



FLUGHAFEN ZÜRICH AG
GESCHÄFTSBERICHT

2019

WESENTLICHE FINANZKENNZAHLEN

KENNZAHLEN (5-JAHRESÜBERSICHT)

(CHF in 1'000)	2015	2016	2017	2018	2019
Erträge	988'973	1'012'804	1'037'125	1'152'897	1'210'084
davon Aviation-Erträge	597'389	620'402	624'241	656'667	661'451
davon Non-Aviation-Erträge	391'584	392'402	412'884	496'230	548'633
Betriebskosten	-486'157	-434'000	-453'485	-581'918	-568'249
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	502'816	578'804	583'640	570'979	641'835
EBITDA-Marge (in %)	50.8	57.1	56.3	49.5	53.0
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	274'644	337'350	339'899	326'527	403'116
EBIT-Marge (in %)	27.8	33.3	32.8	28.3	33.3
Gewinn	179'807	248'018	285'527	237'841	309'145
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	456'177	471'869	529'744	538'359	511'737
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-119'524	-167'482	-542'322	-273'351	-628'311
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'186'427	3'215'677	3'470'749	3'516'827	3'753'684
Ø investiertes Kapital ¹⁾	3'193'267	3'201'052	3'343'213	3'493'788	3'635'255
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	6.8	8.4	8.1	7.4	8.8
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'212'437	2'260'149	2'401'135	2'414'853	2'469'086
Eigenkapitalrendite (in %)	8.3	11.1	12.3	9.9	12.7
Eigenkapitalquote (in %)	54.7	55.6	55.9	55.3	53.8
Finanzschulden (netto) ²⁾	174'683	102'020	57'894	146'380	728'551
Finanzschulden (netto) / EBITDA ²⁾	0.35	0.18x	0.10x	0.26x	1.14x
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)	3.00	3.20	3.30	3.70	3.90
Payout Ratio (in %) ⁴⁾	51.2	39.6	35.5	47.8	38.7
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF)	3.20	3.20	3.20	3.20	3.20
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	72.06	73.62	78.21	78.65	80.42
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	5.85	8.07	9.29	7.75	10.07
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	5.85	8.07	9.29	7.75	10.07

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

2) Die Finanzschulden (netto) beinhalten das verzinsliche Fremdkapital 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 12

