per 31. Dezember 2017	0	-352	-352
Bestand per 1. Januar 2018	0	-352	-352
Zugänge	0	-240	-240
Bestand per 31. Dezember 2018	0	-592	-592
Nettobuchwert per 31. Dezember 2017	950	210'957	211'907
Nettobuchwert per 31. Dezember 2018	950	306'104	307'054

PROJEKT THE CIRCLE

Am 5. Februar 2015 haben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG den Kaufvertrag für das anteilige Grundstück von THE CIRCLE beurkundet und zum Eintrag ins Grundbuch angemeldet. Damit ist die in den Finanzierungsverträgen vorgesehene Miteigentümergeinschaft zwischen den beiden Partnern entstanden, bei der die Flughafen Zürich AG mit 51% und die Swiss Life AG mit 49% beteiligt sind. Anschliessend hat die Flughafen Zürich AG die bis zu diesem Zeitpunkt angefallenen Projektkosten für THE CIRCLE in die Miteigentümergeinschaft übertragen.

Aufgrund der vertraglichen Ausgestaltung wird die Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) gemäss IFRS 11 klassifiziert. In der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG werden deshalb die anteiligen Rechte an den Vermögenswerten sowie die anteiligen Verpflichtungen an den Schulden der Miteigentümergeinschaft in den jeweiligen Positionen erfasst und ausgewiesen.

Der anteilige Vermögenswert an der sich im Bau befindlichen Immobilie THE CIRCLE qualifiziert dabei als Renditeliegenschaft gemäss IAS 40. Die Flughafen Zürich AG hat sich in diesem Zusammenhang für die Anwendung des Anschaffungskosten-Modells (Cost-Prinzip) entschieden. Das ausgewiesene Grundstück THE CIRCLE mit einem Wert von rund CHF 1.0 Mio. stellt dabei den Anschaffungswert der anteiligen Landparzelle dar, auf dem das Projekt realisiert wird. Die Position «Projekt- und Baukosten» in der Höhe von

CHF 306.1 Mio. (Vorjahr: CHF 211.0 Mio.) beinhaltet die aufgelaufenen anteiligen Herstellungskosten.

Der anteilige aktuelle Marktwert (Fair Value) von THE CIRCLE beträgt per Bilanzstichtag CHF 373.3 Mio. (Vorjahr: CHF 242.6 Mio.). Die Ermittlung des entsprechenden Werts erfolgte durch einen externen Gutachter mittels der Discounted-Cashflow-Methode (Stufe 3). Der Fair Value wird bei dieser Methode aufgrund der Summe aller in Zukunft zu erwartenden, auf den heutigen Zeitpunkt diskontierten Nettoerträge (vor Steuern, Zinszahlungen, Abschreibungen und Amortisationen) bestimmt. Der Diskontierungssatz wird dabei in Abhängigkeit der jeweiligen Chancen und Risiken marktgerecht und risikoadjustiert festgelegt.

11 IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

(CHF in 1'000)	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Investitionen in Flughafen- Betreiberprojekte	Übrige immaterielle Vermögenswerte
Anschaffungswerte			
Bestand per 1. Januar 2017	188'558	0	76'357
Zugänge	0	51'294	434
Abgänge	0	0	-425
Transfer	0	0	8'596
Änderungen im Konsolidierungskreis	0	25'800	0
Bestand per 31. Dezember 2017	188'558	77'094	84'962
Bestand per 1. Januar 2018	188'558	77'094	84'962
Zugänge	0	66'763	3'937
Abgänge	-34'529	0	-2'142
Transfer	0	0	6'378
Umrechnungsdifferenzen	0	-13'382	-758
Bestand per 31. Dezember 2018	154'029	130'475	92'377
Abschreibungen/Amortisationen			
Bestand per 1. Januar 2017	-52'935	0	-65'951
Zugänge	-3'941	-1'901	-4'390
Abgänge	0	0	391
Bestand per 31. Dezember 2017	-56'876	-1'901	-69'950
Bestand per 1. Januar 2018	-56'876	-1'901	-69'950
Zugänge	-3'416	-5'586	-6'804
Abgänge	0	0	2'142
Umrechnungsdifferenzen	0	2'644	120
Bestand per 31. Dezember 2018	-60'292	-4'843	-74'492
Nettobuchwert per 31. Dezember 2017	131'682	75'193	15'012
Nettobuchwert per 31. Dezember 2018	93'737	125'632	17'885

IMMATERIELLER VERMÖGENSWERT AUS RECHT ZUR FORMELLEN ENTEIGNUNG

Mit der Erteilung der Betriebskonzession wurde der Flughafen Zürich AG auch ein Recht zur formellen Enteignung von lärmbelasteten Grundeigentümern gewährt. Das Recht zur formellen Enteignung wurde mit der Auflage übertragen, die damit verbundenen Kosten aus Entschädigungszahlungen zu übernehmen. Dieses Recht wird als immaterieller Vermögenswert aktiviert. Die Aktivierung erfolgt zu demjenigen Zeitpunkt, in dem aufgrund von letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden die voraussichtlichen Gesamtkosten abschätzbar werden und damit eine zuverlässige Kostenschätzung gemäss IAS 38.21 möglich wird.

Gestützt auf die Bundesgerichtsentscheide des ersten Halbjahrs 2018 in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum konnte die Flughafen Zürich AG per 30. Juni 2018 eine Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle

Enteignungsentschädigungen vornehmen. Basierend auf der vorgenommenen Neuberechnung konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen um CHF 34.5 Mio. reduziert werden (siehe [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)). Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um denselben Betrag vermindert.

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2018 weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 93.7 Mio. (Vorjahr: CHF 131.7 Mio.) aus. Die Amortisation erfolgt linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis Mai 2051).

INVESTITIONEN IN FLUGHAFEN-BETREIBERPROJEKTE

Bei den Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte in Höhe von CHF 125.6 Mio. (Vorjahr: CHF 75.2 Mio.) handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 aktivierte Mindestkonzessionszahlungen sowie getätigte Investitionen beinhalten. Sie betreffen mit CHF 30.4 Mio. (Vorjahr: CHF 24.4 Mio.) den Ausbau und Betrieb der chilenischen Flughäfen in Antofagasta und Iquique, an denen die Flughafen Zürich AG via ihre Tochtergesellschaft A-port Chile S.A. die Kontrollmehrheit hält, sowie mit CHF 95.2 Mio. (Vorjahr: CHF 50.8 Mio.) den Ausbau und Betrieb des brasilianischen Flughafens in Florianópolis, der durch die Tochtergesellschaft Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. wahrgenommen wird. Die Verpflichtungen im Zusammenhang mit den entsprechenden Konzessionen in Höhe von CHF 26.1 Mio. (Vorjahr: CHF 11.7 Mio.) sind als kurz- und langfristige Verbindlichkeiten (siehe [Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten](#)) erfasst.

IMPAIRMENT

Die Flughafen Zürich AG erstellt jährlich eine Kontrollrechnung auf Unternehmensstufe, um festzustellen, ob Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse bei den Sachanlagen (siehe [Ziffer 9, Sachanlagen](#)) und den immateriellen Vermögenswerten vorliegen. Als Grundlage für die Berechnung dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG sowie diverse Annahmen betreffend die zukünftige Entwicklung (zum Beispiel Passagier- und Verkehrsaufkommen, Investitionen, Hub-Status Flughafen Zürich sowie Diskontierungssatz). Die Kontrollrechnung per 31. Dezember 2018 zeigt, dass keine solchen Indikatoren vorliegen.

12 BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN GESELLSCHAFTEN

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A., Belo Horizonte (Brasilien) Kapital: BRL 474 Mio. (Vorjahr BRL 399 Mio.)/Beteiligungsquote 25.0% (Vorjahr 25.0%)	12'323	13'518
Administradora Uniqe IDC C.A., Porlamar (Venezuela) Kapital VEB 25 Mio. (Vorjahr VEB 25 Mio.)/Beteiligungsquote 49.5% (Vorjahr 49.5 %)	0	0
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Porlamar (Venezuela) Kapital VEB 10 Mio. (Vorjahr VEB 10 Mio.)/Beteiligungsquote 49.5% (Vorjahr 49.5%)	0	0
Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	12'323	13'518

BRASILIEN

Die Flughafen Zürich AG ist neben der brasilianischen CCR mit 25% an einem privaten Konsortium Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. beteiligt, das wiederum 51% am lokalen Flughafenunternehmen Concessionária no Aeroporto Internacional de Confins S. A. kontrolliert – die restlichen 49% der Aktien werden von der staatlichen Infraero gehalten. Damit ist die Flughafen Zürich AG seit 2014 zusammen mit CCR für den Ausbau

und Betrieb des internationalen Flughafens von Belo Horizonte im Bundesstaat Minas Gerais in Brasilien verantwortlich. Der Konzessionsvertrag ist auf 30 Jahre ausgelegt und beinhaltet vorgeschriebene Infrastrukturausbauten in den ersten Konzessionsjahren. Ende 2016 konnte nach nur 14 Monaten Bauzeit ein neues Terminal in Betrieb genommen werden. Es besteht ein Operations-, Management- und Service-Agreement (OMSA) mit der Konzessionärgesellschaft. Aus diesem Dienstleistungsvertrag fließen der Gesellschaft entsprechende Erträge zu. Die Flughafen Zürich AG stellt den Leiter für den Kommerzbereich sowie den Flugbetriebsleiter.

VENEZUELA

Die Flughafen Zürich AG und ihr Konsortiumspartner Unique IDC sind mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela, der Schweiz und Chile. Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Mio. sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang (rund USD 22.2 Mio., aufgelaufen per 31. Dezember 2018) an das Konsortium verpflichtet. Der Flughafen Zürich AG stehen 50% der Gesamtsumme der Zahlungen zu. Venezuela hat innerhalb der möglichen Frist vom 18. März 2015 die Aufhebung des ICSID-Schiedsspruchs aufgrund Verletzung von Verfahrensvorschriften verlangt. Die Entscheidung darüber wird in den nächsten Monaten erwartet. Unabhängig davon ist der Schiedsspruch schon jetzt bindend und vollstreckbar. Die Beteiligungswerte sind vollständig wertberichtigt.

WEITERE ANGABEN

In der nachfolgenden Tabelle sind die zusammengefassten Finanzinformationen hinsichtlich der assoziierten Gesellschaft Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. angegeben. Die Zahlen entsprechen dabei den Beträgen des in Übereinstimmung mit IFRS erstellten Abschlusses der assoziierten Gesellschaft.

SOCIEDADE DE PARTICIPAÇÃO NO AEROPORTO DE CONFINS S. A.

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Erträge	96'299	122'219
Verlust	-17'316	-12'272
Gesamtergebnis	-17'316	-12'272
Anlagevermögen	607'805	676'421
Umlaufvermögen	31'669	40'335
Langfristiges Fremdkapital	-498'857	-442'898
Kurzfristiges Fremdkapital	-44'089	-167'849
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	-47'238	-51'936
Nettoreinvermögen	49'290	54'073
Beteiligungsquote	25.0%	25.0%
Buchwert der assoziierten Beteiligung	12'323	13'518

13 FINANZANLAGEN AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	21'967	76'578
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	377'241	360'525
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	399'208	437'103

Bei den Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund handelt es sich im Wesentlichen um Obligationen in CHF sowie um einen gemischten Anlagefonds. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund und beträgt durchschnittlich rund vier Jahre. Die Verzinsung der Obligationen betrug 2018 zwischen 0.00% und 2.625% (2017: zwischen 0.00% und 2.625%). Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten angelegt (siehe Ziffer 6, Finanzergebnis, und Ziffer 24.1 a), Finanzielles Risk-Management, i), Ausfallrisiko).

14 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto ¹⁾	102'610	110'663
Wertberichtigung für erwarteten Kreditverlust	-586	-761
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	102'024	109'902

1) In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 21.8 Mio. (2017: CHF 27.1 Mio.) enthalten. Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts 2018 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2018 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entfallen auf die folgenden Regionen:

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Schweiz	35'013	41'927
Europa	9'110	10'004
Andere	7'670	6'031
Total Aviation	51'793	57'962
Schweiz	44'918	50'400
Europa	67	247
Lateinamerika	5'785	1'973
Andere	47	81
Total Non-Aviation	50'817	52'701
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	102'610	110'663

Die erwarteten Kreditausfälle auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stellen sich für das Berichtsjahr sowie für das Vorjahr wie folgt dar:

(CHF in 1'000)					31.12.2018
	Nicht fällig	Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	Fällig zwischen 31 und 60 Tagen	Fällig über 60 Tage	Total
Erwartete Kreditausfallrate (in %)	0.3	1.5	2.5	5.0	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	88'039	9'683	2'050	2'838	102'610
Erwarteter Kreditverlust	-248	-145	-51	-142	-586

(CHF in 1'000)					31.12.2017
	Nicht fällig	Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	Fällig zwischen 31 und 60 Tagen	Fällig über 60 Tage	Total
Erwartete Kreditausfallrate (in %)	0.3	1.5	2.5	4.0	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	88'719	12'269	1'428	8'247	110'663
Erwarteter Kreditverlust	-222	-179	-36	-325	-761

Bei annähernd 100% der nicht fälligen Forderungen handelt es sich um solche aus langjährigen Kundenbeziehungen. Aufgrund der Erfahrungswerte erwartet die Flughafen Zürich AG keine zusätzlichen Ausfälle.

15 ÜBRIGE FORDERUNGEN UND RECHNUNGSABGRENZUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Noch nicht in Rechnung gestellte Leistungen	14'686	11'119
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	380	566
Vorausbezahlte Leistungen	61'712	21'923
Aktive Rechnungsabgrenzungen	76'778	33'608
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	11'812	5'600
Sonstige Forderungen	627	1'712
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	89'217	40'920
davon Finanzinstrumente	15'066	11'685
davon übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	74'151	29'235

Die Marchzinsen aus den vorhandenen liquiden Mitteln des Airport Zurich Noise Fund, die als separates Vermögen angelegt sind (siehe auch Ziffer 13, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund, und Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund), wurden periodengerecht abgegrenzt.

Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts wurden sämtliche Leistungen des Berichtsjahrs fakturiert. Es sind keine überfälligen Forderungen unter den obigen Positionen ausgewiesen, die eine Wertberichtigung erfordern hätten.

16 FLÜSSIGE MITTEL UND FESTGELDER

(CHF in 1'000)	31.12.2018		31.12.2017	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	213	0	227	0
Post- und Bankguthaben	273'288	34'242	225'346	20'184
Call- und Festgelder ¹⁾	122'371	0	89'042	0
Total flüssige Mittel	395'872	34'242	314'615	20'184
Kurzfristige Festgelder ²⁾	149'167	0	230'000	0
Langfristige Festgelder ²⁾	37'500	0	41'667	0
Total Festgelder	186'667	0	271'667	0

- 1) Fälligkeit innerhalb von 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt.
2) Fälligkeit grösser als 90 Tage ab Erwerbszeitpunkt.

17 AKTIENKAPITAL UND RESERVEN

(Anzahl Aktien)	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 10)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Bestand per 1. Januar 2017	30'701'875	5'713	30'696'162
Erwerb von eigenen Aktien		2'349	-2'349
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-5'968	5'968
Bestand per 31. Dezember 2017	30'701'875	2'094	30'699'781
Erwerb von eigenen Aktien		5'185	-5'185
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-5'624	5'624
Bestand per 31. Dezember 2018	30'701'875	1'655	30'700'220

AKTIENRECHTE

Jede eingetragene Namenaktie berechtigt zur Teilnahme an der Generalversammlung der Gesellschaft und verfügt über eine Stimme.

EIGENE AKTIEN

Die Abgabe von eigenen Aktien an Mitarbeiter und Dritte erfolgt im Rahmen des Bonusprogramms, siehe dazu [Ziffer 3, Personalaufwand](#), sowie [Ziffer 24.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften](#). Der Bestand an eigenen Aktien dient diesem Beteiligungsprogramm sowie als Treasury-Bestand.

VERKEHRSWERTRESERVE

Diese Reserve enthielt bis zum 31. Dezember 2017 die kumulativen Verkehrswertanpassungen auf als zum Verkauf gehaltenen Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund.

UMRECHNUNGSDIFFERENZEN

Darin sind die Umrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Jahresrechnungen ausländischer Tochtergesellschaften sowie von Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften enthalten.

GEWINN JE AKTIE

Die für die Berechnung des Gewinns und des verwässerten Gewinns pro Aktie verwendeten Ergebnis- und Aktiendaten per 31. Dezember setzen sich wie folgt zusammen:

	2018	2017
Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF	237'832'160	285'224'564
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'691'512	30'698'833
Einfluss der verwässernden Aktien	8'873	7'046
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'700'385	30'705'879
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	7.75	9.29
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	7.75	9.29

AUSSCHÜTTUNGSBEGRENZUNG

Der für die Dividendenausschüttung zur Verfügung stehende Betrag basiert auf dem zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinn der Flughafen Zürich AG und wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts festgelegt. Diesbezüglich unterliegen per Bilanzstichtag Reserven in der Höhe von CHF 153.9 Mio. (Vorjahr: CHF 154.0 Mio.) infolge handelsrechtlicher Bestimmungen einer Ausschüttungssperre.

BEDEUTENDE AKTIONÄRE UND AKTIONÄRSAUFTEILUNG

Die Aufteilung der Aktionäre jeweils per 31. Dezember war wie folgt:

	2018	2017
Öffentliche Hand	38.60%	38.60%
Private	6.50%	4.69%
Unternehmungen	4.60%	4.55%
Pensionskassen	2.09%	1.96%
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Beständen)	25.78%	26.58%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	22.43%	23.62%
Total	100.00%	100.00%
Anzahl Aktionäre	13'592	9'862

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mindestens 5% der Stimmrechte:

	2018	2017
Kanton Zürich	33.33%	33.33%
Stadt Zürich	5.00%	5.00%

18 FINANZVERBINDLICHKEITEN

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Anleihen	1'050'244	1'050'134
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	25'711	11'665
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	1'655	3'010
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	7'860	11'751
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'085'470	1'076'560
Anleihen	38'204	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	438	0
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	1'355	1'752
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	2'660	2'967
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	42'657	4'719
Total Finanzverbindlichkeiten	1'128'127	1'081'279

Im Geschäftsjahr 2018 wurden in Übereinstimmung mit den bestehenden Leasingverträgen insgesamt CHF 1.8 Mio. der ausstehenden Leasingverbindlichkeiten zurückbezahlt (Vorjahr: CHF 1.7 Mio.).

Die übrigen lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten beinhalten Bankkredite der Tochtergesellschaften in Brasilien und Chile.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten	31.12.2018	31.12.2018	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungs-termin
	Nominalbetrag	Buchwert				
	(CHF in 1'000)	(CHF in 1'000)				
Anleihe	300'000	299'816	2012 – 2020	1.250%	nein	3.7.
Anleihe	400'000	399'792	2013 – 2023	1.500%	nein	17.4.
Anleihe	350'000	350'636	2017 – 2029	0.625%	nein	24.5.
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	52'495	25'711	2023 – 2047	n/a	nein	n/a
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	1'195	1'655	2019 – 2020	3.476%	nein	1. des Monats
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	7'860	7'860	2022	6.200%	nein	n/a
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		1'085'470				

Für die Fremdfinanzierungen wurden marktübliche Garantien und Zusicherungen abgegeben, die per Bilanzstichtag eingehalten sind.

Zusätzlich bestehen per Bilanzstichtag unbenützte Kreditlimiten in der Höhe von total CHF 239.9 Mio. (siehe Ziffer 24.1 a), [Finanzielles Risk Management](#), ii), [Liquiditätsrisiko](#)).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Fällig innerhalb 1 Jahr	42'657	4'719
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	701'497	314'455
Fällig nach 5 Jahren	383'973	762'105
Total Finanzverbindlichkeiten	1'128'127	1'081'279

Die Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten aufgrund von liquiditäts- und nichtliquiditätswirksamen Veränderungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	31.12.2017	Cash Flows	Nicht liquiditätswirksame Veränderungen			31.12.2018
			Zu-(+)/Abgänge(-)	Fremdwährungs-bewegungen	Wertveränderungen	
Anleihen	1'050'134				110	1'050'244
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	11'665		16'656	-2'610		25'711
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	3'010		-1'355			1'655
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	11'751		-2'822	-1'069		7'860
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'076'560	0	12'479	-3'679	110	1'085'470
Anleihen	0	40'582		-2'378	0	38'204
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0		74	364		438
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	1'752		-397			1'355
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	2'967	9	7	-323		2'660
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	4'719	40'591	-316	-2'337	0	42'657
Total Finanzverbindlichkeiten	1'081'279	40'591	12'163	-6'016	110	1'128'127

ÜBERSICHT LEASINGVERBINDLICHKEITEN

Die unten dargestellten Leasingverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen den unter Ziffer 9, Sachanlagen, dargestellten Leasingvertrag für die Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA), wobei der Zinssatz der entsprechenden Leasingverbindlichkeit per Bilanzstichtag 3.476% beträgt.

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahrs	1'887	1'887
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	1'207	3'094
Fällig nach 5 Jahren	0	0
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	3'094	4'981
Zukünftige Zinsen	-84	-219
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	3'010	4'762
Fällig innerhalb 1 Jahrs	1'815	1'752
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	1'195	3'010
Fällig nach 5 Jahren	0	0

19 RÜCKSTELLUNG FÜR FORMELLE ENTEIGNUNGEN SOWIE LÄRM- UND ANWOHNERSCHEIT

(CHF in 1'000)	Formelle Enteignungen	Lärm- und Anwohnerschutz	Total
Bestand per 1. Januar 2017	320'218	119'656	439'874
Auszahlung ¹⁾	-4'563	-17'319	-21'882
Reduktion Rückstellung	0	0	0
Barwertanpassung ²⁾	968	387	1'355
Bestand per 31. Dezember 2017	316'623	102'724	419'347
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahrs)	34'140	15'980	50'120
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	282'483	86'744	369'227
Bestand per 1. Januar 2018	316'623	102'724	419'347
Auszahlung ¹⁾	-8'263	-12'617	-20'880
Auflösung Rückstellung	-34'529	0	-34'529
Bildung Rückstellung	0	57'556	57'556
Barwertanpassung ²⁾	1'352	507	1'859
Bestand per 31. Dezember 2018	275'183	148'170	423'353
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahrs)	21'273	9'983	31'256
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	253'910	138'187	392'097

1) Im Auszahlungsbetrag bei den formellen Enteignungen sind nur die effektiven Zahlungen von Minderwerten berücksichtigt, nicht aber die gemäss Reglement des Airport Zurich Noise Fund weiteren damit verbundenen externen Kosten (siehe Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund).

2) Sowohl im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr erfolgte eine Neueinschätzung der Diskontsätze sowie der zeitlichen Verteilung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse.

RÜCKSTELLUNG FÜR FORMELLE ENTEIGNUNGEN

Im ersten Halbjahr 2018 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum. Diese Bundesgerichtsentscheide ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen. Basierend auf der vorgenommenen Neuberechnung nahmen die erwarteten Gesamtkosten im Bereich der formellen Enteignungen von CHF 385.0 auf CHF 350.0 Mio. ab. Damit konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen per 30. Juni

2018 um CHF 34.5 Mio. (nominal CHF 35.0 Mio.) reduziert werden. Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um denselben Betrag vermindert (siehe [Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#)).

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen CHF 350.0 Mio., wovon CHF 72.1 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 277.9 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2018 zum Barwert von CHF 275.2 Mio. ausgewiesen. Der Zinssatz für die Barwertanpassung der nominellen Zahlungsströme beträgt aufgrund eines leicht gesunkenen Zinsniveaus 0.25% (Vorjahr: 0.35%). Es wird nach wie vor damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2025 abgeschlossen werden können.

RÜCKSTELLUNG FÜR LÄRM- UND ANWOHNERSchUTZ

Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, im Gebiet, wo sie Erleichterungen von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte (Immissionsgrenzwert) beansprucht, Schallschutzmassnahmen umzusetzen. In diesem Zusammenhang hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Verfahren zur Nachtlärmsanierung eingeleitet. Dabei soll das Gebiet mit Erleichterungen gemäss dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, den der Bundesrat am 23. August 2017 festgesetzt hat, erweitert werden. In diesem Zusammenhang wurden per 30. Juni 2018 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten von CHF 340.0 Mio. für den Lärm- und Anwohnerschutz weitere Kosten in der Höhe von CHF 60.0 Mio. mit einem Barwert von CHF 57.6 Mio. zurückgestellt (siehe [Ziffer 5, Andere Erträge und Aufwendungen](#)).

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen CHF 400.0 Mio., wovon CHF 249.1 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 150.9 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2018 zum Barwert von CHF 148.2 Mio. ausgewiesen. Der Zinssatz für die Barwertanpassung der nominellen Zahlungsströme erhöhte sich trotz leicht gesunkenem Zinsniveau auf 0.35% (Vorjahr: 0.25%), da die durchschnittliche Frist der künftigen Auszahlungen aufgrund des erweiterten Schallschutzprogramms zugenommen hat. Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2030 (bisher 2025) abgeschlossen werden können.

20 AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

Die Flughafen Zürich AG refinanziert sämtliche im Zusammenhang mit Fluglärm entstehenden Kosten über spezielle Lärmgebühren. Mit dieser Refinanzierung wird dem Verursacherprinzip Rechnung getragen. Im Sinne der Transparenz werden die Kosten und Erträge im Zusammenhang mit Fluglärm in der Rechnung des Airport Zurich Noise Fund dargestellt. Der Airport Zurich Noise Fund stellt eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung dar. Diese Rechnung zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung der erhobenen Lärmgebühren abzüglich der liquiditätswirksamen Ausgaben für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen und Betriebskosten im Zusammenhang mit Fluglärm. Die Darstellung ist von der Rechnungslegung unabhängig. Die wesentlichen Zahlen der Fondsrechnung sind in der untenstehenden Tabelle dargestellt.

Weist die Fondsrechnung einen kumulierten Ertragsüberschuss aus, so werden die entsprechenden Mittel auf einem speziellen Anlagekonto ausgesondert. Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten zu einem Teil auf Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie und zu einem anderen Teil in einem gemischten Anlagefonds angelegt. Der aus den Anlagen fliessende Ertrag wird der Fondsrechnung gutgeschrieben.

Die detaillierte Fondsrechnung wird einem Komitee offengelegt, das sich aus Vertretern der Kunden des Flughafens Zürich sowie aus Behördenvertretern zusammensetzt. Das Reglement sowie weitere Informationen über den Airport Zurich Noise Fund (unter anderem eine Darstellung über die finanzielle Entwicklung) sind abrufbar unter www.flughafen-zuerich.ch/aznf.

Der Saldo des Airport Zurich Noise Fund hat sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2018	2017
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	443'505	457'924
Total Einnahmen Lärmgebühren	11'945	11'557
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-12'617	-17'320
Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	-8'629	-5'133
Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	434'204	447'028
Operative Kosten	-3'402	-3'295
Zinsertrag aus Finanzanlagen	1'109	1'730
Marktwertveränderungen und realisierte Kursgewinne/-verluste auf Finanzanlagen	-6'506	-1'958
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	425'405	443'505

1) Neben den Zahlungen für formelle Enteignungsentschädigungen sind in diesem Betrag auch die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) enthalten (siehe Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz).

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 16, Flüssige Mittel und Festgelder)	34'242	20'184
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	21'967	76'578
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	377'241	360'525
Abgrenzung gegenüber der Flughafen Zürich AG ¹⁾	-8'045	-13'782
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	425'405	443'505

1) Aus abrechnungstechnischen Gründen entsteht jeweils per Bilanzstichtag ein Guthaben oder eine Verpflichtung gegenüber der Flughafen Zürich AG. Im Folgemonat erfolgt jeweils der liquiditätsmässige Ausgleich.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Laufzeiten und Bonitäten der investierten Mittel des Airport Zurich Noise Fund:

(CHF in 1'000)	2019	2020	2021	2022	2023ff.	Total
Flüssige Mittel	34'242					34'242
AAA	9'412	13'929	44'549	15'180	66'848	149'918
AA+/AA/AA-	10'552	1'841		10'119	68'061	90'573
A+/A/A-	2'003	1'573	3'912	20'242	35'591	63'321
Ohne Rating					95'396	95'396
Übrige ¹⁾	-8'045					-8'045
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	48'164	17'343	48'461	45'541	265'896	425'405
in %	11.3	4.1	11.4	10.7	62.5	100.0

1) Aus abrechnungstechnischen Gründen entsteht jeweils per Bilanzstichtag ein Guthaben oder eine Verpflichtung gegenüber der Flughafen Zürich AG. Im Folgemonat erfolgt jeweils der liquiditätsmässige Ausgleich.

21 LATENTE STEUERGUTHABEN UND -VERBINDLICHKEITEN

Gemäss IAS 12.47 sind die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten mit dem bei der Auflösung erwarteten Steuersatz zu berechnen. Die Flughafen Zürich AG geht von einem unveränderten Steuersatz von 20.5% aus. Der erwartete Steuersatz bemisst sich aufgrund der am Sitz der Flughafen Zürich AG und ihrer Tochtergesellschaften massgebenden (gerundeten) Steuerbelastung.

Der Bestand der latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten entwickelte sich wie folgt:

(CHF in 1'000)	2018	2017
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten netto, per 1. Januar	-61'687	-49'409
Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht	2'617	-12'947
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	16'736	669
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember	-42'334	-61'687
davon latente Steuerguthaben	1'950	0
davon latente Steuerverbindlichkeiten	-44'284	-61'687

Die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten lassen sich folgenden Bilanzpositionen zuordnen:

	31.12.2018		31.12.2017	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Sachanlagen und übrige immaterielle Anlagen		-15'011		-17'845
Beteiligungen und übrige Finanzanlagen		-1'321		-1'321
Erneuerungsfonds		-35'588		-34'461
Fluglärmthematik		-24'224		-37'551
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten	50		28	
Vorsorgeverpflichtung	31'848		28'134	
Diverse Positionen	1'950	-38	1'329	
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, brutto	33'848	-76'182	29'491	-91'178
Verrechnung von Guthaben und Verbindlichkeiten	-31'898	31'898	-29'491	29'491
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto	1'950	-44'284	0	-61'687

22 LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Nettovorsorgeverpflichtungen	-143'466	-125'560
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer	-11'889	-11'678
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-155'355	-137'238

22.1 LEISTUNGEN NACH BEENDIGUNG DES ARBEITSVERHÄLTNISES

Die Flughafen Zürich AG unterhält die nachfolgenden Vorsorgepläne:

A) LEISTUNGSORIENTIERTE VORSORGEPLÄNE

Anschlussvertrag mit der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK)

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind für die berufliche Vorsorge bei der BVK angeschlossen. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für Angestellte des Kantons Zürich sowie weiterer Arbeitgeber. Die BVK ist bei der BVG- und Stiftungsaufsicht des Kantons Zürich registriert und wird von dieser beaufsichtigt.

Der Stiftungsrat der BVK – bestehend aus je neun Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern – ist das oberste Organ der Stiftung und damit für die strategischen Ziele und Grundsätze sowie für die Überwachung der Geschäftsführung zuständig. Die Geschäftsleitung ist verantwortlich für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben sowie der Anordnungen des Stiftungsrats und seiner Ausschüsse.

Die BVK untersteht den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG) und dessen Ausführungsbestimmungen. Im BVG werden der mindestens zu versichernde Lohn, die minimalen Altersgutschriften sowie deren Verzinsung und der Umwandlungssatz festgelegt. Aufgrund dieser gesetzlichen Bestimmungen sowie der Planausgestaltung ist die Flughafen Zürich AG als angeschlossener Arbeitgeber den versicherungsmathematischen Risiken wie dem Anlage-, Zins- und Invaliditätsrisiko oder dem Risiko der Langlebigkeit ausgesetzt.

Weiter ist das Führungsorgan der Vorsorgeeinrichtung gemäss den gesetzlichen Bestimmungen auch dafür verantwortlich, dass bei einer allfälligen Unterdeckung

Sanierungsmassnahmen beschlossen und umgesetzt werden, damit eine vollständige Deckung der künftigen Vorsorgeleistungen innert angemessener Frist wiederhergestellt wird. Dazu gehören unter anderem Sanierungsleistungen in Form von zusätzlichen Beiträgen.

Die BVK weist gemäss schweizerischer Rechnungslegung (Art. 44 BVV2) per 31. Dezember 2018 einen (ungeprüften) Deckungsgrad von 95.1% (Vorjahr: 100.0%) auf.

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind bei der BVK gegen die Risiken Alter, Tod und Invalidität versichert. Die Altersleistung wird in Abhängigkeit vom Bestand der einzelnen Sparkonten (Altersguthaben) zum Zeitpunkt der Pensionierung bestimmt und ergibt sich durch die Multiplikation des Altersguthabens mit dem im Reglement festgelegten Umwandlungssatz. Das ordentliche Pensionierungsalter ist 65 Jahre. Eine frühzeitige Pensionierung zu einem reduzierten Umwandlungssatz ist ab dem vollendeten 60. Altersjahr möglich. Die Flughafen Zürich AG entrichtet für alle versicherten Personen altersabhängige Beiträge in der Höhe von 6.0% bis 17.4% des versicherten Lohns sowie Risikobeiträge von 1.2%. Bis zum 20. Altersjahr fällt nur der Risikobeitrag an.

Die Vermögenswerte stammen aus den Vorsorgeplänen der BVK. Die Anlagestrategie wird durch den Stiftungsrat der BVK basierend auf den Vorschlägen und Empfehlungen des stiftungsratsinternen Anlageausschusses festgelegt, der sich im Speziellen mit der Vermögensbewirtschaftung der BVK befasst. Er bereitet alle anlagerelevanten Beschlüsse des Stiftungsrats vor und leitet und überwacht deren Vollzug durch die Geschäftsleitung. Er wird bei der Überwachung der Anlagestrategie und des Anlageprozesses zusätzlich von einem externen Investment Controller unterstützt.

Die Anlagestrategie («Asset Allocation») bewegt sich im Rahmen von taktischen Bandbreiten, um flexibel auf aktuelle Marktsituationen reagieren zu können. Ziel ist es, die Kapitalanlagen effektiv und effizient zu bewirtschaften. Die Vermögen sind dabei gut diversifiziert. Die Einhaltung der Anlagerichtlinien und die Anlageresultate werden periodisch überprüft.

Da die BVK als Gemeinschaftsstiftung keine separate Rechnung für die Flughafen Zürich AG erstellt, haftet die Gesellschaft im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften auch für die Verbindlichkeiten der anderen angeschlossenen Arbeitgeber.

Erläuterungen zu den Beträgen in der Konzernrechnung

Die versicherungsmathematische Bewertung der leistungsorientierten Verpflichtungen per 31. Dezember 2018 und des Dienstzeitaufwands wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des Planvermögens wurde per 31. Dezember 2018 basierend auf den zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses bekannten Informationen bestimmt.

Da für den Anschlussvertrag mit der Flughafen Zürich AG für das Planvermögen wie auch für die Aufteilung der Vermögenswerte in die Anlagekategorien per Bilanzstichtag keine separaten Angaben erhältlich waren, mussten für die Berechnungen des Planvermögens und die Aufteilung in die einzelnen Anlagekategorien Annahmen auf Basis der zur Verfügung stehenden Informationen getroffen werden.

Die per Stichtag in der Bilanz erfassten Nettovorsorgeverpflichtungen stellen sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-652'069	-642'408
Marktwert des Planvermögens	508'603	516'848
In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen	-143'466	-125'560

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2018	2017
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-642'408	-657'505
Laufender Dienstzeitaufwand	-21'379	-22'912
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-4'089	-3'867
Arbeitnehmerbeiträge	-11'504	-11'219
Ausbezahlte Leistungen	30'674	29'477
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-16'181	-1'523
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	0	20'122
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	12'818	5'019
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-652'069	-642'408

Per 31. Dezember 2018 beträgt die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtung 17.0 Jahre (Vorjahr: 17.4 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2018	2017
Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar	516'848	474'872
Arbeitgeberbeiträge	17'198	18'097
Arbeitnehmerbeiträge	11'504	11'219
Ausbezahlte Leistungen	-30'674	-29'477
Administrationskosten	-238	-258
Zinserträge auf Planvermögen	3'364	2'858
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-9'399	39'537
Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember	508'603	516'848

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2018	2017
Nettovorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-125'560	-182'633
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-22'342	-24'179
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	-12'762	63'155
Arbeitgeberbeiträge	17'198	18'097
Nettovorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-143'466	-125'560

Für das Geschäftsjahr 2019 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 18.6 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2018	2017
Laufender Dienstzeitaufwand	-21'379	-22'912
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-725	-1'009
Administrationskosten	-238	-258
In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag	-22'342	-24'179

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2018	2017
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-16'181	-1'523
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	0	20'122
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	12'818	5'019
Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge	-9'399	39'537
Im sonstigen Gesamtergebnis erfasster Betrag	-12'762	63'155

Annahmen zu versicherungstechnischen Berechnungen:

(in % oder Jahren)	2018	2017
Diskontierungssatz per 31. Dezember	0.80	0.65
Inflation	0.75	0.50
Künftige Lohnerhöhungen (inkl. Inflation)	1.50	1.00
Künftige Rentenerhöhungen	0.00	0.00
Lebenserwartung im Alter 65 (Anzahl Jahre):		
Frauen (Alter 45)	25.7	25.5
Frauen (Alter 65)	23.8	23.7
Männer (Alter 45)	23.7	23.5
Männer (Alter 65)	21.8	21.7

Der Diskontierungszinssatz basiert auf an der Schweizer Börse SIX kotierten Unternehmensanleihen von in- und ausländischen Emittenten in Schweizer Franken mit AA-Rating. Die Lohnentwicklung entspricht dem Durchschnittswert der letzten Jahre und den aktuellen zukünftigen Erwartungen des Managements. Es wird mit keinen künftigen Rentenerhöhungen gerechnet, weil die Vorsorgestiftung nicht über genügend Wertschwankungsreserven verfügt.

Die Annahme der Lebenserwartung per 31. Dezember 2018 wurde durch eine Projektion der zukünftigen Sterblichkeitsverbesserungen nach dem Continuous-Mortality-Investigation 2016 Modell (CMI-Modell»), basierend auf historisch beobachteten Sterblichkeitsverbesserungen in der Schweiz und einer zukünftigen langfristigen Sterblichkeits-Verbesserungsrate von 1.50% ermittelt. Aus der erstmaligen Anwendung des CMI-Modells per 31. Dezember 2017 resultierte eine Verminderung der Vorsorgeverpflichtung um CHF 15.7 Mio., die im Vorjahr als Teil der Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtung im sonstigen Gesamtergebnis erfasst wurde.

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	31.12.2018	31.12.2017
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	4.7	4.1
Aktien	33.3	34.8
Obligationen	36.8	34.9
Immobilien	17.0	16.9
Andere	8.2	9.3
Total	100.0	100.0

Sensitivitäten

Der Diskontsatz, die Annahme betreffend künftige Lohnerhöhungen sowie der Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben stellen die wesentlichen Faktoren für die Berechnung des Barwerts der Vorsorgeverpflichtungen dar. Eine Veränderung der Annahmen um +0.25% beziehungsweise –0.25% hat folgende Auswirkungen auf den Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (DBO):

(CHF in 1'000)	2018		2017	
	+0.25%	–0.25%	+0.25%	–0.25%
Diskontierungssatz	–24'127	26'083	–23'769	25'696
Künftige Lohnerhöhungen	1'956	–1'304	1'285	–642
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	1'956	–1'304	1'285	–642

Die obenstehenden Sensitivitätsberechnungen basieren darauf, dass sich jeweils eine Annahme verändert, während die anderen Annahmen konstant bleiben. In der Praxis bestehen jedoch gewisse Korrelationen zwischen den einzelnen Annahmen. Für die Berechnung der Sensitivitäten wurde die gleiche Methode angewendet, mit der auch die per Bilanzstichtag erfassten Vorsorgeverpflichtungen berechnet wurden.

B) BEITRAGSORIENTIERTER VORSORGEPLAN

Es besteht ein Anschlussvertrag mit der Zürich Versicherungsgesellschaft zugunsten der Rentner der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG). Diese Versichertengruppe ist nicht in die BVK übergetreten. Es handelt sich um einen beitragsorientierten Plan, der voll ausfinanziert ist. Die Zürich Versicherungsgesellschaft übernimmt alle zukünftigen Leistungen.

22.2 ANDERE LANGFRISTIG FÄLLIGE LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

Die Flughafen Zürich AG entrichtet ihren Mitarbeitenden gemäss Anstellungsreglement vom 1. Januar 2016 Treueprämien auf Basis der geleisteten Dienstjahre. Die entsprechende Rückstellung in der Höhe von CHF 11.9 Mio. (Vorjahr: CHF 11.7 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, die per Bilanzstichtag 9.3 Jahre (Vorjahr: 9.2 Jahre) beträgt.

23 ÜBRIGES KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL UND RECHNUNGSABGRENZUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	28'964	37'457
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	7'373	7'373
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	25'882	38'211
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	27'886	13'464
Passive Rechnungsabgrenzungen	90'105	96'505
Cross Currency Swap	5'624	6'088
Personal Guthaben (Ferien und Überzeit)	4'636	4'078
An- und Vorauszahlungen von Kunden	7'819	9'225
Sozialversicherungsbeiträge	19	5'919
Andere Verpflichtungen	3'556	4'083
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	111'759	125'898
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	62'219	83'041
davon zu Marktwerten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	5'624	6'088
davon übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	43'916	36'769

24 WEITERE ANGABEN

24.1 ANGABEN ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG EINER RISIKOBEURTEILUNG

Die Flughafen Zürich AG hat die Sicherstellung eines umfassenden Risk Management als strategisches Unternehmensziel formuliert und sich zu einer ganzheitlichen und systematischen Risikobewältigung verpflichtet.

Das Risk Management sorgt für einen disziplinierten und bewussten Umgang mit Risiken. Es gewährleistet die Transparenz über alle mit der Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken sowie die laufende Verbesserung und Kontrolle der Risikosituation.

Das Risk-Management-System ist das Führungs- und Arbeitsinstrument für die unternehmerische Risikobewältigung. Es enthält die folgenden Elemente:

- Risikopolitische Ziele und Grundsätze
- Risk-Management-Organisation
- Risk-Management-Prozess (Methode zur Risikobewältigung)
- Risikoberichterstattung
- Überprüfung und Bewertung des Risk-Management-Systems

Das Rückgrat des Systems bildet die Risk-Management-Organisation, welche die folgenden Rollen umfasst:

VERWALTUNGSRAT, GESCHÄFTSLEITUNG UND CHIEF RISK OFFICER

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung tragen die aktienrechtliche Gesamtverantwortung für die Existenz- und Rentabilitätssicherung. Dem Verwaltungsrat obliegt dabei die Oberaufsicht über das Risk Management. Der Chief Financial Officer ist gleichzeitig der Risk-Management-Beauftragte der Geschäftsleitung (Chief Risk Officer).

ABTEILUNG RISK MANAGEMENT & VERSICHERUNGEN

Die zentrale Abteilung Risk Management & Versicherungen wird vom Riskmanager geleitet. Er ist in dieser Funktion dem Chief Risk Officer unterstellt. Die Abteilung unterstützt die Linienstellen in allen Belangen des Risk Management und ist zuständig für die Risikoberichterstattung sowie für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Risk-Management-Systems.

LINIENSTELLEN (BEREICHE UND ABTEILUNGEN)

Im Rahmen ihrer Funktion tragen die Linienstellen auch die Verantwortung für die Risiken in ihrem Bereich beziehungsweise in ihrer Abteilung und bearbeiten diese operativ im Rahmen des Risk-Management-Systems (Risk-Owner-Konzept).

FACHSTELLEN

In Abstimmung mit der Abteilung Risk Management & Versicherungen übernehmen die Fachstellen eine spezifische, risikobezogene Querschnittfunktion im Unternehmen, wie zum Beispiel Liquiditätsmanagement, Arbeitssicherheit, Informationssicherheit, Brandschutz oder Notfallplanung.

Bei der Risikoberichterstattung beschreibt die Flughafen Zürich AG die wichtigsten identifizierten Unternehmensrisiken im Detail und bewertet sie sowohl im Hinblick auf die Eintretenswahrscheinlichkeit als auch auf die möglichen betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen. Zudem werden Verantwortlichkeiten und ein terminierter Massnahmenplan definiert, der festhält, wie das entsprechende Risiko minimiert werden kann. Die Risk-Management-Organisation überwacht die Umsetzung der definierten Massnahmen laufend.

A) FINANZIELLES RISK MANAGEMENT

Die Flughafen Zürich AG ist aufgrund ihrer Tätigkeit verschiedenen finanziellen Risiken ausgesetzt wie:

- i) Ausfallrisiko
- ii) Liquiditätsrisiko
- iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

Die nachfolgenden Abschnitte geben einen Überblick über das Ausmass der einzelnen finanziellen Risiken sowie die Ziele, Grundsätze und Prozesse für die Messung, Überwachung und Absicherung der Risiken sowie über das Kapitalmanagement der Gruppe. Weitere Informationen zu finanziellen Risiken sind auch in den übrigen Erläuterungen des Anhangs enthalten.

i) Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko ist das Risiko, dass die Flughafen Zürich AG finanzielle Verluste erleidet, falls ein Kunde oder eine Gegenpartei eines Finanzinstruments ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Ausfallrisiken können auf flüssigen Mitteln, auf aktiven Rechnungsabgrenzungen, auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf Finanzanlagen bestehen.

Die Flughafen Zürich AG investiert ihre flüssigen Mittel und Festgelder als Einlagen bei bedeutenden Banken mit einem solventen Rating. Ausserdem werden allfällige Risiken auf flüssigen Mitteln und Festgeldern weiter minimiert, indem nicht ein einzelnes Bankinstitut, sondern verschiedene Finanzdienstleister berücksichtigt werden.

Die per Bilanzstichtag jeweils bestehenden aktiven Rechnungsabgrenzungen werden in der Regel innert Monatsfrist fakturiert und anschliessend im Rahmen der Bewirtschaftung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen überwacht.