Die Flughafen Zürich AG 12

Organisationsstruktur 13

Strategie 15

VERKEHRSENTWICKLUNG 17

Wichtigste Verkehrskennzahlen 17

Direktverbindungen ab Zürich 19

GESCHÄFTSENTWICKLUNG 22

Wesentliche Finanzkennzahlen 22

Finanzielle Entwicklung 25

Finanzieller Ausblick 30

RISK MANAGEMENT 31

Risk Management System 31

Aktuelle Risikosituation 33

CORPORATE GOVERNANCE

CORPORATE GOVERNANCE 38

Konzern- und Kapitalstruktur 39

Aktionariat und Mitwirkungsrechte 41

Verwaltungsrat 43

Geschäftsleitung 50

Vergütungen, Beteiligungen und Darlehen 52

Revisionsstelle 53

Informationspolitik 54

VERGÜTUNGSBERICHT 55

Bericht der Revisionsstelle 60

FINANZBERICHT

KONZERNRECHNUNG 62

Konzernerfolgsrechnung 63

Konzerngesamtergebnisrechnung 64

Konzernbilanz 65

Veränderung des Konzerneigenkapitals 66

Konzerngeldflussrechnung 68

Anhang zur Konzernrechnung 69

Bericht der Revisionsstelle 134

JAHRESRECHNUNG 139

Erfolgsrechnung 140

Bilanz 141

Anhang zur Jahresrechnung 142

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns 152

Bericht der Revisionsstelle 153

VERANTWORTUNG

MITARBEITENDE 157

NACHBARSCHAFT UND GESELLSCHAFT 160

Gesellschaftliches Engagement 160

Fluglärm 161

Schallschutz 165

Lärmkennzahlen Flughafen Zürich 167

UMWELTSCHUTZ 168

Ökologische Verantwortung 168

Globales Klima 170

Luftqualität 173

Energie 176

Natur und Landschaft 179

Abfall 181

Wasser und Gewässerschutz 183

Umweltkennzahlen Flughafen Zürich 186

VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG 187

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN 188

AKTIONÄRSADRESSE

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

Wir blicken zurück auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr mit einem gegenüber den letzten Jahren verlangsamten Wachstum. Mit rund 31.5 Mio. Passagieren wurde erneut ein Allzeithoch erreicht. Das starke Verkehrsaufkommen konnten wir dank vorausschauender Planung, motivierter Belegschaft und professioneller Zusammenarbeit aller Flughafenpartner einmal mehr gut bewältigen. Das Grossprojekt THE CIRCLE ist auf Kurs und wird schrittweise im Verlauf des Jahres 2020 eröffnet. Weitere grosse Bauprojekte wie die Erweiterung des Gepäcksystems oder der landseitigen Passagierflächen, die Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Flughafens Zürich schaffen, verlaufen ebenfalls nach Termin- und Kostenplan. Auf regulatorischer Ebene beschäftigen uns unter anderem die Betriebszeiten, die für die interkontinentale Anbindung der Schweiz entscheidend sind, sowie die Flughafengebühren, die für unsere Investitionskraft eine grosse Bedeutung haben. Erfreulich sind ferner die im Rahmen der internationalen Geschäftsentwicklung gewonnenen Konzessionen für den Betrieb der Flughäfen Vitória und Macaé in Brasilien sowie der Zuschlag für ein Greenfield-Projekt in Noida im Grossraum Neu-Delhi, Indien.

PASSAGIERZAHLEN UND FINANZIELLE ECKWERTE

Im vergangenen Jahr flogen 31.5 Mio. Passagiere über den Flughafen Zürich, exakt waren es 31'507'692 Reisende. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht das einer Zunahme von 1.3%. Die Zahl der Lokalpassagiere stieg um 0.1% auf 22.2 Mio. Der Transferanteil am Passagiervolumen liegt bei 29.3% (Vorjahr: 28.4%), die Zahl der Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich stieg um 4.2% auf 9.2 Mio.

Im Jahr 2019 fanden 275'329 Flugbewegungen statt, was einem Minus von 1.1% gegenüber 2018 entspricht. Das Frachtvolumen sank im Vergleich zum Vorjahr um 8.4%. Insgesamt wurden 451'827 Tonnen Fracht transportiert.

Der Umsatz der Flughafen Zürich AG erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um CHF 57.2 Mio. auf CHF 1'210.1 Mio. (+5.0%). Von den Gesamterträgen entfallen dabei rund 55% auf das Fluggeschäft und 45% auf das Nicht-Fluggeschäft. Nach Abzug der Betriebskosten in der Höhe von CHF 568.3 Mio. und Abschreibungen von CHF 238.7 Mio. ergibt sich ein Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) von CHF 403.1 Mio. (Vorjahr CHF 326.5 Mio.). Dieses Ergebnis wurde im Vorjahr durch eine einmalige erfolgswirksame Belastung im Umfang von CHF 57.6 Mio. für die Erhöhung der Rückstellungen für Schallschutzmassnahmen beeinflusst.

Der Konzerngewinn für das abgeschlossene Geschäftsjahr beträgt CHF 309.1 Mio. und liegt damit um CHF 71.3 Mio. über dem Vorjahreswert. Im Vorjahr wirkte sich dabei die erwähnte Erhöhung der Rückstellung für Schallschutzmassnahmen (CHF 45.8 Mio. nach Steuern) negativ auf das Ergebnis aus. Bereinigt um diesen Sondereffekt ist im Vorjahresvergleich ein Gewinnanstieg um CHF 25.5 Mio. beziehungsweise 9.0% zu verzeichnen.

TAGE MIT ÜBER 100'000
PASSAGIEREN

70

An 70 Tagen
nutzten über
100'000 Passagiere
den Flughafen
Zürich.