Mit Ausnahme des Hauptkunden Swiss bestehen die Kundenforderungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 21.8 Mio. (Vorjahr: CHF 27.1 Mio.) enthalten (siehe [Ziffer 14, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen](#)). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts 2018 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2018 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

Das Ausmass des Ausfallrisikos wird hauptsächlich durch die individuellen Charakteristiken jedes einzelnen Kunden bestimmt. Die Risikobeurteilung beinhaltet eine Einschätzung der Kreditwürdigkeit unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Kunden, der Erfahrungen aus der Vergangenheit sowie weiterer Faktoren. Die Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird in der Regel wöchentlich überwacht. Wo notwendig werden risikomindernde Zahlungskonditionen (hauptsächlich Vorfakturierung) eingesetzt respektive Sicherheiten (hauptsächlich Bankgarantien) eingefordert.

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden von professionellen Finanzinstituten zu einem Teil auf Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen und zu einem anderen Teil in einem gemischten Anlagefonds angelegt. Dabei haben die Werterhaltung und die Flexibilität bezüglich frühzeitiger Liquidierbarkeit der Anlagen Priorität. Der direkte Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ist nicht erlaubt. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund und beträgt durchschnittlich rund vier Jahre. Für direkt gehaltene Anleihen entspricht das Mindestrating einem BBB+ (Standard & Poor's) beziehungsweise einem Baa1 (Moody's) oder einem vergleichbaren Rating einer anderen anerkannten Ratingagentur (siehe [Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund](#)).

Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der einzelnen finanziellen Aktiven. Es bestehen keine Garantien und ähnlichen Verpflichtungen, die zu einer Erhöhung des Risikos über die Buchwerte hinausführen könnten. Das maximale Ausfallrisiko per Bilanzstichtag war wie folgt:

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	395'659	314'388
Festgelder (kurz- und langfristig)	186'667	271'667
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	377'241	360'525
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	102'024	109'902
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	21'967	76'578
Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	15'066	11'685
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6'713	21
Total maximales Ausfallrisiko	1'105'337	1'144'766

ii) Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass die Flughafen Zürich AG ihren finanziellen Verpflichtungen bei Fälligkeit nicht nachkommen kann.

Die Flughafen Zürich AG überwacht das Liquiditätsrisiko durch ein vorsichtiges Liquiditätsmanagement. Die Gesellschaft verfolgt dabei den Grundsatz, jederzeit genügend Flexibilität und Spielraum hinsichtlich kurzfristig verfügbarer liquider Mittel zu haben. Das schliesst das Sicherstellen einer ausreichenden Reserve an flüssigen Mitteln, die Möglichkeit zur Finanzierung durch einen adäquaten Betrag aus zugesagten Kreditlimiten und die Fähigkeit zur Emission am Kapitalmarkt mit ein. Zu diesem Zweck wird eine rollende Liquiditätsplanung auf Basis der erwarteten Geldflüsse vorgenommen und regelmässig aktualisiert. Die Überwachung des Liquiditätsrisikos erfolgt durch das Treasury. Der Flughafen Zürich AG stehen per Bilanzstichtag die folgenden unbenützten Kreditlimiten zur Verfügung:

(CHF in 1'000)	Laufzeit bis	31.12.2018	31.12.2017
Betriebskreditlimiten (committed credit lines)	31.12.2019	240'000	240'000
Total Kreditlimiten		240'000	240'000
Beanspruchung ¹⁾		-60	-1'522
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		239'940	238'478

1) Letter of Credit und Bankgarantien.

Die folgende Tabelle zeigt die vertraglichen Fälligkeiten (inklusive Zinsen) der durch die Flughafen Zürich AG gehaltenen Finanzverbindlichkeiten:

(CHF in 1'000)		Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
31. Dezember 2018	Buchwert				
Anleihen	1'088'448	1'149'608	49'983	736'500	363'125
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	26'149	52'932	438	5'281	47'213
Leasingverbindlichkeiten	3'010	3'094	1'887	1'207	0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	10'520	10'520	2'660	7'860	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	53'625	53'625	53'625	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	90'105	90'105	90'105	0	0
Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten	1'271'857	1'359'884	198'698	750'848	410'338
Cross Currency Swap	5'624	5'624	1'406	4'218	0
Total derivative finanzielle Verbindlichkeiten	5'624	5'624	1'406	4'218	0
Total	1'277'481	1'365'508	200'104	755'066	410'338

(CHF in 1'000)		Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
31. Dezember 2017	Buchwert				
Anleihen	1'050'134	1'123'501	11'938	340'250	771'313
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	11'665	46'576	0	0	46'576
Leasingverbindlichkeiten	4'762	4'981	1'887	3'094	0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	14'718	14'718	2'967	11'751	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	39'846	39'846	39'846	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	83'041	83'041	83'041	0	0
Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten	1'204'166	1'312'663	139'679	355'095	817'889
Cross Currency Swap	6'088	6'088	1'218	4'870	0
Total derivative finanzielle Verbindlichkeiten	6'088	6'088	1'218	4'870	0
Total	1'210'254	1'318'751	140'897	359'965	817'889

iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

Das Marktrisiko ist das Risiko, dass sich Änderungen in Marktpreisen, wie Wechselkurse und Zinsen, auf das Finanzergebnis oder auf die Bewertung von Finanzinstrumenten auswirken.

Das Ziel des Marktrisikomanagements ist die Überwachung und Kontrolle von solchen Risiken, um sicherzustellen, dass diese einen bestimmten Umfang nicht überschreiten.

iiia) Fremdwährungsrisiko

Die Funktionalwährung der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG ist der Schweizer Franken (CHF). Der Konzern ist Fremdwährungsbewegungen vor allem beim Brasilianischem Real (BRL), Chilenischem Peso (CLP), US-Dollar (USD) und Euro (EUR) ausgesetzt.

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des Schweizer Frankens um 5% gegenüber den entsprechenden Währungen per 31. Dezember 2018 hätte das Konzerneigenkapital beziehungsweise das Konzernergebnis um untenstehende Beträge erhöht respektive verringert. Diese Analyse geht davon aus, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Zinssätze, unverändert bleiben.

(CHF in 1'000)	Verteuerung CHF plus 5%		Abwertung CHF minus 5%	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
BRL	-3'549	0	3'549	0
CLP	-921	0	921	0
USD	0	-299	0	299
EUR	0	-41	0	41
31. Dezember 2018	-4'470	-340	4'470	340
BRL	-2'194	0	2'194	0
CLP	-841	0	841	0
USD	0	-1'891	0	1'891
EUR	0	-145	0	145
31. Dezember 2017	-3'035	-2'036	3'035	2'036

iiib) Zinssatzrisiko

Das Zinssatzrisiko teilt sich auf in ein zinsbedingtes Cashflow-Risiko, das heisst das Risiko, dass sich die zukünftigen Zinszahlungen aufgrund von Schwankungen des Marktzinssatzes

ändern, sowie ein zinsbedingtes Risiko einer Änderung des Marktwerts, das heisst das Risiko, dass sich der Marktwert eines Finanzinstruments aufgrund von Schwankungen des Marktzinssatzes verändert.

Grundsätzlich werden Fremdfinanzierungen mit festverzinslichen Konditionen und in der Funktionalwährung CHF bevorzugt. Sind jedoch Fremdfinanzierungen in Fremdwährung zu attraktiveren Konditionen zu beschaffen, so werden das Fremdwährungs- und das Zinssatzrisiko abgesichert. Ziel ist es, bei solchen Fremdwährungstransaktionen fixe Zinszahlungen und Amortisationen in der Funktionalwährung CHF zu leisten.

Sämtliche langfristigen Finanzierungen sind mit einem fixen Zinssatz abgeschlossen. Das Zinssatzrisiko auf kurzfristigen variablen Vorschüssen wird fallweise mittels Zinssatzswaps abgesichert.

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen sowie einem gemischten Anlagefonds angelegt. Der direkte Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ist in diesem Zusammenhang nicht erlaubt.

Zum Bilanzstichtag verfügte die Flughafen Zürich AG über folgendes Zinssatzprofil bei den verzinslichen Finanzinstrumenten:

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Festgelder (kurz- und langfristig)	186'667	271'667
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	303'812	329'649
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	490'479	601'316
Flüssige Mittel	361'630	294'431
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	34'242	20'184
Variabel verzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	0	6'004
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	395'872	320'619
Total verzinsliche Aktiven	886'351	921'935
Anleihen (kurz- und langfristig)	-1'088'448	-1'050'134
Leasingverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-3'010	-4'762
Übrige Finanzverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-10'520	-14'718
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-1'101'978	-1'069'614
Total verzinsliche Passiven	-1'101'978	-1'069'614

Die folgende Tabelle zeigt die Sensitivitätsanalyse für variable und festverzinsliche Finanzinstrumente bei einer Abweichung von 50 Basispunkten:

(CHF in 1'000)	Anstieg Zinsniveau um 50 Basispunkte		Rückgang Zinsniveau um 50 Basispunkte	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	1'574	0	-1'574
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-5'828	0	5'828	0
31. Dezember 2018	-5'828	1'574	5'828	-1'574
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	1'251	0	-1'251
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-5'203	0	5'203	0
31. Dezember 2017	-5'203	1'251	5'203	-1'251

B) VERKEHRSWERTE (FAIR VALUES)

Die Bilanzwerte der flüssigen Mittel, Festgelder, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der übrigen kurzfristigen Forderungen und des kurzfristigen Fremdkapitals entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd den Fair Values.

Finanzanlagen im Airport Zurich Noise Fund: Der Fair Value der Obligationen entspricht dem Börsenkurs der Wertschriften per Bilanzstichtag (Stufe 1). Der Fair Value des gemischten Anlagefonds entspricht dem nicht angepassten Nettoinventarwert, da die Anteile per Bilanzstichtag zu diesem Wert zurückgegeben werden können (Stufe 2).

Finanzverbindlichkeiten: Der Fair Value der Anleihen entspricht dem Börsenkurs (Stufe 1).

Derivative Finanzinstrumente: Der Fair Value des Cross Currency Swap wird anhand der Marktwert-Methode bestimmt (Stufe 2). Die wesentlichen Inputfaktoren sind am Markt beobachtbare Wechselkurse und Zinssätze. Die nicht beobachtbaren Inputfaktoren haben keinen signifikanten Bewertungseinfluss.

(CHF in 1'000)	31.12.2018		31.12.2017	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (Obligationen)	303'812	307'599	335'654	335'654
Total Finanzanlagen	303'812	307'599	335'654	335'654
Anleihen	-1'088'448	-1'121'597	-1'050'134	-1'095'379
Total Finanzverbindlichkeiten	-1'088'448	-1'121'597	-1'050'134	-1'095'379

C) KATEGORIEN VON FINANZINSTRUMENTEN

Die folgenden Tabellen zeigen die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie sowohl für das Berichtsjahr als auch für das Vorjahr:

(CHF in 1'000)	31.12.2018
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Collateral und kurzfristige Geldanlagen	395'659
Kurz- und langfristige Festgelder	186'667
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	102'024
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	15'066
Übrige Finanzanlagen	6'713
Total Darlehen und Forderungen	706'129
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (Obligationen)	303'812
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzanlagen	303'812
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (gemischter Anlagefonds)	95'396
Total zu Marktwerten bewertete Finanzanlagen	95'396
Finanzverbindlichkeiten	-1'128'127
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-53'625
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-90'105
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-1'271'857
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (Cross Currency Swap)	-5'624
Total zu Marktwerten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-5'624

(CHF in 1'000)	31.12.2017
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Collateral und kurzfristige Geldanlagen	314'388
Festgelder (kurz- und langfristig)	271'667
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	109'902
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	11'685
Übrige Finanzanlagen	11
Total Darlehen und Forderungen	707'653
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (kurz- und langfristig)	437'103
Übrige Finanzanlagen	7'920
Total zur Veräusserung verfügbare Finanzanlagen	445'023
Finanzverbindlichkeiten	-1'081'279
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-39'846
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-83'041
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-1'204'166
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (Cross Currency Swap)	-6'088
Total zu Marktwerten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-6'088

D) VERKEHRSWERTE FINANZINSTRUMENTE NACH HIERARCHIESTUFEN

Finanzinstrumente, die entweder zum Verkehrswert erfasst sind oder für die Verkehrswerte offengelegt werden, sind entsprechend dem Ermessensspielraum bei den zur Ermittlung des Verkehrswerts verwendeten Inputfaktoren nach folgenden Hierarchiestufen kategorisiert:

Stufe 1 (Notierte Marktpreise)

Die Inputfaktoren für die Bewertung der Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten bilden notierte, nicht bereinigte Preise, die am Bewertungsstichtag an aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten ermittelt werden.

Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)

Die Bewertung der Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten basiert auf Inputfaktoren (mit Ausnahme der unter Stufe 1 erwähnten notierten Preise), die für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachtbar sind.

Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren)

Die Inputfaktoren für diese Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten sind nicht beobachtbar.

(CHF in 1'000)	31.12.2018			01.01.2018			31.12.2017		
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zur Veräusserung gehaltene Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund zum Marktwert ¹⁾							335'653	101'450	
Gemischter Anlagefonds des Airport Zurich Noise Fund zum Marktwert ²⁾		95'396			101'450				
Cross Currency Swap		-5'624			-6'088			-6'088	

1) Die Veränderung im Vergleich von 31. Dezember 2017 und 1. Januar 2018 ist auf die Einführung von IFRS 9 zurückzuführen. Für weitere Ausführungen siehe auch Anhang zur Konzernrechnung, I. Grundsätze der Konzernrechnungslegung, IFRS 9 Finanzinstrumente.

2) Der gemischte Anlagefonds des AZNF wird nach wie vor zu Marktwerten bewertet. Die Veränderungen im Marktwert werden seit dem 1. Januar 2018 erfolgswirksam verbucht (vorher via sonstiges Gesamtergebnis). Siehe auch Veränderung des Konzerneigenkapitals, Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9.

E) KAPITALMANAGEMENT

Bei der Bewirtschaftung des Kapitals achtet die Flughafen Zürich AG insbesondere darauf, dass die Weiterführung der operativen Tätigkeit des Konzerns gewährleistet ist, eine angemessene Rendite für die Aktionäre erzielt wird und die Bilanzstruktur, vor allem in Phasen grosser Investitionstätigkeit und unter Berücksichtigung der Kapitalkosten, optimiert werden kann. Um diese Ziele zu erreichen, kann die Flughafen Zürich AG die Dividendenauszahlung anpassen oder Kapital an die Aktionäre zurückzahlen.

Die Flughafen Zürich AG überwacht laufend die folgenden finanziellen Kennzahlen: die Eigenkapitalquote, den Verschuldungsfaktor sowie den Zinsdeckungsgrad. Als wichtigster Grundsatz gilt dabei, dass das Verhältnis zwischen Fremd- und Eigenkapital auf die planbaren Cashflows und Investitionen abgestimmt und eher konservativ ausgeprägt ist. Damit wird sichergestellt, dass die hohe unternehmerische Flexibilität zu jedem Zeitpunkt, also auch bei unvorhersehbaren Ereignissen, sichergestellt ist.

Für den Zweck von Mitarbeiter- und Bonusprogrammen können jeweils eigene Aktien im benötigten Umfang gehalten werden. Es dürfen jedoch keine Mehrjahresvorräte an eigenen Aktien für Beteiligungsprogramme angelegt werden. Das Halten von eigenen Aktien als Akquisitionswährung (Aktientausch bei möglichen Unternehmensübernahmen) ist nicht gestattet. Ebenso wenig dürfen eigene Aktien zwecks Spekulation auf höhere Verkaufspreise gehalten werden. Der kumulierte Anteil an eigenen Aktien darf in keinem Fall 10% der gesamten herausgegebenen Aktien übersteigen.

24.2 MIETVERTRÄGE

Die von der Flughafen Zürich AG als Vermieterin abgeschlossenen Mietverträge teilen sich in Fix- und Umsatzmietverträge auf:

A) FIXMIETVERTRÄGE

Fixmietverträge umfassen insbesondere Mietverträge für Büro-, Lager-, Archiv- und Werkstattflächen. Sie sind aufgeteilt in befristete und unbefristete Verträge, wobei Letztere mit entsprechender Vorankündigung üblicherweise auf sechs oder zwölf Monate kündbar sind.

B) UMSATZMIETVERTRÄGE

Umsatzmietverträge umfassen insbesondere Mietverträge für gewerbliche Flächen. In der Regel sehen diese mit den Partnern abgeschlossenen Verträge garantierte Grundmieten und umsatzabhängige Mietanteile mit einer festen Mietdauer von fünf Jahren ohne weitere Option vor. Zudem existieren gewisse Verträge mit Grundmieten und umsatzabhängigen Mietanteilen in Abhängigkeit der Passagierentwicklung oder von Vorjahresumsätzen.

Die Kommerzerträge (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage) und die Erträge aus der Liegenschaftenbewirtschaftung (Mietverträge und Pachtzinsen) beinhalten in der Berichtsperiode bedingte Mietzahlungen in der Höhe von CHF 24.0 Mio. (siehe auch [Ziffer 2, Erträge](#)).

Per Bilanzstichtag stehen die folgenden Mindestmietzahlungen (Fixmieten sowie garantierte Grundmieten) im Rahmen von unkündbaren Mietverhältnissen aus:

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Fälligkeit bis 1 Jahr	202'615	184'304
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	675'995	558'469
Fälligkeit über 5 Jahre	403'071	488'045
Total	1'281'681	1'230'818

24.3 INVESTITIONSVERPFLICHTUNGEN

Per Bilanzstichtag bestehen Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von insgesamt rund CHF 280 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage (CHF 145 Mio.), die Erneuerung der Elektroversorgung Airfield (CHF 23 Mio.), die Sanierung des Werkhofareals (CHF 15 Mio.) sowie die Sanierung der Parkanlagen (CHF 15 Mio.). Weiter bestehen für das Projekt THE CIRCLE anteilige Investitionsverpflichtungen in der Höhe von rund CHF 200 Mio.

24.4 EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Es sind verschiedene Gerichtsverfahren und Forderungen gegenüber der Flughafen Zürich AG im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit hängig. Nach Meinung des Unternehmens wird die Höhe der zur Beilegung dieser Klagen und Forderungen erforderlichen Geldbeträge die Konzernrechnung und den Cashflow der Flughafen Zürich AG nicht in bedeutendem Ausmass negativ beeinflussen.

Je nach weiterer beziehungsweise abschliessender Rechtsprechung – vor allem hinsichtlich Südanflugsbereich – können insbesondere die «neuen», aber auch die «alten» Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und passivierten

Lärmkosten führen würden. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Die Flughafen Zürich AG gewährt im Rahmen ihres Engagements für den Ausbau und Betrieb des Flughafens Confins in Belo Horizonte eine Garantie zur Kreditsicherung der lokalen Fremdfinanzierung, die von der brasilianischen Entwicklungsbank Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) bereitgestellt wird. Der Betrag aus dieser Garantie beträgt per Bilanzstichtag CHF 26.5 Mio. (Vorjahr: CHF 15.9 Mio.). Weiter ist die Gesellschaft eine Rückbürgschaft für eine Erfüllungsgarantie eingegangen, die die Betreibergesellschaft Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. gegenüber der brasilianischen Flugaufsichtsbehörde ANAC abgeben musste. Per Bilanzstichtag beläuft sich der Betrag aus der Rückbürgschaft auf CHF 10.6 Mio. (Vorjahr: CHF 12.0 Mio.).

Im Zusammenhang mit der Konzession für den Flughafen in Florianópolis ist die Betreibergesellschaft Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. eine Erfüllungsgarantie gegenüber der brasilianischen Flugaufsichtsbehörde ANAC eingegangen. Per Bilanzstichtag beläuft sich der Betrag aus der Rückbürgschaft auf CHF 28.8 Mio. (Vorjahr: CHF 33.5 Mio.).

Darüber hinaus hat die Gesellschaft Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. mit der brasilianischen Simplific Pavarini Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários im Juni 2018 eine einjährige Schuldverschreibung abgeschlossen. Die Schuldverschreibung, die zwei Tranchen in Höhe von je BRL 150 Mio. umfasst, dient zur Finanzierung der im Konzessionsvertrag festgelegten obligatorischen Infrastrukturmassnahmen und beinhaltet unter anderem den Bau eines neuen Terminalgebäudes, die Erweiterung der Parkflächen und die Verlängerung der Piste am Flughafen Florianópolis. Zur Kreditsicherung der lokalen Fremdfinanzierung gewährt die Flughafen Zürich AG eine Garantie gegenüber Simplific Pavarini Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários. Per Bilanzstichtag wurde eine erste Tranche der Schuldverschreibung in der Höhe von BRL 150 Mio. (CHF 38.0 Mio.) gezogen.

Im Rahmen der Konzessionen für die Flughäfen in Antofagasta und Iquique sind die jeweiligen Betreibergesellschaften Rückbürgschaften für Erfüllungsgarantien gegenüber dem chilenischen Ministerium für öffentliche Bauten («Ministerio de Obras Públicas») eingegangen. Per Bilanzstichtag beläuft sich der Betrag aus diesen Rückbürgschaften auf insgesamt CHF 7.0 Mio. (Vorjahr: CHF 6.9 Mio.).

Die Flughafen Zürich AG haftet für die Schulden der Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE sowie der einfachen Gesellschaft THE CIRCLE gegenüber Dritten solidarisch.

24.5 NAHESTEHENDE PERSONEN UND GESELLSCHAFTEN

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrats
- Mitglieder der Geschäftsleitung
- Assoziierte Gesellschaften
- BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich

A) TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN UND GESELLSCHAFTEN

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr durch die Flughafen Zürich AG gemäss Leistungsvereinbarung CHF 98.0 Mio. (Vorjahr: CHF 98.4 Mio.) vergütet. In diesem Zusammenhang bestehen per Bilanzstichtag passive Rechnungsabgrenzungen in der Höhe von CHF 5.8 Mio. (Vorjahr: CHF 6.3 Mio.), die in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» enthalten sind.

Die Consulting-Einnahmen aus den Operations- und Management-Verträgen beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 für den Flughafen in Belo Horizonte auf CHF 2.7 Mio. (Vorjahr: CHF 3.3 Mio.) und für die chilenischen Flughäfen auf CHF 3.3 Mio. (Vorjahr: CHF 3.3 Mio.).

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG im Rahmen der Personalvorsorge Arbeitgeberbeiträge in der Höhe von CHF 17.2 Mio. (Vorjahr: CHF 18.1 Mio.) an die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich entrichtet (siehe [Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmer](#)). Davon sind per Bilanzstichtag noch CHF 2.4 Mio. (Vorjahr: CHF 2.4 Mio.) in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» ([Ziffer 23](#)) enthalten.

B) AKTIENBESITZ VON NAHESTEHENDEN PERSONEN UND GESELLSCHAFTEN

Per Bilanzstichtag halten die Mitglieder des Verwaltungsrats sowie diesen nahestehende Personen insgesamt folgende Anzahl Aktien:

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2018	31.12.2017
Andreas Schmid	Präsident	15	20
Vincent Albers	Mitglied	2'217	117
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Josef Felder	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	25'000	25'000
Stephan Gemkow	Mitglied	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Eveline Saupper	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	675	675
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
Total		28'321	26'226

Per Bilanzstichtag halten die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie diesen nahestehende Personen insgesamt folgende Anzahl Aktien:

Name	Stück	Stück
	31.12.2018	31.12.2017
Stephan Widrig	4'650	3'858
Lukas Brosi	698	464
Stefan Gross	515	218
Daniel Scheifele	532	235
Stefan Tschudin	130	5
Total	6'525	4'780

Weder Mitglieder des Verwaltungsrats noch der Geschäftsleitung halten per Bilanzstichtag Optionen auf Aktien der Gesellschaft.