FLUGHAFENGEBÜHREN

Eine angemessene Kapitalrendite ist eine wichtige Voraussetzung, damit weiterhin in eine qualitativ hochstehende und effiziente Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz investiert werden kann. Da am Flughafen Zürich sämtliche Investitionen aus privater Hand finanziert werden, ist zudem eine verlässliche und voraussehbare Regulierung entscheidend.

Am 14. Juni 2019 hat der Bundesrat die Verordnung über die Flughafengebühren verabschiedet. Dabei entschied die Landesregierung, dass die ökonomischen Parameter entgegen des ursprünglichen Vorschlags des BAZL nicht angepasst werden, was wir begrüssen. Auf der anderen Seite bedauern wir, dass bei der Berechnung der angemessenen Kapitalverzinsung keine entsprechende Anpassung vorgenommen wurde. Die Verordnung trat am 1. August 2019 in Kraft. Sie ist nun Grundlage für zukünftige Verfahren zur Festlegung der Flugbetriebsgebühren.

Am 6. November 2019 verfügte das BAZL, die Flugbetriebsgebühren (ohne Lärm- und Emissionsgebühren) per 1. April 2020 um 15% zu senken. Wir haben gegen die Verfügung Beschwerde eingereicht. Das Gerichtsverfahren ist hängig. Für die kommende Gebührenperiode haben wir bereits eine deutliche Gebührensenkung in Aussicht gestellt und rechnen mit einem Rückgang der aviatischen Erträge.



«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

Trotz den strengen Rahmenbedingungen können wir den hohen Qualitätsstandard als Flughafenbetreiberin halten und unsere Passagierprozesse dank guter Zusammenarbeit aller involvierten Flughafenpartner weiter optimieren. Im Berichtsjahr haben uns insbesondere die folgenden Entwicklungen beschäftigt:

VORVERLEGUNG DER LETZTEN SLOTS

Das BAZL hatte die Flughafen Zürich AG mit einer Auflage verpflichtet, die Vorverlegung der letzten Slots von heute 22:55 Uhr für Landungen und 22:45 Uhr für Starts auf 22:30 Uhr hinsichtlich betrieblicher Machbarkeit, wirtschaftlicher Tragbarkeit und Auswirkungen auf die Lärmbelastung zu prüfen. Die Flughafen Zürich AG hat ein entsprechendes Gutachten erstellen lassen und im Mai 2019 beim BAZL eingereicht. Dieses Gutachten zeigt auf, dass eine Slotvorverlegung gravierende negative Auswirkungen für die Anbindung der Schweizer Volkswirtschaft an die wichtigsten Weltmärkte sowie für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftverkehrsgesellschaften hätte. Eine Vorverlegung der letzten Slots würde zum Lärmschutz am späten Abend beitragen, jedoch den Drehkreuzbetrieb und die Interkontinentalverbindungen erheblich gefährden. Aus Sicht der Flughafenbetreiberin ist eine Slotvorverlegung mit dem Auftrag zur Sicherstellung der interkontinentalen Anbindung

nicht vereinbar, weshalb wir dem BAZL beantragt haben, darauf zu verzichten. Der Entscheid seitens BAZL steht noch aus und wird voraussichtlich erst im Rahmen des Verfahrens zum Betriebsreglement 2017 erfolgen.

ERHÖHUNG DER LÄRMGEBÜHREN

Das BAZL hat den Antrag der Flughafen Zürich AG für höhere Lärmgebühren in den Tagesrand- und Nachtstunden genehmigt. Die Anpassung trat per 10. September 2019 in Kraft. Ziel der neuen Regelung ist es, Fluggesellschaften zu einer möglichst zurückhaltenden Planung von Flugverbindungen in den sensiblen Zeiten und zu verstärkten Massnahmen gegen Verspätungen zu motivieren sowie gleichzeitig möglichst lärmgünstige Flugzeuge einzusetzen. Aufgrund der teils erheblich höheren Lärmzuschläge nach 23:00 Uhr konnte bereits nach kurzer Zeit ein Lenkungseffekt festgestellt werden.

VERÄNDERUNGEN IM STRECKENNETZ

Unser Hub Carrier Swiss International Air Lines hat das Angebot im Europanetz erweitert. Auch Edelweiss Air und unter anderem British Airways, Aegean Airlines und Icelandair haben ihre Frequenzen ausgebaut. Air Canada stockt auf der Strecke Zürich Vancouver auf.

Im Berichtsjahr fielen auch einige Destinationen aus dem Streckennetz. So stellten Sichuan Airlines die Flüge nach Chengdu und Air China nach Peking ein. Korean Air suspendierte gegen Ende 2019 die Flüge von Seoul nach Zürich.

ENTWICKLUNGSPROJEKTE FLUGHAFENINFRASTRUKTUR

ERNEUERUNG UND ERWEITERUNG DES GEPÄCKSYSTEMS

Das Projekt umfasst einen Neubau für die Kapazitätserweiterung der bestehenden Gepäcksortieranlage um rund einen Drittel, den Ersatz vieler heutiger Anlagenteile und einen grösseren Frühgepäckspeicher. Im ersten Halbjahr 2019 wurden die Rückbauarbeiten und die Baugrube abgeschlossen und auch der Neubau hat begonnen. Im Herbst 2019 startete zudem der erste grössere technische Ablöseschritt mit dem Ersatz des bisherigen Gepäcktransportsystems im Gepäckverbundtunnel. Die Flughafen Zürich AG investiert rund CHF 500 Mio. in die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage. Der Abschluss des Gesamtprojekts ist für 2025 geplant.

INVESTITIONEN IN DIE FLUGHAFENINFRASTRUKTUR

500 Mio.

Rund CHF 500 Mio. werden in die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage investiert.

BAUPROJEKTE AM FLUGHAFENKOPF

Im Jahr 2019 wurde die Realisierung zur Erweiterung der landseitigen Passagierflächen für rund CHF 275 Mio. gestartet. Die baulichen Massnahmen beim Bushof Süd sind abgeschlossen und Ersatzflächen bereitgestellt. Die Bauarbeiten für die Anbindung an THE CIRCLE sind auf Kurs und sollten Mitte 2020 und damit rechtzeitig zur Inbetriebnahme von THE CIRCLE abgeschlossen sein. Die Eröffnung der neuen landseitigen Passagierflächen inklusive neuer Retailflächen, unterirdischer Logistik und oberirdischer Foodhall ist etappenweise geplant ab Sommer 2024.

BAUPROJEKTE AUF DER LUFTSEITE

Nach jahrelangen Verfahren konnte im Mai 2019 der zweite der beiden neuen Schnellabrollwege der Piste 28 in Betrieb genommen werden. Dank den seither rege benutzten Schnellabrollwegen konnte die Pistenbelegungszeit der Piste 28 bei Landungen reduziert werden, weil kaum mehr Flugzeuge bis zum Pistenende rollen müssen. Mit der Umrollung Piste 28 und den neuen Rollwegkonzepten könnten im Nord- und Ostkonzept die insgesamt mehr als 100'000 Pistenkreuzungen pro Jahr über die Piste 28 stark reduziert und die Sicherheitsmarge erhöht werden. Die Flughafen Zürich AG reichte im November 2019 das entsprechende Plangenehmigungsgesuch beim BAZL ein. Im Oktober 2019 wurde ferner das Plangenehmigungsgesuch für einen Hochbau inklusive Hangarflächen und landseitiger Erschliessung für die Geschäftsfliegerei in der Zone West eingereicht.



«Um den Flughafen für die nach wie vor steigende Nachfrage leistungsfähig zu halten, müssen wir heute die Weichen für die grossen Entwicklungsprojekte der Zukunft stellen.»

Stephan Widrig
Vorsitzender der Geschäftsleitung

PISTENVERLÄNGERUNGEN

Der politische Prozess für die Einreichung des Gesuchs für die Verlängerung der Pisten 28 und 32 wird im Jahr 2020 gestartet. Es ist davon auszugehen, dass letztlich die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich an der Urne über die Pistenverlängerungen entscheiden wird. Die Planungsarbeiten konnten im Jahr 2019 abgeschlossen werden. Die Pistenverlängerungen sind ein wichtiges Element in unseren Bemühungen für einen verlässlichen Betrieb ohne Verspätungen am Abend, da sie im Ostkonzept eine deutlich höhere Stabilität bei Wettereinflüssen sicherstellen und Wege am Boden und Kreuzungen am Boden und in der Luft reduzieren.