C) VERGÜTUNGEN AN MITGLIEDER DES MANagements IN SCHLÜSSELPOSITIONEN

Die Vergütungen an die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung setzen sich wie folgt zusammen:

(CHF in 1'000)	2018	2017
Kurzfristig fällige Leistungen	3'797	3'774
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	553	569
Anteilbasierte Vergütung	390	401
Total	4'740	4'744

24.6 KONZERNGESELLSCHAFTEN

Der Konsolidierungskreis umfasst per Bilanzstichtag die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 307'018'750	Muttergesellschaft
Zurich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR 1.0 Mio.	100.0
Zurich Airport Latin America Ltda.	Rio de Janeiro	BRL 1.8 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
A-port S.A.	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
A-port Chile S.A.	Santiago de Chile	CLP 10'613 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Iquique S.A.	Santiago de Chile	CLP 600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A.	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Columbia S.A.	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL 200 Mio.	99.0

Weiter werden folgende assoziierte Gesellschaften mittels der Equitymethode erfasst:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Sociedade de Participação do Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte	BRL 474 Mio.	25.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.	Belo Horizonte	BRL 907 Mio.	12.8
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5

24.7 ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZESSION ZUM BETRIEB DES FLUGHAFENS ZÜRICH

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erteilte der Flughafen Zürich AG die Konzession zum Betrieb des Flughafens Zürich für die Dauer von 50 Jahren, vom 1. Juni 2001 bis 31. Mai 2051.

Die Konzession umfasst den Betrieb eines Flughafens nach den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO für den nationalen, internationalen und interkontinentalen Verkehr. Die Flughafen Zürich AG ist berechtigt und verpflichtet, den Flughafen während der gesamten Dauer der Konzession zu betreiben und die dafür erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin darf zu diesem Zweck von den Benutzern des Flughafens Gebühren erheben. Ausserdem ist die Flughafen Zürich AG berechtigt, einzelne Rechte und Pflichten aus dieser Konzession an Dritte zu übertragen. Diese Rechtsverhältnisse unterliegen, soweit sie flughafenspezifische Aufgaben

wie Flugzeug-, Passagier-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung betreffen, dem öffentlichen Recht. Die Flughafen Zürich AG regelt die Rechte und Pflichten der Dritten in Berechtigungen (Zulassungen).

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Flughafen grundsätzlich für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge offen zu halten. Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs richten sich nach den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und den Bestimmungen des Betriebsreglements. Die Konzessionärin hat sämtliche Massnahmen zur Umsetzung der Regelungen über die Benutzbarkeit des deutschen Luftraums für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich ohne Verzug an die Hand zu nehmen und die nötigen Gesuche rechtzeitig einzureichen. Die Konzessionärin wird ermächtigt und verpflichtet, die Schallschutzmassnahmen zu vollziehen und dort umzusetzen, wo sie unbestritten sind. Die Auflage, wonach die Konzessionärin sämtlichen Verpflichtungen, die ihr aufgrund der staatsvertraglichen Regelungen mit Deutschland auferlegt werden, ohne Anspruch auf Entschädigung nachzukommen hat, wurde nach einer Beschwerde der Flughafen Zürich AG für gegenstandslos erklärt.

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Bilateralen Verträge am 1. Juni 2002 wurde die EG-Bodenabfertigungsrichtlinie (Richtlinie 96/67/EG des Rats vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Gemeinschaft) auch für die Schweiz anwendbar. Die Grundlagen zur Erteilung von Berechtigungen (Zulassungen) für die Ausübung der Bodenabfertigungstätigkeiten sind im Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom 30. Juni 2011 geregelt. Die Bodenabfertigungsberechtigungen (Zulassungen) in jenen Bereichen, in denen die Anzahl der Zugelassenen beschränkt werden kann, wurden mittels Ausschreibungsverfahren per 1. Dezember 2018 mit einer Laufzeit bis Ende November 2025 neu vergeben.

24.8 DIENSTLEISTUNGSKONZESSIONEN FÜR DEN BETRIEB DER AUSLÄNDISCHEN FLUGHÄFEN

Die Flughafen Zürich AG ist per Bilanzstichtag via ihre Tochtergesellschaften für den Betrieb und Ausbau von drei ausländischen Flughäfen zuständig:

BRASILIEN

Die Flughafen Zürich AG hat im Jahr 2017 bei einem öffentlichen Bieterverfahren der brasilianischen Regierung zur Flughafen-Privatisierung den Zuschlag für den Betrieb und Ausbau des internationalen Flughafens Hercílio Luz (IATA: FLN) in Florianópolis im Süden Brasiliens erhalten. Der Flughafen mit einem Einzugsgebiet von 1.1 Mio. Menschen befindet sich auf Santa Catarina, einem beliebten Urlaubsziel für lokale wie auch internationale Reisende. Im Jahr 2018 betrug das Verkehrsvolumen 3.8 Mio. Passagiere. Als Gegenleistung für das Recht zum Betrieb des Flughafens sind Konzessionsgebühren von insgesamt BRL 241.5 Mio. zu leisten. Ein Teil der Konzessionsabgabe wurde am Tag der Unterzeichnung der Konzessionsvereinbarung entrichtet (BRL 83.3 Mio. beziehungsweise CHF 24.7 Mio.). Darüber hinaus werden über die Laufzeit der Konzession von 30 Jahren weitere Mindestkonzessionszahlungen von insgesamt BRL 158.2 Mio. (CHF 40.1 Mio.) fällig. Nach der Unterzeichnung der Konzessionsvereinbarung im Juli 2017 hat die 100%ige Tochtergesellschaft Concessionaria do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. als alleinige Inhaberin der Konzession den Flugbetrieb am 3. Januar 2018 von dem staatlichen Betreiber Infraero übernommen. Derzeit erwartet die Flughafen Zürich AG in den ersten fünf Jahren Investitionen in die Flughafeninfrastruktur in Höhe von rund BRL 550 Mio. (rund CHF 140 Mio.).

CHILE

Die Gesellschaft Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A., eine 100%ige Tochtergesellschaft von A-port Chile S.A., hält seit 2011 die Konzession für den Ausbau und den Betrieb des internationalen Flughafens Andrés Sabella (IATA: ANF) in Antofagasta im Norden Chiles. Der Flughafen befindet sich rund 25 Kilometer nördlich der Stadt Antofagasta. Die Konzession weist eine verkehrsabhängige Laufzeit auf und endet 36 Monate nach dem Zeitpunkt, zu dem 75% der maximalen aeronautischen Erträge erzielt wurden, spätestens jedoch nach 15 Jahren. Das Konzessionsende wird aktuell für das Jahr 2025 erwartet. Bis zum Ende der Konzession werden keine nennenswerten Infrastrukturinvestitionen erwartet.

Die Gesellschaft Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Iquique S.A., eine 100%ige Tochtergesellschaft von A-port Chile S.A., hielt bis Ende März 2018 die Konzession für den Betrieb und den Ausbau des internationalen Flughafens Diego Aracena (IATA: IQQ) in Iquique im Norden Chiles. Der Flughafen befindet sich 41 Kilometer südwestlich der Stadt Iquique in der Region Tarapacá. Mit 1.4 Mio. Passagieren jährlich gilt er als fünftgrösster Flughafen des Landes.

Die Gesellschaft Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A., eine 100%ige Tochtergesellschaft der A-port Chile S.A., hat im Jahr 2017 die neue Konzession für den Betrieb und den Ausbau des internationalen Flughafens Diego Aracena in Iquique übernommen. Die Konzession begann am 1. April 2018 zu laufen und weist eine verkehrsabhängige, variable Konzessionsdauer von erwarteten 18 Jahren bis maximal vorgeschriebenen 25 Jahren auf. Im Rahmen der Konzession verpflichtet sich die Gesellschaft, in Massnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur, insbesondere der Erweiterung des bestehenden Terminals, zu investieren. Derzeit erwartet die Gesellschaft in den ersten vier Jahren Investitionen in die Flughafeninfrastruktur in Höhe von rund USD 60 Mio. (rund CHF 60 Mio.).

24.9 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2018 am 7. März 2019 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2018 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Konzernrechnung durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, die eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge hätten oder an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 7. März 2019

Bericht der Revisionsstelle zur Prüfung der Konzernrechnung



Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzernerfolgsrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Veränderung des Konzerneigenkapitals und der Konzerngeldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang zur Konzernrechnung, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung (Seiten 65 bis 131) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie dessen Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und entspricht dem schweizerischen Gesetz.



Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz, den International Standards on Auditing (ISA) sowie den Schweizer Prüfungsstandards (PS) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung" unseres Berichts weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands sowie dem Code of Ethics for Professional Accountants des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA Code), und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.



Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Konzernrechnung des aktuellen Zeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung der Konzernrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab. Für jeden nachfolgend aufgeführten Sachverhalt ist die Beschreibung, wie der Sachverhalt in der Prüfung behandelt wurde, vor diesem Hintergrund verfasst.

Den im Berichtsabschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung“ beschriebenen Verantwortlichkeiten sind wir nachgekommen, auch in Bezug auf diese Sachverhalte. Dementsprechend umfasste unsere Prüfung die Durchführung von Prüfungshandlungen, die als Reaktion auf unsere Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Konzernrechnung geplant wurden. Das Ergebnis unserer Prüfungshandlungen, einschliesslich der Prüfungshandlungen, welche durchgeführt wurden, um die unten aufgeführten Sachverhalte zu berücksichtigen, bildet die Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Konzernrechnung.

Rückstellung für formelle Enteignung

Prüfungssachverhalt Im Zusammenhang mit der formellen Enteignung hat die Flughafen Zürich AG per 31. Dezember 2018 Rückstellungen in Höhe von CHF 275.2 Mio. bilanziert.

Aufgrund von Art. 36a LFG (Luftfahrtgesetz) und dem Bundesgesetz über die Enteignung in Verbindung mit Art. 679 und 684 ZGB (Zivilgesetzbuch) hat die Flughafen Zürich AG Kosten für formelle Enteignungen zu tragen. Für die Berechnung der entsprechenden Rückstellung sind wesentliche Schätzungen und Annahmen durch die Geschäftsleitung zu treffen. Diese Annahmen und Schätzungen beeinflussen die Höhe der Rückstellung wesentlich und beinhalten erhebliche Ermessensspielräume. Sie basieren auf den im Zeitpunkt der Bilanzierung vorliegenden Informationen. Es besteht das Risiko, dass die weitgehend ausserhalb des Einflussbereiches der Flughafen Zürich AG liegenden tatsächlichen Ereignisse von diesen Schätzungen und Annahmen abweichen und daher die Rückstellung zukünftig wesentliche Anpassungen benötigen wird. Zudem sind mögliche Auswirkungen auf Art und Umfang der Unternehmenstätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG aktuell nicht abschliessend beurteilbar.

Weitere Informationen zu den Rückstellungen für formelle Enteignungen sind im Anhang zur Konzernrechnung unter Ziffer 19 enthalten.

Unser Prüfverfahren Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch:

- Stichprobenweise Überprüfung ob Kontrollen dokumentiert wurden bevor Auszahlungen vorgenommen werden sowie Analyse der Auswirkungen dieser Auszahlungen auf die Gesamtkostenschätzung
- Analyse der halbjährlichen Lärmberichterstattung an die Geschäftsleitung und den Verwaltungsrat und kritische Beurteilung der sich daraus ergebenden Fragen
- Überprüfung, ob bei Vorliegen neuer letztinstanzlicher Gerichtsurteile die Kostenschätzung der voraussichtlichen Gesamtkosten aktualisiert wurde

Aus unseren Prüfungshandlungen ergaben sich keine Einwendungen hinsichtlich Ansatz und Bewertung der Rückstellungen für die formellen Enteignungen.

Sachanlagen

**Prüfungs-
sachverhalt** Sachanlagen zur Nutzung im Rahmen der operativen Betriebstätigkeit sowie damit zusammenhängende Projekte in Arbeit umfassen 60% der gesamten Vermögenswerte. 2018 betragen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 194.7 Mio. Somit ist diese Position aufgrund der absoluten Grösse wesentlich für die Bilanz der Flughafen Zürich AG.

Die hohe Anzahl an unterschiedlichsten, teils sehr langjährigen Anlagen, das hohe Transaktionsvolumen, die unterschiedlichen Nutzungsdauern sowie Transfers zwischen den Kategorien bergen ein inhärentes Risiko bezüglich Existenz und Bewertung in sich.

Es besteht zudem das Risiko, dass bestehende, langjährige Bauten bereits durch Ersatzneubauten abgelöst wurden, ohne dass der Restwerte ausgebucht wurde.

Schliesslich bestehen Risiken bezüglich der Werthaltigkeit, des korrekten Abschreibungsbeginns sowie der Bestimmung von angemessenen Nutzungsdauern.

Weitere Informationen zu Sachanlagen sind im Anhang zur Konzernrechnung unter Ziffer 9 enthalten.

**Unser
Prüfvorgehen** Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch:

- Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung und Wirksamkeit von im Beschaffungs- und Investitionsprozess eingebetteten internen Kontrollen sowie von Kontrollen zur Sicherstellung der Existenz der Sachanlagen basierend auf einer Auswahl von aktivierten Sachanlagen beziehungsweise Kreditorenrechnungen
- Würdigung der den einzelnen Anlagen zugeordneten Nutzungsdauern und Abstimmung derselben mit den internen Richtlinien für die Bestimmung der Nutzungsdauern
- Würdigung der Einschätzung des Vorliegens von Indikatoren einer Wertbeeinträchtigung und Besprechung der sich daraus ergebender Fragen mit dem Controlling und Accounting

Aus unseren Prüfungshandlungen ergaben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Existenz und Werthaltigkeit der Sachanlagen.

Sonstiger Sachverhalt

Die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 26. Februar 2018 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu diesem Abschluss abgegeben hat.



Übrige Informationen im Geschäftsbericht

Der Verwaltungsrat ist für die übrigen Informationen im Geschäftsbericht verantwortlich. Die übrigen Informationen umfassen alle im Geschäftsbericht dargestellten Informationen, mit

Ausnahme der Konzernrechnung, der Jahresrechnung sowie dem Vergütungsbericht und unserer dazugehörigen Berichte.

Die übrigen Informationen im Geschäftsbericht sind nicht Gegenstand unseres Prüfungsurteils zur Konzernrechnung und wir machen keine Prüfungsaussage zu diesen Informationen.

Im Rahmen unserer Prüfung der Konzernrechnung ist es unsere Aufgabe, die übrigen Informationen zu lesen und zu beurteilen, ob wesentliche Unstimmigkeiten zur Konzernrechnung oder zu unseren Erkenntnissen aus der Prüfung bestehen oder ob die übrigen Informationen anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir auf der Basis unserer Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung der übrigen Informationen vorliegt, haben wir darüber zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang keine Bemerkungen anzubringen.



Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Konzernrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Konzernrechnung, die in Übereinstimmung mit den IFRS und den gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Konzernrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung der Konzernrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder den Konzern zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.



Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Konzernrechnung als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den ISA sowie den PS durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Konzernrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Konzernrechnung befindet sich auf der Website von EXPERTsuisse unter: <http://www.expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichtes.



Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Daniel Lanfranconi
Zugelassener Revisionsexperte

JAHRESRECHNUNG

JAHRESRECHNUNG GEMÄSS SCHWEIZER OBLIGATIONENRECHT (OR)

Erfolgsrechnung	138
Bilanz	139
Anhang zur Jahresrechnung	140
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	150
Bericht der Revisionsstelle	151

ERFOLGSRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2018	2017
Aviation-Erträge		656'667	624'241
Non-Aviation-Erträge		417'117	400'545
Total Erträge		1'073'784	1'024'786
Personalaufwand		-194'584	-190'326
Polizei und Sicherheit		-119'033	-119'614
Energie und Abfall		-20'428	-18'793
Unterhalt und Material		-36'412	-36'846
Andere Betriebskosten		-51'022	-50'675
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-34'370	-31'723
Aufwendungen für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-8'213	-7'620
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5'500	-5'500
Übrige Erträge und Aufwendungen		14'593	15'074
Betriebserfolg vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		618'815	578'763
Abschreibungen und Amortisationen		-224'812	-227'581
Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern		394'003	351'182
Finanzertrag		5'372	5'372
Finanzaufwand		-16'745	-19'976
Ausserordentliches Ergebnis	(1)	-3'913	44'906
Gewinn vor Steuern		378'717	381'484
Direkte Steuern		-79'988	-71'489
Jahresgewinn		298'729	309'995

BILANZ

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2018	31.12.2017
Aktiven			
Flüssige Mittel		317'706	305'929
Kurzfristige Festgelder		149'167	195'000
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		21'967	76'578
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(2)	96'262	108'128
Übrige kurzfristige Forderungen		4'418	4'015
Warenlager		10'346	10'190
Aktive Rechnungsabgrenzungen	(3)	46'856	13'261
Umlaufvermögen		646'722	713'101
Langfristige Festgelder		37'500	41'667
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		377'972	360'525
Beteiligungen	(4)	6'012	6'012
Übrige langfristige Finanzanlagen		158'118	108'010
Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE	(5)	326'531	220'110
Sachanlagen	(6)	2'557'555	2'584'193
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		19'917	15'071
Übrige immaterielle Anlagen		14'186	13'573
Anlagevermögen		3'497'791	3'349'161
Total Aktiven		4'144'513	4'062'262
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		37'597	39'718
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(7)	43'376	47'840
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(9)	31'256	50'120
Übrige kurzfristige Rückstellungen		4'137	4'078
Passive Rechnungsabgrenzungen		78'440	77'593
Kurzfristiges Fremdkapital		194'806	219'349
Langfristige verzinsliche Finanzverbindlichkeiten	(8)	1'050'000	1'050'000
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(9)	437'172	435'139
Erneuerungsfonds		173'602	168'102
Langfristiges Fremdkapital		1'660'774	1'653'241
Total Fremdkapital		1'855'580	1'872'590
Aktienkapital	(10)	307'019	307'019
Gesetzliche Kapitalreserven: Kapitaleinlagereserven	(10)	215'256	313'499
Gesetzliche Gewinnreserven: Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven		42'370	42'370
Freiwillige Gewinnreserven		109'810	109'838
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		1'316'090	1'107'409
Jahresgewinn		298'729	309'995
Eigene Aktien	(11)	-341	-458
Eigenkapital		2'288'933	2'189'672
Total Passiven		4'144'513	4'062'262

ANHANG ZUR JAHRESRECHNUNG

I GRUNDSÄTZE DER JAHRESRECHNUNG

ALLGEMEINES

Die Jahresrechnung 2018 der Flughafen Zürich AG, mit Sitz in Kloten, wurde nach den Rechnungslegungsvorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt.

Die wesentlichen angewandten Bewertungsgrundsätze, die nicht vom Gesetz vorgeschrieben sind, werden nachfolgend beschrieben. Dieser Einzelabschluss dient gleichzeitig für steuerliche Zwecke und bildet die Grundlage für die statutarischen Geschäfte der Generalversammlung.

Da die Flughafen Zürich AG eine Konzernrechnung nach einem anerkannten Standard zur Rechnungslegung (IFRS) erstellt, hat sie in der vorliegenden Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften auf die Anhangangaben zu verzinslichen Verbindlichkeiten, Revisionshonoraren, die Darstellung einer Geldflussrechnung sowie einen Lagebericht verzichtet.

Die Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr sowie im Vorjahr bei über 250.

BILANZIERUNG DER KOSTEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER LÄRMTHEMATIK

Die Kosten für die formellen Enteignungen sind nach den Rechnungslegungsvorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts als immaterieller Vermögenswert zu qualifizieren. Die Aktivierung wird spätestens dann vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. Die Amortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Für die aktuellen Verpflichtungen aus Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen bestehen angemessene Rückstellungen. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Aufwendungen (Entschädigungen für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten sowie Amortisation) verbleibender Saldo von Einnahmen aus Lärmgebühren wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt (siehe [Ziffer 9, Rückstellung für Fluglärm](#)).

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik ist von hoher Komplexität und erfordert wesentliche Annahmen und Einschätzungen in Bezug auf die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen. Die Komplexität ergibt sich aus der Vielzahl der rechtlich relevanten Grundlagen, der unsicheren beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und aus den politischen Diskussionen. Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmerschadigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2018 noch rund 6'700 offen waren. Davon sind knapp 1'000 bei der Eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

Die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen hinsichtlich formeller Enteignungen ermöglichten es der Flughafen Zürich AG erstmals – mit allen nach wie vor verbleibenden Unsicherheiten in der Schätzgenauigkeit – eine zuverlässige Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsentschädigungen vorzunehmen. Mit weiteren Urteilen vom 8. Juni 2010 und vom 9. Dezember 2011 setzte das Bundesgericht den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied abschliessend über die anzuwendende Berechnungsmethode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Im ersten Halbjahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen. Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weitere seither letztinstanzlich entschiedene Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft jeweils eine Neueinschätzung der Kosten für formelle Enteignungen vor.

Im ersten Halbjahr 2018 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum. Mit diesen Entscheiden wurden wichtige Fragen für die weitere Bearbeitung noch pendenter Entschädigungsforderungen in letzter Instanz geklärt und damit die Rechtssicherheit massgeblich erhöht. Diese Bundesgerichtsentscheide ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine erneute Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen per 30. Juni 2018.

Im Bereich der Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen ist die Flughafen Zürich AG verpflichtet, im Gebiet, wo sie Erleichterungen von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte (Immissionsgrenzwert) beansprucht, Schallschutzmassnahmen umzusetzen. In diesem Zusammenhang hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Verfahren zur Nachtlärmsanierung eingeleitet. Dabei soll das Gebiet mit Erleichterungen gemäss dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, den der Bundesrat am 23. August 2017 festgesetzt hat, erweitert werden. In diesem Zusammenhang verabschiedete der Verwaltungsrat per 30. Juni 2018 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten von CHF 340 Mio. weitere Massnahmen in der Höhe von CHF 60 Mio.

Per Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss im Zusammenhang mit der Lärmthematik immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 19.9 Mio. (Vorjahr: CHF 15.1 Mio.) und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 468.4 Mio. (Vorjahr: CHF 485.3 Mio.) aus.

Je nach weiterer beziehungsweise abschliessender Rechtsprechung – vor allem hinsichtlich Südanflugsbereich – können die Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer Anpassung der bilanzierten Lärmkosten führen würden. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Da der Airport Zurich Noise Fund gemäss heutigem Wissensstand über genügend Mittel verfügt, um die gemäss Basisszenario derzeit abschätzbaren Kosten für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen finanzieren zu können, wurde die passagierabhängige Lärmgebühr (Lärmfüfber) per 1. Februar 2014 sistiert.

ZUSAMMENFASSUNG DER WESENTLICHEN RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

UMSATZERFASSUNG

Erträge werden durch die Flughafen Zürich AG zu dem Zeitpunkt erfasst, wenn die Dienstleistung erbracht und es hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen anfallen wird, der sich verlässlich quantifizieren lässt. Zudem müssen die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Dienstleistungsempfänger übergegangen sein. Mieterträge werden bei Mietverträgen mit fixen Mietzinsen linear über die Laufzeit des Vertrags erfasst. Bedingte Mietzahlungen (unter anderem Umsatzmietverträge) werden periodengerecht, gestützt auf die durch die Mieter erzielten Umsätze, erfasst, wobei ein Mindestmietbetrag zur Anwendung gelangen kann.

LEASINGGESCHÄFTE

Leasing- und Mietgeschäfte werden nach Massgabe des rechtlichen Eigentums bilanziert. Entsprechend werden die Aufwendungen als Leasingnehmerin beziehungsweise Mieterin periodengerecht im Aufwand erfasst, die Leasing- beziehungsweise Mietgegenstände selber jedoch nicht bilanziert.

WARENLAGER

Dieses umfasst vorwiegend Betriebsstoffe sowie für den Unterhalt und die Reparatur von Sachanlagen erforderliche Verbrauchsmaterialien, welche zu Anschaffungskosten beziehungsweise zum tieferen netto realisierbaren Wert bilanziert werden. Für die Bewertung wird die FiFo-Methode (First in – First out) angewendet.

FINANZANLAGEN AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund enthalten kurz- und langfristig gehaltene börsennotierte Wertschriften. Die Ersterfassung erfolgt zu Anschaffungskosten (Marktwert zuzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten). Nachfolgend werden die Wertschriften einerseits zu fortgeführten Anschaffungskosten (Obligationen) und andererseits zu Marktwerten (übrige Finanzanlagen) bewertet, wobei Gewinne und Verluste erfolgswirksam erfasst werden. Auf die Bildung einer Schwankungsreserve wird verzichtet.

SACHANLAGEN

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich aufgelaufener Abschreibungen und Wertberichtigungen. Die Abschreibungen erfolgen (mit Ausnahme der Grundstücke, die nicht abgeschrieben werden) linear über die geschätzte Nutzungsdauer. Bei Anzeichen einer Überbewertung werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

IMMATERIELLE ANLAGEN

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Amortisation bilanziert. Die Amortisation erfolgt linear über die geschätzte Nutzungsdauer. Bei Anzeichen einer Überbewertung werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

EIGENE AKTIEN

Eigene Aktien werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten als Minusposten im Eigenkapital bilanziert. Bei späterer Wiederveräusserung wird der Gewinn oder Verlust direkt den freiwilligen Gewinnreserven gutgeschrieben beziehungsweise belastet.

II ERLÄUTERUNGEN ZUR JAHRESRECHNUNG

1 AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

(CHF in 1'000)	2018	2017
Ausserordentlicher Ertrag	991	47'987
Ausserordentlicher Aufwand	-4'904	-3'081
Ausserordentliches Ergebnis	-3'913	44'906

Im Vorjahr war im ausserordentlichen Ertrag neben einer Abschlagszahlung von CHF 4.8 Mio. im Rahmen der Nachlassliquidation der Swissair der Buchgewinn aus dem Verkauf der Beteiligung von 5% an Bangalore International Airport Ltd. in der Höhe von CHF 42.9 Mio. enthalten.

Der ausserordentliche Aufwand beinhaltet sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr Buchverluste aus Anlageabgängen. Daneben ist im Berichtsjahr eine Kostenbeteiligung von CHF 3.0 Mio. am neuen Schiessstand der Kantonspolizei enthalten.

2 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	96'837	107'995
Wertberichtigung	-575	-762
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen	0	895
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	96'262	108'128

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen stellen offene Forderungen aus erbrachten Dienstleistungen gegenüber Zurich Airport International AG dar.

3 AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Dritten	46'759	13'261
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Beteiligungen	97	0
Total aktive Rechnungsabgrenzungen	46'856	13'261

Die aktiven Rechnungsabgrenzungen gegenüber Beteiligungen stellen Abgrenzungen für noch nicht in Rechnung gestellte Forderungen aus erbrachten Leistungen gegenüber der Zurich Airport International AG dar.

4 BETEILIGUNGEN

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Zurich Airport International AG ¹⁾	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International Asia Sdn. Bhd. ²⁾	Kuala Lumpur	MYR 1.0 Mio.	100.0
Zurich Airport Latin America Ltda. ²⁾	Rio de Janeiro	BRL 1.8 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. ²⁾	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
A-port S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
A-port Chile S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 10'613 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Antofagasta S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Iquique S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Columbia S.A. ²⁾	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Unique IDC S.A. de C.V. ²⁾	Tegucigalpa	HNL 200 Mio.	99.0
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. ²⁾	Belo Horizonte	BRL 474 Mio.	25.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. ²⁾	Belo Horizonte	BRL 907 Mio.	12.8
Administradora Unique IDC C.A. ¹⁾	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A. ²⁾	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5

1) Direkte Beteiligung.

2) Indirekte Beteiligung.

Bei den aufgeführten Beteiligungen entsprechen die ausgewiesenen Kapitalanteile auch den Stimmenanteilen.

Die 100%-ige Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG, die den Zweck hat, weltweit Flughäfen beziehungsweise flughafenverwandte Unternehmen zu beraten, zu betreiben beziehungsweise zu besitzen, hält (mit Ausnahme von Venezuela) alle in diesem Zusammenhang bestehenden Beteiligungsgesellschaften.

Die Flughafen Zürich AG und ihr Konsortiumspartner Unique IDC sind mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela, der Schweiz und Chile. Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Mio. sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang (rund USD 22.2 Mio., aufgelaufen per 31. Dezember 2018) an das Konsortium verpflichtet. Der Flughafen Zürich AG stehen 50% der Gesamtsumme der Zahlungen zu. Venezuela hat innerhalb der möglichen Frist vom 18. März 2015 die Aufhebung des ICSID-Schiedspruchs wegen Verletzung von Verfahrensvorschriften verlangt. Eine Entscheidung darüber wird in den nächsten Monaten erwartet. Unabhängig davon ist der Schiedspruch schon jetzt bindend und vollstreckbar. Die Beteiligungswerte sind vollständig wertberichtigt.

5 KAPITALANTEIL MITEIGENTÜMERGEMEINSCHAFT THE CIRCLE

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Anteil Vermögenswerte Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE	350'197	241'619
Anteil Verbindlichkeiten Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE	-23'666	-21'509
Total Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE	326'531	220'110

Am 5. Februar 2015 haben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG den Kaufvertrag für das anteilige Grundstück von THE CIRCLE beurkundet und zum Eintrag ins Grundbuch angemeldet. Damit ist die in den Finanzierungsverträgen vorgesehene Miteigentümergeinschaft zwischen den beiden Partnern entstanden, bei der die Flughafen Zürich AG mit 51% und die Swiss Life AG mit 49% beteiligt sind.

Die Miteigentümergeinschaft ist für die Realisierung und den späteren Betrieb von THE CIRCLE zuständig.

6 SACHANLAGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Grundstücke	119'697	119'697
Hochbauten, Tiefbauten	2'170'743	2'260'389
Projekte in Arbeit	187'076	124'196
Mobile Sachanlagen	80'039	79'911
Total Sachanlagen	2'557'555	2'584'193

7 ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	40'934	45'486
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	2'442	2'354
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	43'376	47'840

Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen stellen per Bilanzstichtag noch offene Verbindlichkeiten gegenüber der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich dar.

8 LANGFRISTIGE VERZINSLICHE FINANZVERBINDLICHKEITEN

Finanzverbindlichkeiten	31.12.2018				
	Nominalbetrag	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungs-termin
	(CHF in 1'000)				
Anleihe	300'000	2012 – 2020	1.250%	nein	3.7.
Anleihe	400'000	2013 – 2023	1.500%	nein	17.4.
Anleihe	350'000	2017 – 2029	0.625%	nein	24.5.
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'050'000				

Für die Fremdfinanzierungen wurden marktübliche Garantien und Zusicherungen abgegeben, die per Bilanzstichtag eingehalten sind. Zusätzlich bestehen per Bilanzstichtag unbenutzte Kreditlimiten in der Höhe von total CHF 239.9 Mio.

9 RÜCKSTELLUNG FÜR FLUGLÄRM

(CHF in 1'000)	2018	2017
Bestand per 1. Januar	485'259	497'599
Reduktion Rückstellung für Fluglärm	-16'831	-12'340
Bestand per 31. Dezember	468'428	485'259
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahrs)	31'256	50'120
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	437'172	435'139

Die Reduktion der Rückstellung für Fluglärm ergibt sich wie nachfolgend dargestellt aus dem Saldo der Erträge aus Lärmgebühren und der lärmbezogenen Kosten beziehungsweise Aufwendungen:

(CHF in 1'000)	2018	2017
Erträge aus Lärmgebühren	11'629	11'561
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-12'617	-17'318
Kosten für formelle Enteignungen	-366	-570
Operative Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik	-3'402	-3'295
Amortisation immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	-3'417	-3'941
Zinserträge und realisierte/unrealisierte Kursgewinne/-verluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-8'658	1'223
Total Reduktion Rückstellung für Fluglärm	-16'831	-12'340

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch [Anhang zur Jahresrechnung](#), Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik.

10 AKTIENKAPITAL UND KAPITALEINLAGERESERVEN

Das Aktienkapital der Flughafen Zürich AG in der Höhe von CHF 307'018'750 ist aufgeteilt in 30'701'875 voll liberierte Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 10.

Die Kapitaleinlagereserven betragen per Bilanzstichtag CHF 215.3 Mio. (Vorjahr: CHF 313.5 Mio.).

11 EIGENE AKTIEN

(Anzahl Aktien)	2018	2017
Bestand per 1. Januar	2'094	5'713
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	5'185	2'349
Zuteilung an Geschäftsleitung, Mitarbeitende und Dritte ¹⁾	-5'624	-5'968
Bestand per 31. Dezember	1'655	2'094

1) Siehe auch Ziffer 17, Beteiligungsrechte für Geschäftsleitung, Kader und Mitarbeitende.

Im Berichtsjahr wurden 5'185 Namenaktien zum jeweiligen Börsenkurs erworben (Vorjahr: 2'349 Namenaktien). Die Zuteilung von eigenen Aktien an die Mitglieder der Geschäftsleitung und an Kadermitarbeitende erfolgt im Rahmen des Bonusprogramms. Der Bestand an eigenen Aktien dient insbesondere diesem Beteiligungsprogramm. Zudem gibt die Flughafen Zürich AG denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben.

12 NICHT BILANZIERTE LEASINGVERPFLICHTUNGEN

Die Leasingverbindlichkeiten, die nicht innert Jahresfrist auslaufen oder gekündigt werden können, weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

(CHF in 1'000)	31.12.2018	31.12.2017
Fällig innerhalb 1 Jahrs	1'887	1'887
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	1'207	3'094
Fällig nach 5 Jahren	0	0
Total nicht bilanzierter Leasingverbindlichkeiten	3'094	4'981

13 EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Es sind verschiedene Gerichtsverfahren und Forderungen gegenüber der Flughafen Zürich AG im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit hängig. Nach Meinung des Unternehmens wird die Höhe der zur Beilegung dieser Klagen und Forderungen erforderlichen Geldbeträge die Jahresrechnung und den Cashflow der Flughafen Zürich AG nicht in bedeutendem Ausmass negativ beeinflussen.

Je nach weiterer beziehungsweise abschliessender Rechtsprechung – vor allem hinsichtlich Südanflugsbereich – können insbesondere die neuen, aber auch die alten Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und passivierten Lärmkosten führen würden. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Die Flughafen Zürich AG haftet für die Schulden der Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE sowie der einfachen Gesellschaft THE CIRCLE gegenüber Dritten solidarisch.

14 NETTOAUFLÖSUNG STILLE RESERVEN

Im Geschäftsjahr 2018 wurden stille Reserven im Umfang von insgesamt CHF 57.6 Mio. aufgelöst (Vorjahr: CHF 4.0 Mio.). Dabei wurden im Berichtsjahr stille Reserven in der Höhe von CHF 51.7 Mio. aufgrund der unterschiedlichen Verbuchungsweise der Lärmthematik in der Konzernrechnung nach IFRS und der vorliegenden Jahresrechnung nach OR aufgelöst (siehe auch Abschnitt «Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik»).

15 BEDEUTENDE AKTIONÄRE

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mindestens 5% der Stimmrechte:

	2018	2017
Kanton Zürich	33.33%	33.33%
Stadt Zürich	5.00%	5.00%

16 BETEILIGUNG DES VERWALTUNGSRATS

Per Bilanzstichtag halten die Mitglieder des Verwaltungsrats sowie diesen nahestehende Personen insgesamt folgende Anzahl Aktien:

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2018	31.12.2017
Andreas Schmid	Präsident	15	20
Vincent Albers	Mitglied	2'217	117
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Josef Felder	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	25'000	25'000
Stephan Gemkow	Mitglied	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Eveline Saupper	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	675	675
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
Total		28'321	26'226

17 BETEILIGUNGSRECHTE FÜR GESCHÄFTSLEITUNG, KADER UND MITARBEITENDE

Im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung an Geschäftsleitung und Kader wurden im Berichtsjahr Mitgliedern der Geschäftsleitung 1'921 Aktien (Vorjahr: 1'960 Aktien) im Wert von CHF 394'189 (Vorjahr: CHF 423'360) zugeteilt und Kadermitgliedern 3'560 Aktien (Vorjahr: 3'849 Aktien) im Wert von CHF 730'512 (Vorjahr: CHF 831'384).

Per Bilanzstichtag halten die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie diesen nahestehende Personen insgesamt folgende Anzahl Aktien:

Name	Stück	Stück
	31.12.2018	31.12.2017
Stephan Widrig	4'650	3'858
Lukas Brosi	698	464
Stefan Gross	515	218
Daniel Scheifele	532	235
Stefan Tschudin	130	5
Total	6'525	4'780

Die Flughafen Zürich AG gibt zusätzlich denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden in diesem Zusammenhang 140 Aktien (Vorjahr: 151 Aktien) im Wert von CHF 28'506 (Vorjahr: CHF 33'644) abgegeben.

18 WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2018 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 7. März 2019 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2018 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Jahresrechnung gemäss OR durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, die eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven der Jahresrechnung gemäss OR zur Folge hätten oder an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

ANTRAG ÜBER DIE VERWENDUNG DES BILANZGEWINNS

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

(CHF in 1'000)	
Jahresgewinn	298'729
Gewinnvortrag	1'316'090
Bilanzgewinn	1'614'819
Einlage in die gesetzlichen Gewinnreserven ¹⁾	0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 3.70 ²⁾	113'597
Vortrag auf neue Rechnung	1'501'222

Der Verwaltungsrat beantragt zusätzlich zur ordentlichen Dividende gemäss obigem Antrag die folgende Ausschüttung einer Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven:

(CHF in 1'000)	
Kapitaleinlagereserve vor Ausschüttung	215'256
Übertragung von Kapitaleinlagereserven in freiwillige Gewinnreserven und Auszahlung einer Zusatzdividende von brutto CHF 3.20 ²⁾	98'246
Kapitaleinlagereserven nach Ausschüttung	117'010

1) Auf die Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven wird verzichtet, da diese 50% des nominellen Aktienkapitals übersteigen.

2) Das Dividendenerfordernis deckt alle ausstehenden Namenaktien ab. Die sich zum Zeitpunkt der Dividendenerklärung im Eigentum der Gesellschaft befindenden Titel sind jedoch nicht dividendenberechtigt. Damit kann sich das ausgewiesene Dividendenerfordernis entsprechend reduzieren.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 7. März 2019

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 138 bis 150), für das am 31. Dezember 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.



Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.



Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.



Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



Berichterstattung über besonders wichtige Prüfungssachverhalte aufgrund Rundschreiben 1/2015 der Eidgenössischen Revisionsaufsichtsbehörde

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Jahresrechnung des aktuellen Zeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung der Jahresrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab. Für jeden nachfolgend aufgeführten Sachverhalt ist die Beschreibung, wie der Sachverhalt in der Prüfung behandelt wurde, vor diesem Hintergrund verfasst.

Der im Berichtsabschnitt „Verantwortung der Revisionsstelle“ beschriebenen Verantwortung sind wir nachgekommen, auch in Bezug auf diese Sachverhalte. Dementsprechend umfasste unsere Prüfung die Durchführung von Prüfungshandlungen, die als Reaktion auf unsere Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung geplant wurden. Das Ergebnis unserer Prüfungshandlungen, einschliesslich der Prüfungshandlungen, welche durchgeführt wurden, um die unten aufgeführten Sachverhalte zu berücksichtigen, bildet die Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung.

Rückstellung für formelle Enteignung

Prüfungssachverhalt Im Zusammenhang mit der formellen Enteignung hat die Flughafen Zürich AG per 31. Dezember 2018 Rückstellungen in Höhe von CHF 275.2 Mio. bilanziert.

Aufgrund von Art. 36a LFG (Luftfahrtgesetz) und dem Bundesgesetz über die Enteignung in Verbindung mit Art. 679 und 684 ZGB (Zivilgesetzbuch) hat die Flughafen Zürich AG Kosten für formelle Enteignungen zu tragen. Für die Berechnung der entsprechenden Rückstellung sind wesentliche Schätzungen und Annahmen durch die Geschäftsleitung zu treffen. Diese Annahmen und Schätzungen beeinflussen die Höhe der Rückstellung wesentlich und beinhalten erhebliche Ermessensspielräume. Sie basieren auf den im Zeitpunkt der Bilanzierung vorliegenden Informationen. Es besteht das Risiko, dass die weitgehend ausserhalb des Einflussbereiches der Flughafen Zürich AG liegenden tatsächlichen Ereignisse von diesen Schätzungen und Annahmen abweichen und daher die Rückstellung zukünftig wesentliche Anpassungen benötigen wird. Zudem sind mögliche Auswirkungen auf Art und Umfang der Unternehmenstätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG aktuell nicht abschliessend beurteilbar.

Weitere Informationen zu den Rückstellungen für formelle Enteignungen sind im Anhang zur Konzernrechnung unter Ziffer 19 enthalten.

Unser Prüfverfahren Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch:

- Stichprobenweise Überprüfung ob Kontrollen dokumentiert wurden bevor Auszahlungen vorgenommen werden sowie Analyse der Auswirkungen dieser Auszahlungen auf die Gesamtkostenschätzung

- Analyse der halbjährlichen Lärmberichterstattung an die Geschäftsleitung und den Verwaltungsrat und kritische Beurteilung der sich daraus ergebenden Fragen
- Überprüfung, ob bei Vorliegen neuer letztinstanzlicher Gerichtsurteile die Kostenschätzung der voraussichtlichen Gesamtkosten aktualisiert wurde

Aus unseren Prüfungshandlungen ergaben sich keine Einwendungen hinsichtlich Ansatz und Bewertung der Rückstellungen für die formellen Enteignungen.

Sachanlagen

**Prüfungs-
sachverhalt** Sachanlagen zur Nutzung im Rahmen der operativen Betriebstätigkeit sowie damit zusammenhängende Projekte in Arbeit umfassen 60% der gesamten Vermögenswerte. 2018 betragen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 194.7 Mio. Somit ist diese Position aufgrund der absoluten Grösse wesentlich für die Bilanz der Flughafen Zürich AG.

Die hohe Anzahl an unterschiedlichsten, teils sehr langjährigen Anlagen, das hohe Transaktionsvolumen, die unterschiedlichen Nutzungsdauern sowie Transfers zwischen den Kategorien bergen ein inhärentes Risiko bezüglich Existenz und Bewertung in sich.

Es besteht zudem das Risiko, dass bestehende, langjährige Bauten bereits durch Ersatzneubauten abgelöst wurden, ohne dass der Restwerte ausgebucht wurde. Schliesslich bestehen Risiken bezüglich der Werthaltigkeit, des korrekten Abschreibungsbeginns sowie der Bestimmung von angemessenen Nutzungsdauern.

Weitere Informationen zu Sachanlagen sind im Anhang zur Konzernrechnung unter Ziffer 9 enthalten.

**Unser
Prüfvorgehen** Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch:

- Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung und Wirksamkeit von im Beschaffungs- und Investitionsprozess eingebetteten internen Kontrollen sowie von Kontrollen zur Sicherstellung der Existenz der Sachanlagen basierend auf einer Auswahl von aktivierten Sachanlagen beziehungsweise Kreditorenrechnungen
- Würdigung der den einzelnen Anlagen zugeordneten Nutzungsdauern und Abstimmung derselben mit den internen Richtlinien für die Bestimmung der Nutzungsdauern
- Würdigung der Einschätzung des Vorliegens von Indikatoren einer Wertbeeinträchtigung und Besprechung der sich daraus ergebender Fragen mit dem Controlling und Accounting

Aus unseren Prüfungshandlungen ergaben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Existenz und Werthaltigkeit der Sachanlagen.

Sonstiger Sachverhalt

Die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 26. Februar 2018 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu diesem Abschluss abgegeben hat.



Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Daniel Lanfranconi
Zugelassener Revisionsexperte

VERANTWORTUNG – MITARBEITENDE

Die Flughafen Zürich AG beschäftigt rund 1'700 Mitarbeitende in mehr als 70 Berufen. Diese Vielfalt macht die Flughafenbetreiberin zu einer der interessantesten Arbeitgeberinnen der Region. Das Unternehmen bietet eine faire, marktorientierte Entlohnung, gewährt Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden und fördert deren berufliche Entwicklung. Auch Ausbildungsplätze und Praktika gehören zum Angebot.

Der Standort Flughafen Zürich ist einzigartig: Zu den rund 1'700 Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG stossen über 27'000 Mitarbeitende in weiteren rund 280 Firmen, die den reibungslosen Betrieb sicherstellen, die Kommerzflächen bespielen und Dienstleistungen erbringen.

Informationen über die Flughafen Zürich AG als Arbeitgeberin und unsere offenen Stellen sind auf unserer [Website](#) jederzeit aktuell.

FLUGHAFEN ZÜRICH AG ALS ARBEITGEBERIN

Für die Flughafenbetreiberin sind die Mitarbeitenden der Schlüssel zum langfristigen Erfolg und das Personalmanagement ist dementsprechend nachhaltig ausgerichtet. Im dazugehörigen Leitbild sind die wichtigsten Elemente festgehalten:

GRUNDSÄTZE DER ZUSAMMENARBEIT

Mitbestimmung und Mitgestaltung sind feste Bestandteile der Unternehmenswerte. Die Flughafen Zürich AG führt regelmässig Mitarbeiterbefragungen durch und setzt Massnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung um. Die Mitarbeitenden kultivieren einen respektvollen Umgang, unterstützen sich gegenseitig und pflegen eine offene Kommunikationskultur.

ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN

Die Erhaltung und Förderung der Mitarbeitenden und Führungskräfte wird von der Flughafen Zürich AG mit gezielten Personalentwicklungsmassnahmen unterstützt. Grundlage ist das Personalentwicklungskonzept. Geeignete Mitarbeitende können flughafenbezogene Aufgaben im Ausland übernehmen und erhalten so die Gelegenheit, sich in einem internationalen Umfeld weiter zu entwickeln. Die berufliche Weiterbildung durch geeignete interne und externe Angebote wird unterstützt und gefördert.

LERNENDEN- UND PRAKTIKANTENWESEN

Die Flughafen Zürich AG erachtet die berufliche Grundbildung als wirtschaftlichen sowie gesellschaftspolitischen Auftrag. Sie sichert die Qualifikation der zuständigen Praxis- und Berufsbildner und legt bei der Lehr- und Praktikantenstellenbesetzung Wert auf eine sorgfältige Auswahl. Sie fördert zudem die fachliche, persönliche und soziale Entwicklung der Lernenden und Praktikanten und stellt sicher, dass sie nach Abschluss der Ausbildung für den Einstieg ins Berufsleben gut vorbereitet sind. Oft erhalten Lernende wie auch Praktikanten die Möglichkeit, nach Abschluss der Ausbildung im Betrieb zu bleiben. Diese motivierten Mitarbeitenden sind eine wertvolle Unterstützung für das Unternehmen.

GESUNDHEITSMANAGEMENT

Das firmeninterne Gesundheitsmanagement richtet den Fokus auf die Erhaltung und Förderung der Gesundheit aller Mitarbeitenden, denn gesunde Mitarbeitende sind leistungsfähiger und motivierter. Zudem führt es zu einer Reduktion der Absenzen und zu einem Rückgang der Fluktuation. Für den Erfolg des Gesundheitsmanagements sind das Unternehmen und die Mitarbeitenden gleichermaßen verantwortlich.

PERSONALVERTRETUNG (PEV)

Die Flughafen Zürich AG verfügt über eine Personalvertretung, die sich für die Anliegen der Mitarbeitenden einsetzt und einen engen Austausch mit der Geschäftsleitung pflegt.

LOHNGLEICHHEIT

Die Flughafen Zürich AG hat eine Auswertung zur Lohngleichheit durchgeführt. Resultat: Die Lohndifferenz von Frau zu Mann beträgt im Durchschnitt 3%. Um eine objektive Aussage zur Lohngleichheit machen zu können, wurden die Durchschnittslöhne auf den einzelnen Funktionsstufen miteinander verglichen. Für den Vergleich der Durchschnittslöhne von Frauen und Männern wurden nur diejenigen Funktionsstufen ausgewertet, die über einen aussagekräftigen Frauen- wie Männeranteil verfügen.

FLEXIBLES ARBEITEN

Die Flughafen Zürich AG hat die Bedürfnisse ihrer Mitarbeitenden nach einem flexibleren Arbeitsumfeld erkannt und bietet Arbeitsmodelle, die zu einer verbesserten Work-Life-Balance beitragen. Dabei ist es wichtig, einerseits die betrieblichen Bedürfnisse abzudecken und andererseits mit flexiblen Regelungen die individuellen Bedürfnisse der Mitarbeitenden so gut wie möglich zu berücksichtigen. Oberstes Ziel ist eine leistungsfähige und leistungsorientierte Organisation mit motivierten, zufriedenen und gesunden Mitarbeitenden. Ziel ist aber auch, dank flexiblen Arbeitsbedingungen den Kaderanteil von Frauen zu erhöhen und insbesondere Frauen auch zu ermutigen, Führungspositionen in der Unternehmung zu übernehmen. Deshalb ist es wichtig, verschiedene Teilzeitmodelle anbieten zu können. Bei der Flughafen Zürich AG sind derzeit 27% aller Mitarbeitenden im Teilzeitverhältnis angestellt. Bei den Frauen arbeiten insgesamt 63% Teilzeit, bei den Männern 12%.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Der Flughafen Zürich ist eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung und mit 31.1 Mio. Passagieren und mit 278'458 Flugbewegungen der mit Abstand grösste Flughafen der Schweiz. 77 Fluggesellschaften verbinden die Schweiz auf direktem Weg mit 206 Destinationen in der ganzen Welt. Der Betrieb einer solchen Infrastruktur schafft einerseits Tausende von Arbeitsplätzen und stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz ([Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung](#)). Andererseits verursacht der Flugbetrieb negative Effekte, die sich besonders in der näheren Umgebung zeigen.

Seit mehr als vierzig Jahren wird der Flugverkehr am Flughafen Zürich auf unverändertem Pistensystem betrieben. Wie der übrige öffentliche Verkehr und der individuelle Strassenverkehr hat sich in dieser Zeit auch der Luftverkehr stark entwickelt. Am Flughafen Zürich werden heute mit mehr als doppelt so vielen Flugbewegungen fast fünfmal mehr Passagiere transportiert als beim letzten Pistenausbau im Jahr 1976. Damit der Flughafen Zürich seinen vom Bund erteilten Auftrag, nämlich die Nachfrage nach Luftverkehr zu befriedigen und eine effiziente und sichere Plattform für einen Drehkreuzbetrieb zur Verfügung zu stellen, erfüllen kann, sind mittelfristig Massnahmen nötig, um die Kapazität zu erhöhen. Solche Ausbaumassnahmen werden nur möglich sein, wenn es gelingt, die negativen Auswirkungen des Flugbetriebs weiter zu reduzieren und aufzuzeigen, dass die positiven Effekte dieser Verkehrsinfrastruktur deutlich überwiegen. Dafür steht die Flughafen Zürich AG in regelmässigem Dialog und Austausch mit ihren vielfältigen Anspruchsgruppen. Die Unternehmung fördert so das Vertrauen in ihre Tätigkeit und schafft die Voraussetzungen, dass die Rahmenbedingungen der steigenden Nachfrage angepasst werden können und die Flughafen Zürich AG ihre Funktion als einziger Drehkreuzflughafen im Interesse des Landes und gemäss dem Auftrag des Bundes weiterhin wahrnehmen kann.

VERBÄNDE, INTERESSENGEMEINSCHAFTEN UND POLITISCHER DIALOG

Die Flughafen Zürich AG pflegt den Dialog mit ihren politischen Anspruchsgruppen regelmässig und führte diesen auch im Jahr 2018 fort. Dabei stand neben der regelmässigen Information (beispielsweise durch den [Politikbrief](#)) der Austausch mit den umliegenden Gemeinden und den verschiedenen Behördenorganisationen im Vordergrund. Neben dem regelmässig durchgeführten partnerschaftlichen Dialog lag der Fokus dieses Jahr auf der transparenten und offenen Kommunikation zur beantragten Änderung des Betriebsreglements ([BR 2017](#)). Die Flughafen Zürich AG hat zu Beginn der öffentlichen Auflage rund 50 Gemeinden und Behördenorganisationen in persönlichen Präsentationen und Gesprächen über die Hintergründe dieses Gesuchs informiert und mit den zuständigen Personen die mittel- und langfristige Entwicklungsplanung diskutiert.

2018 festigte die Flughafen Zürich AG auch die Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen regionalen und nationalen Branchen- und Wirtschaftsverbänden und stand direkt und indirekt über die Verbände in regelmässigem Austausch mit den Vertreterinnen und Vertretern von Legislative und Exekutiven aller drei Staatsebenen.

FLUGLÄRM

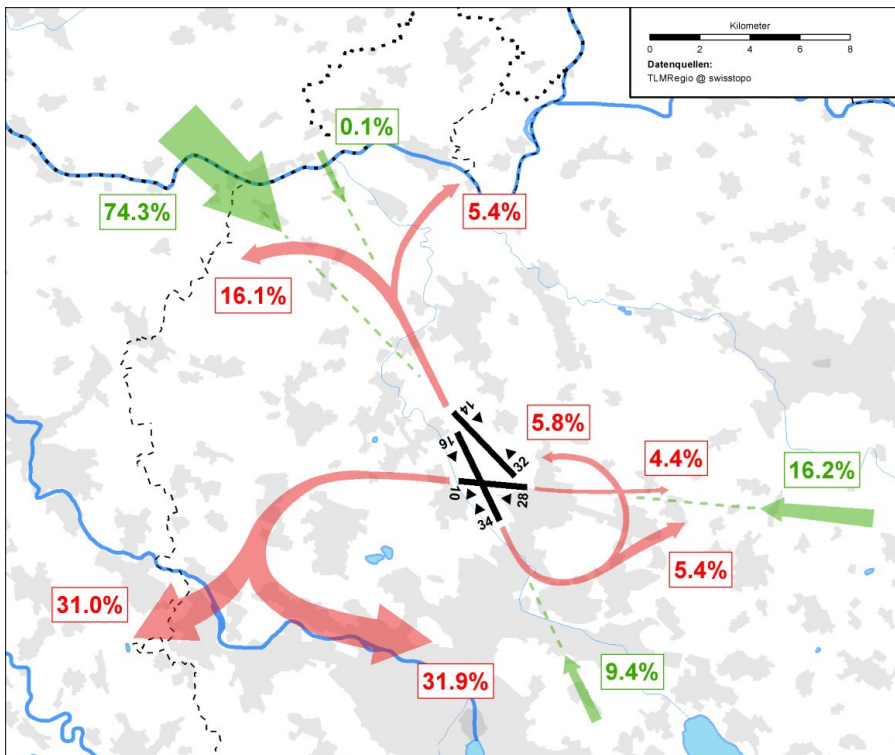
Die Flughafen Zürich AG befasst sich intensiv mit dem Thema Fluglärm. Die Abteilung Lärmmanagement analysiert die Lärmsituation und dokumentiert diese transparent.

LÄRMMONITORING

Die Flughafen Zürich AG betreibt im Bereich der An- und Abflugrouten ein Netz mit 14 ortsfesten [Messstationen](#). Die erfassten Daten werden monatlich im Lärmbulletin publiziert.

Tagsüber und in der ersten Nachtstunde blieb die Fluglärmbelastung 2018 gegenüber dem Vorjahr an allen Messstellen stabil. In der zweiten Nachtstunde verzeichnete die Messstelle im Norden (4) eine Abnahme, die Messstelle im Süden (12) hingegen eine Zunahme der Lärmbelastung. An allen anderen Messstellen blieb die Fluglärmbelastung in der zweiten Nachtstunde im Vergleich zum Vorjahr stabil.

Veränderungen in der Lärmbelastung hängen hauptsächlich mit der Belegung der An- und Abflugrouten zusammen.



Prozentuale Belegung der An- und Abflugrouten im Jahr 2018. Routen mit weniger als 50 Flügen pro Jahr sind nicht dargestellt.

NACHTFLÜGE UND AUSNAHMEBEWILLIGUNGEN

Flüge während der Nachtzeit (22:00–06:00 Uhr) werden von der Bevölkerung oft als störend wahrgenommen. Im Jahr 2018 betrug die Nachtflugbewegungen 5.0% (2017: 4.7%) der Gesamtflugbewegungen. Für insgesamt 312 Flüge (2017: 311 Flüge), die während der Nachtflugsperrzeit stattfanden, wurden Ausnahmegenehmigungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen berechtigter Gründe genehmigt.

ÜBERWACHUNG DER ABFLUGROUTEN

Die Abteilung Lärmmanagement überprüft alle Abflüge auf Einhaltung der vorgeschriebenen [Flugrouten](#), die tagsüber mindestens bis zu einer Höhe von 5'000 Fuss (ft) ü. M. und nachts bis Flugfläche 80 (ca. 8'000 ft ü. M.) verbindlich sind. Im Jahr 2018 wurden dazu 178 (2017: 167) Ermittlungen eingeleitet und es fanden 25 (2017: 25) Aussprachen mit Chefpiloten statt. Die häufigste Ursache für Abweichungen von Flugrouten waren Anweisungen der Flugsicherung.

LÄRMGEBÜHREN

Fluggesellschaften sollen angehalten werden, mit möglichst lärmgünstigen Flugzeugen nach Zürich zu fliegen. Dafür sind alle Jet-Flugzeuge in eine der fünf **Lärmklassen** mit unterschiedlich hohen Gebührenansätzen eingeteilt, die pro Landung und Start anfallen. Zusätzlich werden Nachtstundentarife erhoben, die differenziert nach Lärmklasse und Zeitpunkt der Landung respektive des Starts erhoben werden. Im Jahr 2018 war der Anteil der Lärmklasse 4 während der Nachtzeit (22:00–06:00 Uhr) mit rund 54% (2017: 56%) am höchsten.

Ende 2014 wurde ein angepasstes Lärmgebührenmodell ans BAZL eingereicht, das eine Erhöhung der Tagesrandzuschläge sowie einen Entlastungsmechanismus (ausgenommen sind Flüge in der Zeit zwischen 23.00–23.30 Uhr) für Fluggesellschaften mit Langstreckenverbindungen vorsieht. Ein im Berichtsjahr veröffentlichtes Gutachten (Dr. A. Wittmer) kommt zum Ergebnis, dass dieses angepasste Gebührenmodell grundsätzlich geeignet ist, das Lenkungspotenzial insbesondere in Bezug auf die abendliche Verspätungssituation zu verbessern, ohne gleichzeitig den Hubbetrieb zu gefährden.

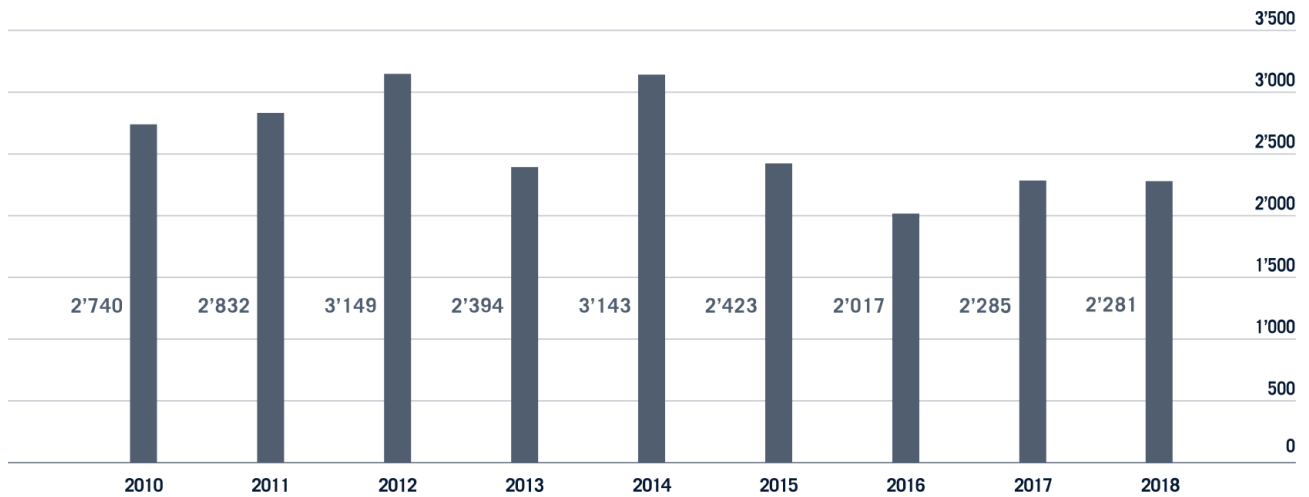
NUTZUNG DER SCHALLSCHUTZHALLE

In der Schallschutzhalle wurden im Jahr 2018 insgesamt 567 (2017: 650) Triebwerkstandläufe durchgeführt. Die in der Nacht durchgeführten Standläufe betrafen hauptsächlich Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge (82% aller Nachtstandläufe). Langstreckenflugzeuge wie A343, A333 und B777 sowie alle übrigen Flugzeugtypen wurden dagegen mehrheitlich tagsüber getestet.

Im Berichtsjahr wurde die zulässige Lärmdosis 1 Mal überschritten. Dies ist deutlich weniger als die 25 Überschreitungen, die gemäss Betriebsreglement pro Kalenderjahr erlaubt wären. Nach Angaben der Flugzeugunterhaltsbetriebe wurden 544 Leerlauftests (Idle) auf dem Vorfeld und den Standplätzen durchgeführt, wobei 419 tagsüber zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr und 125 nachts zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr stattfanden.

KOMMUNIKATION MIT DER BEVÖLKERUNG

Der Dialog mit der Bevölkerung ist ein wichtiges Anliegen der Flughafen Zürich AG. Von Fluglärm betroffene Anwohnerinnen und Anwohner können ihre Anfragen oder Reklamationen telefonisch oder per E-Mail direkt an die Flughafen Zürich AG richten, wo konkrete Fragen von der Abteilung Lärmmanagement beantwortet werden. Anflüge auf Piste 34 waren im Berichtsjahr der häufigste Grund für Anfragen. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Anzahl der Anfragen und Reklamationen etwa gleich geblieben.



■ Anzahl Fluglärmreklamationen und -anfragen pro Jahr

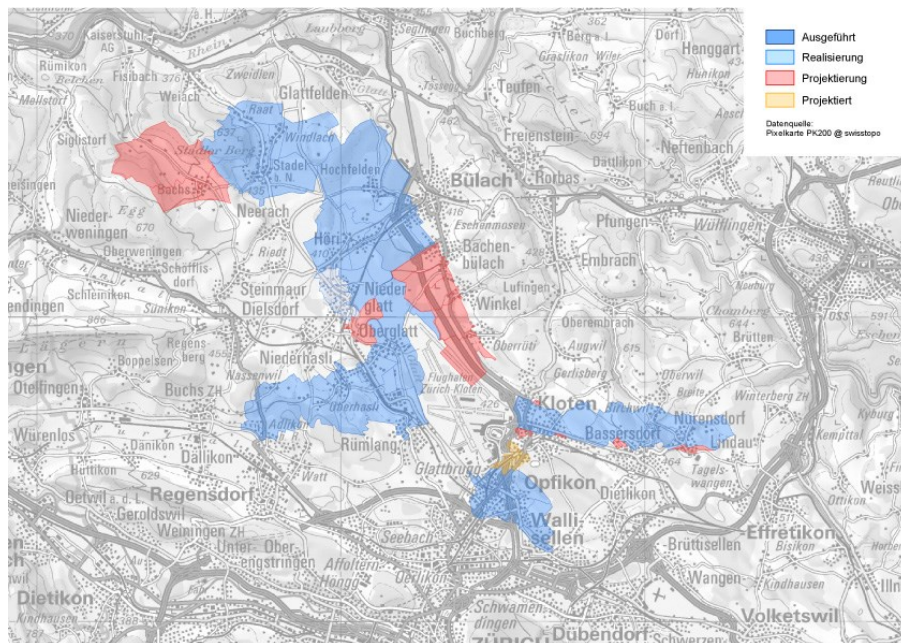
SCHALLSCHUTZ

Durch den Einbau von Schallschutzfenstern schützt der Flughafen Zürich Bewohnerinnen und Bewohner von Liegenschaften, die übermässigem Fluglärm ausgesetzt sind.

SCHALLSCHUTZMASSNAHMEN UND RÜCKERSTATTUNGEN

Die Umsetzung des [Schallschutzprogramms](#) ist neben der Lärminderung an Triebwerken ein wichtiges Element der Fluglärmbekämpfung. Das Programm umfasst passive Schallschutzmassnahmen an Gebäuden der umliegenden Gemeinden und finanziert diese. Als Anlagehalterin ist die Flughafen Zürich AG gesetzlich verpflichtet, für diese Schutzmassnahmen aufzukommen. In den Genuss der Massnahmen kommen Hauseigentümerinnen und -eigentümer, deren Liegenschaften in einem klar definierten Perimeter liegen, lärmempfindliche Räume aufweisen und bei denen beim Neu- oder Umbau keine Verpflichtung für Schallschutzmassnahmen bestand. Denjenigen Hauseigentümern, die bereits auf eigene Initiative Schallschutzfenster eingebaut haben, wird durch die Flughafen Zürich AG eine Kostenrückerstattung ausbezahlt.

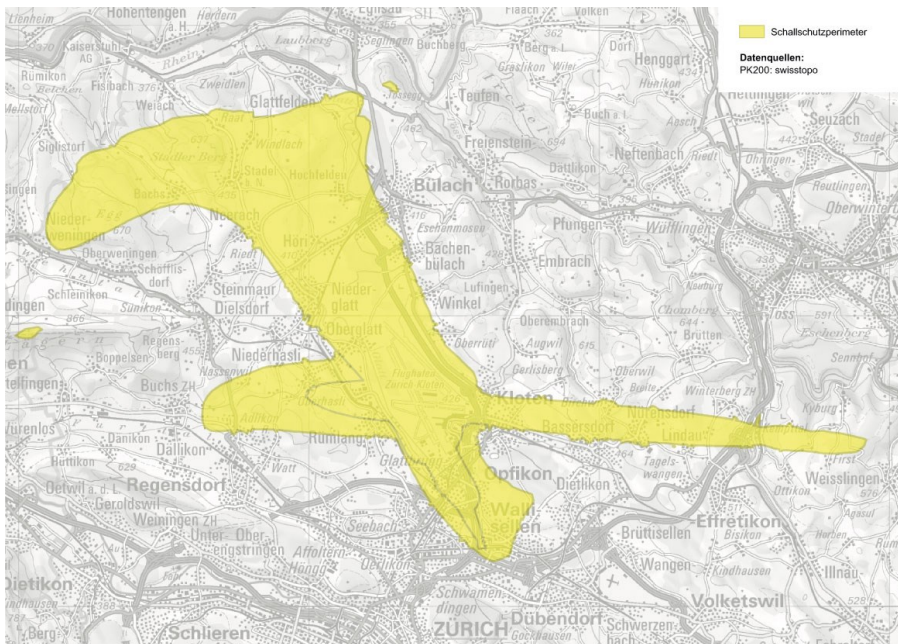
Von 1999 bis und mit 2018 wurden rund CHF 249.0 Mio. für Schallschutzmassnahmen an rund 6'200 Gebäuden ausgegeben. Von rund CHF 12.3 Mio. Ausgaben im Jahr 2018 entfielen rund CHF 0.6 Mio. auf Projektierungen, CHF 8.1 Mio. auf Sanierungen und rund CHF 3.6 Mio. auf Rückerstattungen.



Übersichtskarte Schallschutzmassnahmen 2018 (Programm 2010, Stand Februar 2018).

ERWEITERUNG SCHALLSCHUTZPROGRAMM

Das BAZL hat die Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit dem genehmigten Lärm und dem Gesuch zum Betriebsreglement 2014 verpflichtet, bis Ende Juni 2015 ein erweitertes Schallschutzprogramm einzureichen. Dieser Verpflichtung kam die Flughafen Zürich AG nach und reichte termingerecht das Schallschutzprogramm 2015 ein. Mit Bundesgerichtsentscheid vom 11. Mai 2018 wurde die noch hängige Beschwerde abgewiesen. Das somit rechtskräftige Schallschutzprogramm 2015 wird gemäss öffentlicher Auflage innerhalb von zehn Jahren umgesetzt.



Schallschutzperimeter reiner Wohnzonen der Empfindlichkeitsstufe (ES) II.

SCHUTZKONZEPT SÜD

Im Rahmen des [Schutzkonzepts Süd](#) hat die Flughafen Zürich AG in zahlreichen Liegenschaften in Zürich, Opfikon, Wallisellen und Dübendorf kostenlos Fensterantriebe oder Schalldämmlüfter in den Schlafzimmern eingebaut.

Ein ergänzendes Konzept auf der Basis eines Lärmmasses (Phase 2) lag Anfang 2018 öffentlich auf. Die entsprechende Verfügung von Seiten des BAZL wird im Verlauf des Jahres 2019 erwartet.

LÄRMKENNZAHLEN FLUGHAFEN ZÜRICH

	2018	2017	2016
Anzahl Einwohner ¹⁾ über Alarmwert für ES II ²⁾	nicht verfügbar ³⁾	5'215	5'437
Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert für ES II	nicht verfügbar ³⁾	61'080	59'705
Anzahl Einwohner über Planungswert für ES II	nicht verfügbar ³⁾	164'115	159'556
Tagesfluglärmbelastung ⁴⁾ am NMT 1/ 3/ 6/ 10 (dB[A]) ⁵⁾	66/58/66/58	66/59/66/59	67/58/66/58
Anzahl Standläufe in der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	334/233	338/312 ⁶⁾	500/360
Anzahl Überschreitungen der zulässigen Lärmdosis	1	5	1
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen/eingeleiteter Ermittlungen	4'558/178	4'721/167	4'055/154
Anzahl Nachtflugbewegungen (22–06 Uhr)	13'655	12'476	12'369
davon in der ersten Nachtstunde (22–23 Uhr)	10'569	9'802	9'827
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ⁷⁾	312	311	232
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	61	46	66
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	28	18	20
davon diverse Ursachen	223	247	146
Schallschutzprogramm 2010: Anzahl sanierter Objekte ⁸⁾	6'200	6'000	5'500
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ⁹⁾	2'281	2'285	2'017

1) Umhüllende der Tag- und Nachtwerte.

2) Empfindlichkeitsstufe II (ES II) gemäss eidg. Lärmschutzverordnung LSV, Art. 43.

3) Werte werden von der Empa berechnet und von dieser erst nach Redaktionsschluss publiziert.

4) Energieäquivalenter Dauerschallpegel des Fluglärms am Tag (06–22 Uhr).

5) NMT = Noise Monitoring Terminal (Lärmmessstelle), 1 = Rümlang, 3 = Oberglatt, 6 = Glattbrugg, 10 = Nürensdorf.

6) Gegenüber dem Bericht im Vorjahr korrigierte Zahl.

7) Für dringende Flüge während der Nachtflugsperrzeit können Ausnahmebewilligungen ausgestellt werden.

8) Anzahl bis dato sanierter Gebäude und Liegenschaften, inkl. Rückerstattungen.

9) Beinhaltet Klagen wie auch Anfragen über Lärmbelastung, Flugspuren, Entwicklung des Flugverkehrs usw.

UMWELTSCHUTZ IM ÜBERBLICK

Die Flughafen Zürich AG ist sich ihrer grossen Verantwortung für einen nachhaltigen Umgang mit der Umwelt bewusst. Als Halterin der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich stellt sie sicher, dass dieser umweltverträglich betrieben und entwickelt werden kann.



UMWELTLEITBILD UND REDUKTIONSZIELE

Die grundsätzliche Haltung und die Prioritäten im Umweltschutz sind im [Umweltleitbild](#) der Flughafen Zürich AG festgehalten. Der Fokus liegt auf den Themen Fluglärm, Luftqualität, Klimaschutz, Energieverbrauch und Erhalt der natürlichen Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Zusätzlich hat sich das Unternehmen [Reduktions- und Effizienzsteigerungsziele](#) in den Bereichen Klimaschutz und Energie gesetzt.

UMWELTMANAGEMENTSYSTEM

Seit 2001 verfügt die Flughafen Zürich AG über ein Umweltmanagementsystem (UMS) nach der internationalen Norm ISO 14001:2015. Damit werden alle umweltrelevanten Prozesse gesteuert und die Umweltauswirkungen systematisch reduziert. Mit jährlichen externen Audits werden – ergänzt mit internen Audits – die Konformität und der Erfolg des UMS überprüft.



IM DIALOG

Der offene Dialog ist der Flughafen Zürich AG ein grosses Anliegen. Zum Thema Umweltschutz gehören zu den Anspruchsgruppen insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner, Behörden, Verbände und Interessengruppen, aber auch Industriepartner und Fachgremien auf nationaler und internationaler Ebene sowie die breite Öffentlichkeit.

Die Flughafen Zürich AG kommuniziert auch zu Umweltschutzthemen transparent und nützt dafür eine Vielzahl von Kanälen. Dazu gehören beispielsweise die interaktive [Umweltausstellung](#), Themenpublikationen, Unternehmenspublikationen, Informationsveranstaltungen, Social Media und nicht zuletzt der persönliche Austausch.

SYSTEMGRENZE

Die Umweltschutz-Berichterstattung bezieht sich in der Regel auf das Gesamtsystem Flughafen und umfasst die Aktivitäten der Flughafen Zürich AG sowie ihrer Partner auf dem durch den [Sachplan Infrastruktur Luftfahrt \(SIL\)](#) festgelegten Perimeter des Flughafens. Die Ziele in einzelnen Themenbereichen beschränken sich hingegen auf die direkte Einflussosphäre der Flughafen Zürich AG.

LUFTQUALITÄT

Der Betrieb des Flughafens Zürich führt zum Ausstoss von Luftschadstoffen. Die Auswirkungen bleiben aber lokal eng begrenzt.

EMISSIONEN

Luftschadstoffe stammen am Flughafen Zürich von folgenden vier Quellgruppen: Flugzeuge, Abfertigungsvorgänge, Flughafeninfrastruktur und landseitiger Verkehr. Da es in erster Linie die Verbrennung von fossilen Brennstoffen, wie zum Beispiel Kerosin, Diesel oder Benzin, ist, die den Ausstoss von Luftschadstoffen zur Folge hat, haben die Flugzeuge den grössten Anteil an den Emissionen, nämlich rund 90% der Stickoxide.

Die Stickoxide (NO_x) sind ein sogenannter Leitschadstoff, der als Indikator für die gesamte Luftqualität herangezogen wird. Ebenfalls wichtig sind Feinstaub (PM) sowie Ozon (O₃). Die Flughafen Zürich AG führt für die einzelnen Schadstoffe ein Emissionsinventar, das festhält, welche Mengen pro Schadstoff jährlich ausgestossen werden. Die geltende Emissionsobergrenze, die den Stickoxid-Ausstoss des Flughafens Zürich limitiert, wird problemlos eingehalten.

IMMISSIONEN

Die Schadstoffe bleiben nach dem Ausstoss in der Atmosphäre nicht unverändert, sondern werden umgewandelt, verdünnt und transportiert, bevor sie als Immissionen, also als Schadstoffbelastung, wirksam werden. Die Immissionen werden punktuell gemessen und gleichzeitig flächendeckend modelliert.

Für die Modellierung mit mathematischen Modellen werden das Emissionsinventar und zusätzliche Informationen zu Ort und Zeit des Ausstosses herangezogen. Zusammen mit den meteorologischen Daten lässt sich mit einer spezialisierten Software die Ausbreitung der Schadstoffe berechnen.

Ein Messnetz für die Messung der tatsächlichen Immissionen erstreckt sich über den Flughafen und die Region. Es sind sowohl vollautomatische Messgeräte im Einsatz, die mehrere Schadstoffe auf einmal messen, als auch sogenannte Passivsammler, die den Leitschadstoff Stickstoffdioxid messen. Beide Arten Messstellen werden im Auftrag des Flughafens durch das kantonale Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) betrieben.

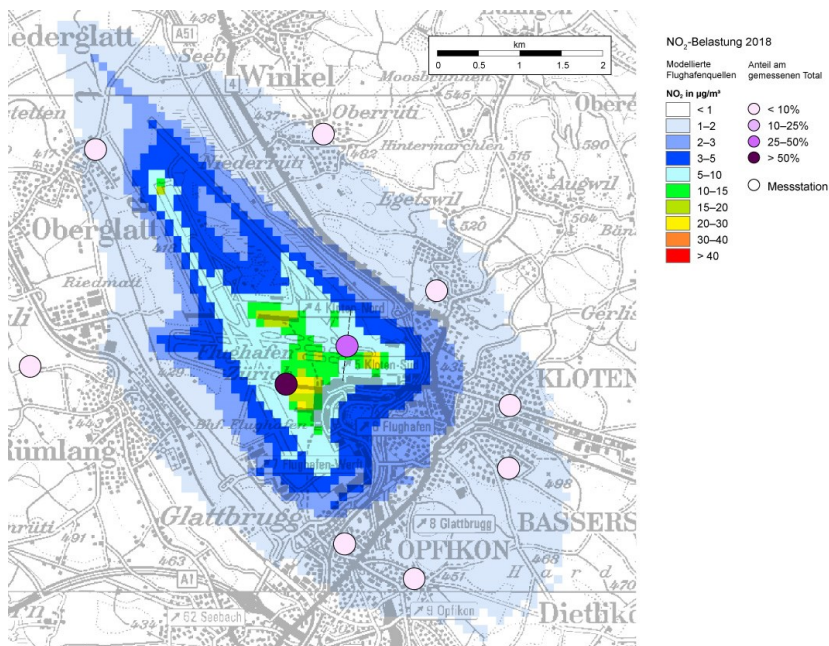


Mit sogenannten Passivsammlern wird die Konzentration von Stickstoffdioxid gemessen.

DIE SITUATION IM JAHR 2018

Der Ausstoss von Stickoxiden NO_x aus Flughafenquellen hat wiederum zugenommen. Die Zunahme im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr betrug 10%. Das ist weitgehend darauf zurückzuführen, dass mehr Flugbewegungen mit durchschnittlich grösseren Flugzeugen zu verzeichnen waren, welche entsprechend mehr Schadstoffe ausgestossen haben.

Im Unterschied dazu haben die Werte der Immissionsmessungen abgenommen. Zwar werden die Grenzwerte auf dem Vorfeld und entlang der Hauptverkehrsachsen in der Region punktuell überschritten. Die Belastung mit Schadstoffen vom Flughafen sinkt jedoch mit zunehmender Entfernung rasch. Ausserhalb des Flughafenperimeters machen Schadstoffe vom Flughafen maximal 10% der gesamten dort gemessenen Luftbelastung aus.



Einfluss des Flughafens auf die lokale Luftqualität.

MASSNAHMEN ZUR SCHADSTOFFREDUKTION

Die Flughafen Zürich AG hat diverse Massnahmen ergriffen, um den Ausstoss von Luftschadstoffen zu vermindern. Seit 1997 sind die emissionsabhängigen Landegebühren in Kraft. Je mehr Schadstoffe ein Triebwerk ausstösst, desto höher fällt die Gebühr aus. Es besteht also ein wirtschaftlicher Anreiz, schadstoffärmere Triebwerke einzusetzen.

Einen grossen Einfluss hat der Flughafen bei der Bemühung, den Treibstoffverbrauch am Boden zu begrenzen und so die Schadstoffe zu reduzieren. Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) heisst das Prinzip, das zum Ziel hat, die Flugzeuge flüssig über die Rollwege zum Start schicken zu können und so Wartezeiten zu vermeiden. Dasselbe Prinzip wird auch bei den Landungen angewandt, indem die Flugzeuge schon in der Luft entsprechend optimiert aufgereiht werden, damit sie später verzögerungsfrei in den Flughafenablauf integriert werden können.

Auf ähnliche Weise haben auch Standortentscheide für die aviatische Infrastruktur am Boden einen direkten Einfluss auf den späteren Schadstoffausstoss. Kurze Wege bedeuten weniger Schadstoffausstoss.

Eine weitere wichtige Massnahme sind die stationären Strom- und Klimaversorgungsanlagen. Dank ihnen können die flugzeugeigenen Aggregate zur Erzeugung von Strom und klimatisierter Luft abgeschaltet bleiben. An deren Stelle wird stationär effizienter erzeugte Energie genutzt. So wurden die neuen Flugzeugstandplätze «Golf» alle mit Stromversorgungsanlagen ausgerüstet.

Der Ersatz von Verbrennungs- durch Elektromotoren bei Bodenfahrzeugen erlaubt es schon seit Jahren, Emissionen zu vermeiden. Die Zahl der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge

und Geräte für die Abfertigung und den Bodenverkehr steigt am Flughafen Zürich stetig und beträgt bereits über 30%.

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Im internationalen Vergleich gehört die Flughafen Zürich AG beim Thema Luftqualität zu den weltweit führenden Flughäfen. Sie stellt ihre Expertise in diversen internationalen Organisationen und Fachgremien zur Verfügung und liefert so weltweit Wissen und Anregungen für andere Flughäfen. Zudem ist sie an der Weiterentwicklung von Modellen, Regularien und Technik beteiligt.

Globales Klima

Die Flughafen Zürich AG engagiert sich für den Klimaschutz. In den vergangenen 20 Jahren konnte das Unternehmen seinen CO₂-Ausstoss um über 40% verringern.

CO₂-QUELLEN

Von den bekannten Klimagasen ist Kohlendioxid (CO₂) das einzige, das am Flughafen Zürich in relevanten Mengen anfällt. Die ausgestossenen Mengen werden jährlich in einem CO₂-Inventar zusammengetragen.

Gemäss den Standards des Treibhausgasprotokolls ([GHG protocol](#)) werden die CO₂-Quellen in verschiedenen Einflussphären, den sogenannten Scopes, zusammengefasst. Als Scope 1 werden die eigenen Quellen bezeichnet. Dazu gehören im Wesentlichen die Wärmeversorgung, die eigene Stromproduktion und die Fahrzeugflotte der Flughafen Zürich AG. Scope 2 ist die extern bezogene Energie, also der eingekaufte Strom. Scope 3 schliesslich umfasst alle übrigen Flughafenquellen. Dazu gehören die ganze Abfertigung, der Zubringerverkehr und die Flugzeuge.

MASSNAHMEN ZUR REDUKTION

Die Höhe des Ausstosses von CO₂ ist direkt abhängig vom Einsatz von fossilen Brenn- und Treibstoffen. Deshalb kommen jegliche Massnahmen zur Reduktion von fossilen Energieträgern dem Klima zugute. Am Flughafen Zürich liegt ein Fokus für die CO₂-Reduktion in Scope 1 auf der Erneuerung der baulichen Infrastruktur, um den Wärmebedarf reduzieren zu können. Zudem sind im Bereich der Gebäude laufend Optimierungen bei Heizung, Lüftung, Klimatisierung und Stromverbrauch im Gange. Neubauten werden nach den modernsten Standards energieeffizient geplant und gebaut. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Fahrzeugflotte, die möglichst treibstoffsparend erneuert wird, wobei nach und nach Elektrofahrzeuge solche mit Diesel oder Benzin ersetzen.

Für Besucherinnen und Besucher wurden im Berichtsjahr 38 neue öffentliche [Ladestationen für Elektrofahrzeuge](#) im Parkhaus P6 erstellt.

AIRPORT CARBON ACCREDITATION

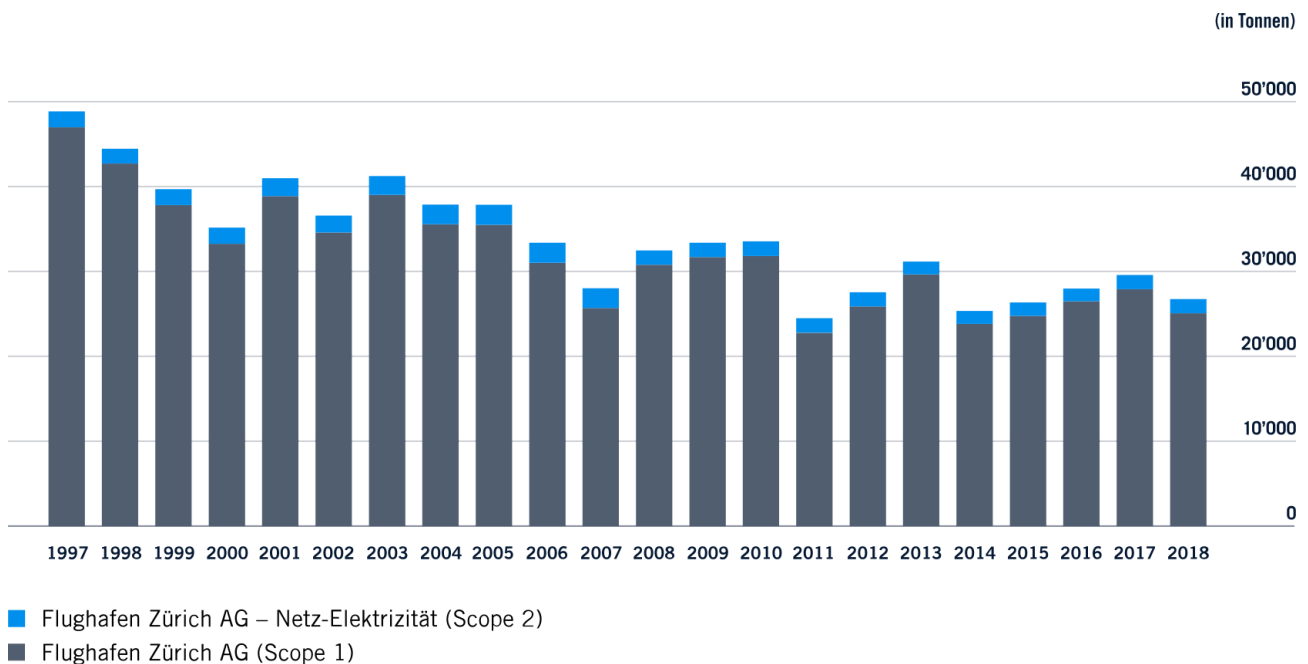
Die Anstrengungen für die Reduktion des CO₂-Ausstosses sind seit dem Jahr 2010 durch [Airport Carbon Accreditation \(ACA\)](#) anerkannt. ACA ist eine Initiative des europäischen Flughafenverbands ACI EUROPE, die zum Ziel hat, die Flughäfen zur Reduktion ihrer CO₂-Emissionen anzuregen und ihre Leistungen in dieser Hinsicht anzuerkennen. Mittlerweile umfasst das Programm Flughäfen auf allen Kontinenten. Es beinhaltet vier Stufen, wobei die höchste den CO₂-neutralen Betrieb bedeutet.

Der Flughafen Zürich ist auf der zweithöchsten Stufe akkreditiert, was heisst, dass die Flughafen Zürich AG ihre CO₂-Emissionen stetig reduziert und die Partner unterstützt, ihre Emissionen ebenfalls zu senken.



DIE SITUATION IM JAHR 2018

Im Berichtsjahr betragen die CO₂-Emissionen am Flughafen Zürich 25'143 t in Scope 1, 1657 t in Scope 2 und 4'113'904 t in Scope 3. Der deutliche Rückgang in Scope 1 ist hauptsächlich auf den geringeren Wärmebedarf während der Heizperiode zurückzuführen.



CO₂-Emissionen Flughafen Zürich AG nach Scopes seit 1997.

REDUKTIONSZIELE

Die Flughafen Zürich AG hat sich ehrgeizige Ziele gesetzt, die CO₂-Emissionen für Scope 1 und 2 zu reduzieren. Das Ziel, die Emissionen bis ins Jahr 2020 auf 30'000 t zu reduzieren wurde bereits frühzeitig erreicht. Bis 2030 sollen die Emissionen weiter auf noch 20'000 t verringert werden. Das entspricht mehr als einer Halbierung der CO₂-Emissionen gegenüber 1991 bei gleichzeitig stark ausgebauter Infrastruktur.

REDUKTIONSZIEL 2030

20'000 t

Bis 2030 sollen die CO₂-Emissionen auf 20'000 t verringert werden.

ENERGIE

Die Flughafen Zürich AG sorgt für eine zuverlässige und effiziente Versorgung des gesamten Flughafens mit Strom und Wärme.

ENERGIESTRATEGIE 2030

Die Flughafen Zürich AG verfolgt das Ziel, die Energieversorgung des gesamten Flughafens auch in Zukunft sicher, wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll bereitstellen zu können. So steht es in ihrer «Energiesstrategie 2030». Um das zu erreichen, sollen der Primärenergieeinsatz reduziert, der Spitzenbedarf geglättet und die Energieautonomie erhöht werden.



Betriebsoptimierungen und Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur bilden einen wichtigen Pfeiler der Reduktion des Energiebedarfs.

MEHR ALTERNATIVE ENERGIEN

Für eine zuverlässige und effiziente Versorgung mit Wärme, Kälte und elektrischem Strom setzt die Flughafen Zürich AG verschiedene Technologien und Energieträger ein. Das flughafeneigene Heizkraftwerk liefert mittels Wärme-Kraft-Koppelung sowohl Strom als auch Wärme, die über ein ausgedehntes Fernwärmenetz verteilt wird. Als Brennstoff wird hauptsächlich Erdgas genutzt. Bei einigen Gebäuden wird untiefe Geothermie mittels Erdwärmesonden zum Heizen und Kühlen genutzt.

Ergänzend zur Stromeigenproduktion im Heizkraftwerk wird am Flughafen Zürich der Anteil des Photovoltaikstroms stetig ausgebaut. Im Berichtsjahr wurden zwei neue Anlagen auf den Dächern des Prime Center 1 und des Parkhauses P1 in Betrieb genommen. Damit steigt die installierte Leistung um 686 kW_p auf insgesamt 1'754 kW_p. Weitere Anlagen sind in Planung.

PHOTOVOLTAIK

1'754kW_p

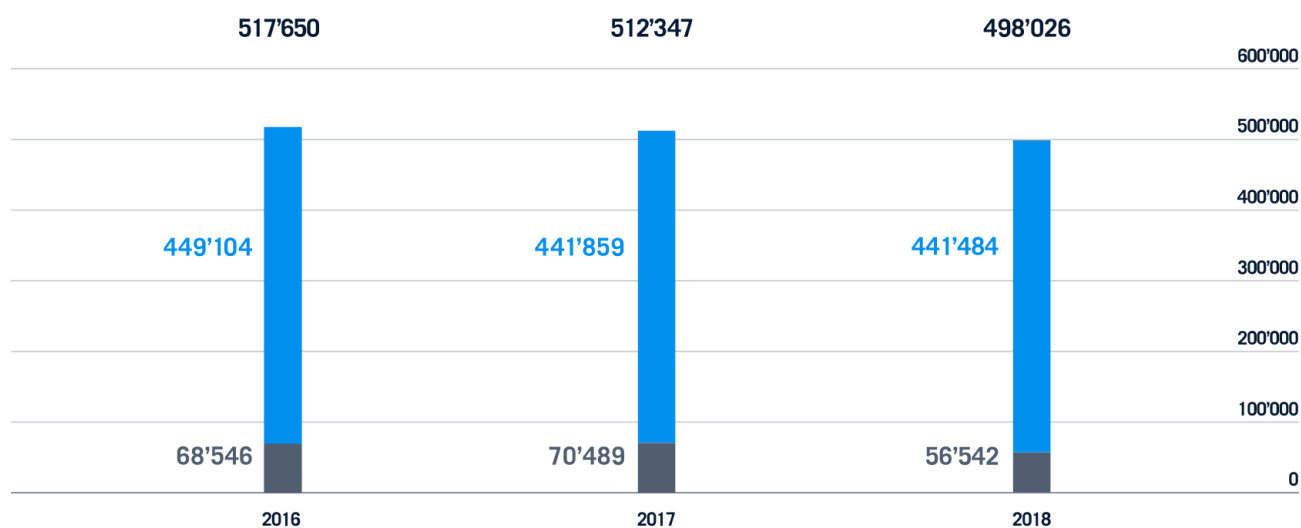
Die Photovoltaikanlagen steigerten 2018 ihre Leistung um 686 kW_p auf 1'747 kW_p.

ENERGIEBEDARF 2018

Im Berichtsjahr ging der Wärmebedarf aufgrund der im Durchschnitt hohen Temperaturen zurück. Der Strombedarf blieb insgesamt trotz erhöhtem Kühlbedarf auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr.

Am Flughafen Zürich wurden im Berichtsjahr 94'236 MWh Wärme und 162'549 MWh Strom genutzt. Ausgedrückt in Primärenergie ergibt das einen Gesamtbedarf von 498'026 MWh. Das entspricht einem Rückgang von drei Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Begriff der Primärenergie bezieht auch die für die Erzeugung und die Übertragung nötige Energie mit ein, die eingesetzt werden muss, bevor eine Energieform als Endenergie (Strom, Wärme) nutzbar ist.

(in MWh)



- Für Strom
- Für Wärme

GROSSVERBRAUCHERVEREINBARUNG

Als Grossverbraucher hat die Flughafen Zürich AG eine Vereinbarung mit der Baudirektion des Kantons Zürich abgeschlossen. Diese verpflichtet das Unternehmen bis zum Jahr 2030 zu einer durchschnittlichen jährlichen Effizienzsteigerung von 2%, gemessen an der Anzahl Benutzereinheiten und der beheizten Fläche des Flughafens. Die Zielvorgabe für den spezifischen Energieverbrauch konnte auch im Berichtsjahr eingehalten werden.

JÄHRLICHE
EFFIZIENZSTEIGERUNG

2%

Bis 2030 muss die jährliche Effizienzsteigerung mindestens 2% betragen.

MASSNAHMEN

Es gehört zu den stetigen Aufgaben der Flughafen Zürich AG, den Energiebedarf zu senken und die Effizienz ihrer Gebäude und Anlagen zu steigern. Zu den entsprechenden Massnahmen gehören Gebäudesanierungen ebenso wie Optimierungen an den bestehenden Anlagen.

NATUR UND LANDSCHAFT

Zum Flughafenperimeter gehören auch ausgedehnte Naturflächen. Die Flughafen Zürich AG trägt die grosse Verantwortung, den ökologischen Wert dieser Flächen und ihre Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu schützen und zu erhalten.

WERTVOLLE LEBENSÄUME

Als der Flughafen Zürich in den vierziger Jahren des 20. Jahrhunderts geplant wurde, setzte man diesen mitten in ein Riedgebiet. Noch heute umfasst der Flughafenperimeter deshalb ausgedehnte Gebiete mit hohem ökologischem Wert, welche zum Teil mitten zwischen den Pisten liegen. Es besteht ein vielfältiges Mosaik von unterschiedlichen Lebensräumen, wo sich seltene Pflanzen und Tiere wohlfühlen. Durch den Zaun geschützt vor Störungen, finden sie hier einen Rückzugsort.

Von der gesamten Flughafenfläche von 953 ha besteht rund die Hälfte aus Grünflächen. Davon sind 53 ha Naturflächen mit Schutzstatus.

NATURFLÄCHE MIT
SCHUTZSTATUS

53 ha

53 ha der gesamten
Flughafenfläche von
953 ha sind
Naturflächen mit
Schutzstatus.



VOGELSCHLAGPRÄVENTION

Der Flughafen ist mit seinen Wäldern, Gewässern und grossen Freiflächen ein Anziehungspunkt für viele Vogelarten. Insbesondere grosse Vögel und Schwarmvögel

können mit ihrem Verhalten jedoch ein Sicherheitsrisiko für die Flugzeuge darstellen. Kollisionen von Vögeln mit Flugzeugen (sogenannter Vogelschlag) können schwerwiegende Folgen haben und sind deshalb unbedingt zu vermeiden.

Um das Flughafengelände für Vögel weniger attraktiv zu machen, ist die Bewirtschaftung der Grünflächen entsprechend ausgerichtet. Die meisten offenen Flächen werden als extensiv genutzte Langgraswiesen bewirtschaftet. Das dient sowohl dem ökologischen Wert als auch der Vogelschlagprävention. Hohes Gras erschwert den Greifvögeln das Erspähen von Beutetieren am Boden. Gleichzeitig können sich auch Schwarmvögel weniger gut niederlassen.

Massgeschneiderte Massnahmen verkleinern zusätzlich das Nahrungsangebot. Zum Beispiel werden Wiesel speziell gefördert, weil sie als Mäusejäger die Greifvögel bei der Jagd nach Kleinsäugetern konkurrieren.

ÖKOLOGISCHE ERSATZMASSNAHMEN

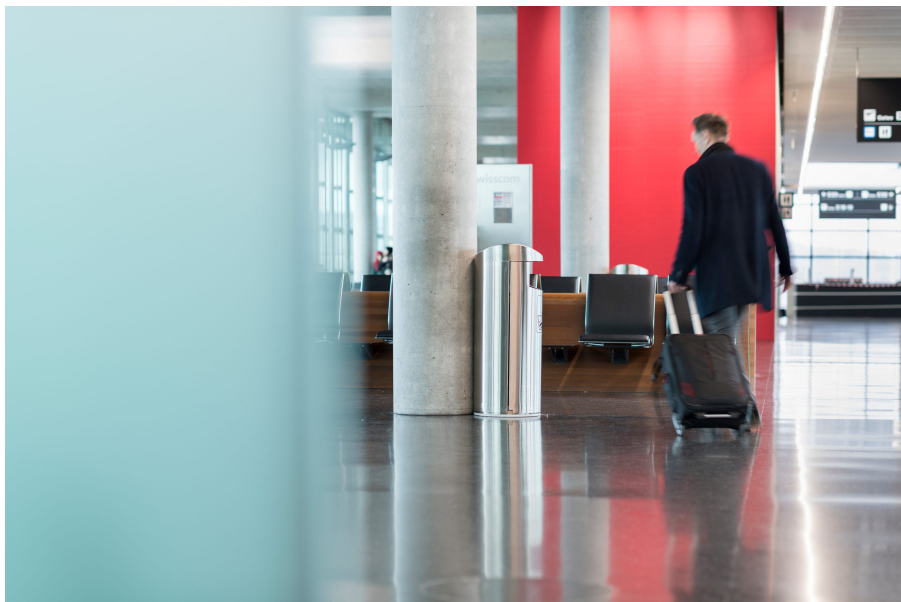
Um den ökologischen Wert der Naturflächen zu erhalten, müssen bei Bauprojekten, die Grünflächen betreffen, Massnahmen ergriffen werden. Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, den ökologischen Wert von Grünflächen, die sie zu überbauen beabsichtigt, vorgängig feststellen zu lassen und entsprechend für gleichwertigen Ersatz zu sorgen. Das erfolgt beispielsweise durch die Aufwertung von Flächen anderswo. Im Berichtsjahr wurden zum Beispiel als Ersatz für überbaute Grünflächen durch THE CIRCLE in Kloten zwei bestehende Naturschutzgebiete aufgewertet.

ABFALL

Die Flughafen Zürich AG entsorgt den Abfall vom gesamten Flughafen. Dank systematischem Abfallmanagement kann fast sämtlicher Abfall thermisch oder stofflich verwertet werden.

NACHHALTIGER UMGANG MIT MATERIALIEN

Der Flughafen Zürich als grosse Verkehrsdrehscheibe, an der Güter umgeschlagen, täglich zehntausende Personen gepflegt werden und die Infrastruktur stetig erweitert wird, verursacht eine beachtliche Menge an Abfall. Deshalb hat für die Flughafen Zürich AG die Vermeidung von Abfall die höchste Priorität. Wo das nicht möglich ist, gilt es, die Wertstoffe getrennt zu sammeln und den Restmüll umweltschonend zu entsorgen.



STOFFLICHE UND THERMISCHE VERWERTUNG

Die Flughafen Zürich AG übernimmt die Entsorgung ihrer eigenen Abfälle und eines Grossteils der Abfälle der übrigen Flughafenbetriebe. Sie unternimmt grosse Anstrengungen, wo immer möglich und sinnvoll Wertstoffe getrennt zu sammeln und dem Recycling zuzuführen. Der Kehrriech wird in der Schweiz thermisch verwertet. Jener vom Flughafen Zürich wird in einer Kehrriechverbrennungsanlage verbrannt und die Abwärme zur Stromproduktion und zur Speisung des Fernwärmenetzes genutzt.

VERWERTUNGSQUOTE

96.4%

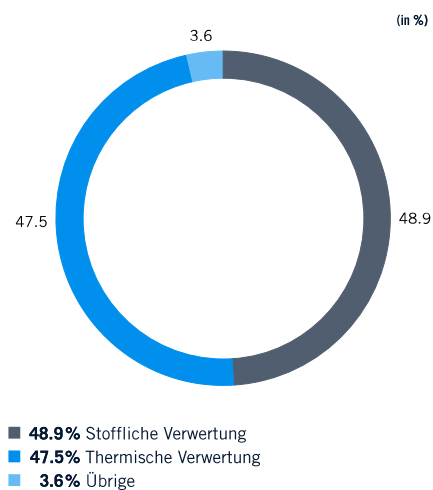
ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

Die gesamte Abfallmenge am Flughafen Zürich nahm im Berichtsjahr deutlich zu: Sie lag bei 20'960 Tonnen, was einer Zunahme um 15.5% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Grund für den Anstieg ist einerseits die Zunahme der Kehrichtmenge, zurückzuführen auf das Passagierwachstum, andererseits gingen Metallabfälle aus dem Rückbau von Anlagen in die Zählung ein. Diese sind auch der Hauptgrund für die Steigerung der Verwertungsquote.

Der Kehrichtanteil sank verglichen mit dem Vorjahr auf 47.3%, der Anteil der stofflichen Verwertung stieg auf 48.9%. Bereits zum dritten Mal in Folge rückläufig war die Menge des gesammelten Papiers/Kartons, die bei 2865 Tonnen liegt. Ein Grund dafür ist der Rückgang des Papier-/Kartonabfalls aus den Flugzeugen, wo weniger Zeitungen und Zeitschriften angeboten werden als früher.

Im Berichtsjahr konnte mit 280 Tonnen signifikant mehr PET gesammelt und recycelt werden als im Vorjahr. Die Zunahme von 25% ist unter anderen darauf zurückzuführen, dass in den Terminals und im Sicherheitskontrollgebäude zusätzliche Sammelbehälter aufgestellt wurden und bei den Flugzeugabfällen vermehrt PET-Flaschen separiert werden.

Die Menge der konfiszierten Flüssigkeiten bei der Sicherheitskontrolle bewegte sich mit 219 Tonnen auf Vorjahresniveau.



Um die Vergleichbarkeit mit anderen Flughäfen sicherzustellen, sind die angegebenen Mengen gemäss Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) definiert.

WASSER UND GEWÄSSERSCHUTZ

Der Kreislauf ist geschlossen: Aus Grundwasser und Regenwasser gewonnenes Trink- und Brauchwasser wird verantwortungsvoll verbraucht. Entstandenes Schmutzwasser wird gereinigt und in den natürlichen Wasserkreislauf zurückgeleitet.

FRISCHWASSER

Am Flughafen Zürich wird Frischwasser aus drei unterschiedlichen Quellen verwendet: Erstens Trinkwasser aus dem kommunalen Versorgungsnetz der Stadt Kloten. Im Berichtsjahr erhöhte sich der Verbrauch um 5.5% gegenüber dem Vorjahr. Zweitens wird Grundwasser direkt am Flughafenkopf gefördert, was nötig ist, um ältere Gebäude, die nicht oder unzureichend abgedichtet sind, trocken zu halten. Von diesem Wasser wird ein Teil in technischen Prozessen eingesetzt und der Rest in die Glatt geleitet. Drittens wird Regenwasser für einen Teil der Toilettenspülungen eingesetzt.

Frishwasserverbrauch Flughafen Zürich	2018	2017	2016
Trinkwasser (m ³)	700'375	664'129	609'053
Grundwasser (m ³)	124'119	123'591	118'066
Regenwasser (m ³)	12'332	13'005	12'778
Total Frischwasser (m³)	836'826	800'725	739'897

ENTWÄSSERUNGSPLANUNG

Die Flughafen Zürich AG verfolgt das Ziel, nach der Formel «vermeiden-trennen-reinigen» möglichst wenig Schmutzwasser zu produzieren. Eine generelle Entwässerungsplanung (GEP) enthält sowohl Massnahmen für eine gesetzeskonforme Entwässerung als auch Vorgaben zum Betrieb und Unterhalt der bestehenden Kanalisation.

HÄUSLICHES UND INDUSTRIEABWASSER

Die verschiedenen anfallenden Arten von Abwasser werden je spezifisch behandelt. Das häusliche Abwasser, das beispielsweise von WC-Anlagen und Restaurantküchen stammt, wird in die kommunale [Abwasserreinigungsanlage \(ARA\) Kloten-Opfikon](#) geleitet und dort gereinigt. Die ARA, an der die Flughafen Zürich AG zusammen mit Kloten und Opfikon beteiligt ist, wird zurzeit bei laufendem Betrieb umgebaut und erweitert. Spezielle Abwässer,

beispielsweise aus Werkstätten oder von den Flugzeugtoiletten, erfordern eine Vorbehandlung, die auf dem Flughafenareal stattfindet, bevor sie ebenfalls in die ARA geleitet oder auf spezialisierte Weise entsorgt werden.

FLUGZEUG- UND FLÄCHENENTEISUNG

Damit ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet ist, müssen sowohl die Flugzeuge als auch die Betriebsflächen im Winter eisfrei gehalten werden. Im Winter 2017/18 wurden 2'152 m³ Enteisungsmittel (Propylenglykol) für die Flugzeugenteisung eingesetzt (+12% gegenüber Vorjahr). Für die Flächenenteisung auf Pisten, Rollwegen und Vorfeld waren es 1'580 m³ flüssige Enteisermittel (+21%). Auf den Fahrstrassen, in den Parkhäusern und im Areal des Werkhofs wurden zusätzlich 329 Tonnen herkömmliches Tausalz eingesetzt. Die Mengen liegen deutlich über dem langjährigen Mittel. Abhängig von Niederschlag und Temperatur schwanken die Mengen der eingesetzten Enteisungsmittel allerdings von Winter zu Winter ohnehin stark.

Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich	2017/2018	2016/2017	2015/2016
Flugzeugenteisungsmittel (m ³)	2'152	1'921	1'390
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig (m ³)	1'580	1'301	901
Flächenenteisungsmittel fest (Tonnen)	21	0	0
Tausalze für übrige Flächen (Tonnen)	329	492	243
Behandlungsgrad (Vorfeld, Pisten und Rollwege, %)	92	94	93

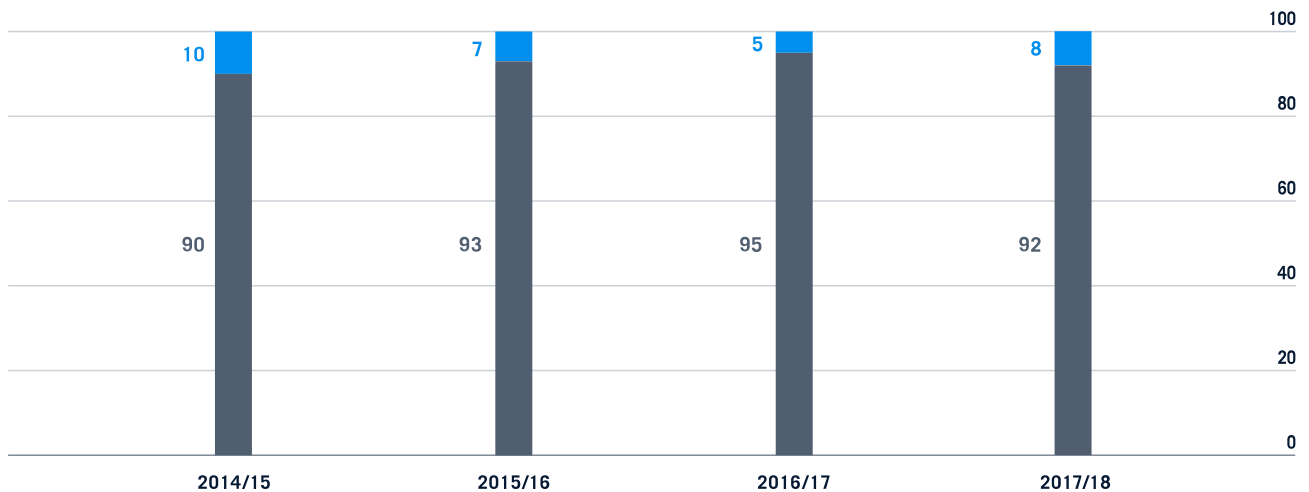
BEHANDLUNG DER ENTEISERABWÄSSER



Die Sprinkleranlage versprüht die Enteiseraabwässer auf den Grünflächen.

Das Enteisen von Flugzeugen mit Heisswasser und Propylenglykol sowie das Ausbringen von Enteisermitteln aus Kaliumformiat auf Betriebsflächen führt zu Abwasser, das mit Kohlenstoffverbindungen verunreinigt ist. Würde das Abwasser ungereinigt in natürliche Gewässer gelangen, so käme es dort zu einem Sauerstoffentzug und damit zu einer Belastung für die Wasserlebewesen. Um das zu verhindern, wird das Abwasser aufgefangen und je nach Kohlenstoffkonzentration unterschiedlichen Behandlungswegen zugeführt. Wasser, das nur gering belastet ist, wird zuerst durch Retentionsfilterbecken und anschliessend in die Glatt geleitet. Mittel belastetes Abwasser wird mit einer speziellen Anlage auf Grünflächen verregnet. Während der anschliessenden Passage durch den Boden wird das enthaltene Glykol vollständig auf biologischem Weg abgebaut. Für stark konzentriertes Abwasser besitzt die Flughafen Zürich AG zwei eigene Destillationsanlagen, wo das Glykol konzentriert und dann als Rohstoff der Industrie zugeliefert wird.

Der Behandlungsgrad des aufgefangenen Abwassers betrug im Winter 2017/18 92% und bewegte sich auf dem Niveau der Vorjahre.



- unbehandelt abgeschwemmt
- behandelt

Behandlungsgrad des aufgefangenen Abwassers aus der Flugzeugenteisung.

UMWELTKENNZAHLEN FLUGHAFEN ZÜRICH

	2018	2017	2016
NO _x -Emissionen (Tonnen)	1'484	1'351	1'280
davon Flugzeug (Tonnen) ¹⁾	1'376	1'244	1'174
VOC-Emissionen (Tonnen)	290	325	334
davon Flugzeug (Tonnen)	210	233	224
CO-Emissionen (Tonnen)	1'400	1'511	1'494
davon Flugzeug (Tonnen)	1'307	1'418	1'385
PM-Emissionen (Tonnen)	21	22	21
davon Flugzeug (Tonnen)	17	17	15
CO ₂ -Emissionen Scope 1 Flughafen Zürich AG ²⁾ (Tonnen)	25'143	27'917	26'505
CO ₂ -Emissionen Scope 2 Flughafen Zürich AG ³⁾ (Tonnen)	1'657	1'665	1'484
CO ₂ -Emissionen Scope 3 Flughafensystem ⁴⁾ (Tonnen)	4'113'904	4'039'010	3'912'402
Gesamtverbrauch Primärenergie (MWh)	498'026	512'347	517'650
Gesamtwasserverbrauch (m ³)	836'826	800'725	739'897
Gesamtabfallmenge nach ADV (Tonnen)	20'960	18'153	17'926
davon Wertstoffe (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz) (%)	48.9	44.9	44.6
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle (Tonnen)	219	213	229

1) Flugbetrieb im LTO-Zyklus (bis 915 m) unter Berücksichtigung effektiver Triebwerkleistungen, APU, Triebwerkstarts und Flugzeugzelle.

2) Gemäss GHG-Protokoll: eigene Quellen Flughafen Zürich AG (Fahrzeuge, Maschinen, Heizungen).

3) Gemäss GHG-Protokoll: extern bezogene Elektrizität für die Flughafen Zürich AG.

4) Gemäss GHG-Protokoll: Flugzeuge im LTO-Zyklus und gesamte Reisestrecke (nur Hinflug), berechnet von Eurocontrol, übrige Emissionsquellen am Flughafen (Abfertigung, andere Heizungen) und gesamter landseitiger Verkehr im Nahbereich des Flughafens (ca. 3 km) für alle Verkehrsmittel.

VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG

Der Flughafen Zürich ist nicht nur eine Verkehrsdrehscheibe, sondern auch ein Wirtschaftsmotor erster Güte. Rund 280 Unternehmen bieten mehr als 27'000 Beschäftigten einen Arbeitsplatz und generieren insgesamt eine direkte und indirekte Wertschöpfung von CHF 5 Mrd. Zusätzlich hat der Betrieb des Flughafens Zürich vielfältige indirekte positive Auswirkungen auf die Attraktivität des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Schweiz. Die 77 Fluggesellschaften verbinden die Schweiz auf direktem Weg mit 206 Destinationen und verbinden so unser Land mit den wichtigsten Wirtschaftsmetropolen, den zukunftssträchtigen Tourismus- und den bedeutendsten Exportmärkten für unsere Tourismus- und Exportindustrie. Dies zeigt eine Studie, die BAK Economics und INFRAS im Auftrag der Flughafen Zürich AG im Jahr 2017 erstellt haben.

ERREICHBARKEIT ALS WICHTIGER STANDORTFAKTOR

Erreichbarkeit ist ein wichtiger Standortfaktor und bestimmt massgeblich mit, ob international ausgerichtete Unternehmen sich in einer Region ansiedeln und ob lokale Unternehmen wachsen und neue Märkte erschliessen können. Eine hohe globale und kontinentale Erreichbarkeit stärkt also die Standortattraktivität einer Region und ist massgeblich für ein robustes Wirtschaftswachstum und damit auch für Arbeitsplätze und Wohlstand mitverantwortlich. Der Flughafen Zürich und die dort an- und abfliegenden Fluggesellschaften sorgen heute für eine überdurchschnittlich hohe Erreichbarkeit. Die steigende Nachfrage nach Luftverkehr, die zunehmenden Kapazitätsengpässe und die heute nur noch wenig vorhandenen Wachstumsmöglichkeiten am Flughafen Zürich gefährden diese gute Ausgangslage. Um auch in Zukunft seinen Beitrag an die Standortattraktivität des Wirtschaftsraums zu leisten, ist der Flughafen Zürich weiterhin auf fortlaufende Verbesserungen der Rahmenbedingungen angewiesen.

EXPORTINDUSTRIE IST AUF EFFIZIENTEN LUFTFRACHTVERSAND ANGEWIESEN

Die Schweiz ist eine Exportnation. Ein Grossteil der schweizerischen Unternehmen verkaufen ihre hochwertigen Produkte nicht nur in der Schweiz, sondern immer stärker in Ländern auf der ganzen Welt. Der Flughafen Zürich nimmt dabei eine wichtige Funktion ein. Die interkontinentalen Direktverbindungen ermöglichen neben dem Transport von Passagieren auch die direkte, schnelle und sehr sichere Lieferung von Produkten unserer Industrie in die wichtigen Exportmärkte. Der Flughafen Zürich trägt damit auch durch die Möglichkeit von Luftfrachtversand zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts bei.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

KONTAKTE

Investor Relations

investor.relations@zurich-airport.com

Corporate Communication

medien@zurich-airport.com

ERGEBNISSE UND FINANZINFORMATIONEN

Weitere Ergebnisse und Finanzinformationen finden Sie unter <https://www.flughafen-zuerich.ch/unternehmen/investor-relations>.

GESCHÄFTSBERICHT 2018

Der Geschäftsbericht 2018 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch und wird neu online umgesetzt: <https://report.flughafen-zuerich.ch/2018>.