KOMMERZ

UMSATZENTWICKLUNG UND NEUE KONZEPTE

Im öffentlich zugänglichen Airport Shopping lancierte Globus eine Globus Delicatessa & Bar und Nespresso eine 24 Stunden zugängliche Verkaufsfläche. Im Foodland hat eine Filiale von Kentucky Fried Chicken Einzug gehalten. Im Check-in 2 wurden erstmals eine Apotheke von Coop Vitality sowie eine zweite Filiale der beliebten Schokoladenmarke Läderach eröffnet. Mit der land- und luftseitigen Eröffnung von Pret A Manger konnten wir zudem den schweizweit ersten Ableger des bekannten britischen Takeaway-Anbieters lancieren. Im Airside Center wurden gleich zwei grosse Restaurants umgebaut: Das ehemalige Walter serviert nun als Villa Antinori da Bindella italienische Köstlichkeiten, die Center Bar begrüsst ihre Gäste neu als Center Bar and Kitchen mit asiatischen Menüs und zusätzlichen Sitzplätzen. Seit Frühling ist die Rolex-Boutique gemeinsam mit der Bucherer Multibrand Boutique präsent. Zusätzlich kamen die exklusiven Marken Moncler und Bottega Veneta, Longchamp sowie Globus Accessories und Grieder mit Prêt-à-porter-Mode und Accessoires für Damen hinzu.

PARKHAUS OBERHAU

Aufgrund des anhaltenden Wachstums der Lokalpassagiere werden am Flughafen Zürich in absehbarer Zeit die Parkplätze knapp. Deshalb planen wir im Gebiet Oberhau bei der Haltestelle Balsberg der Glattalbahn ein Parkhaus mit rund 3'000 Parkplätzen. Nach jahrelangem Verfahren hat das Bundesgericht am 9. Oktober 2019 entschieden, die Plangenehmigung des Bundes für das Parkhaus Oberhau aufzuheben und zur Neuurteilung an das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zurückzuweisen. Neu müssen auch die Parkplätze der Off-Airport-Parkinganbieter mit einem Schalter auf der Vorfahrt in der Parkplatzbilanz der Flughafen Zürich AG berücksichtigt werden.

THE CIRCLE

Zwei Jahre nach der Grundsteinlegung feierte die Miteigentümerschaft im März 2019 die Aufrichte des Grossbauprojekts. Im Berichtsjahr durften wir zahlreiche neue Mieter begrüßen, so zum Beispiel die Edelweiss Air, Management Consulting Firma Horváth & Partners, Globus, SAP, Hyatt International, Läderach (Schweiz AG) und Valora Schweiz AG. Zudem stossen weitere Dienstleister dazu, unter anderem ein familiengeführtes Coiffeurgeschäft und eine Schönheitsklinik. Der Einzug der Flughafen Zürich AG in THE CIRCLE ist im Frühling 2020 geplant, die Eröffnung für das Publikum erfolgt im September 2020. THE CIRCLE wird das Gesicht des Flughafens auf der Landseite wesentlich prägen und die Adress- und Aufenthaltsqualität der Destination Flughafen deutlich erhöhen. Dazu trägt auch der Flughafenpark als Erholungs- und Begegnungsraum bei, der ebenfalls im Verlauf des Jahres in Betrieb genommen wird.

ERÖFFNUNG THE CIRCLE

09/2020

Ab September 2020 wird THE CIRCLE at Zürich Airport in Etappen eröffnet.

LIEGENSCHAFTSPORTFOLIO

Kurz vor Jahresende kaufte die Flughafen Zürich AG der Priora Suisse AG insgesamt 36 Gebäude und Grundstücke ab. Der Kauf des Priora-Portfolios ist für die Flughafen Zürich AG und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Flughafens strategisch wichtig, insbesondere auch in Bezug auf die Modernisierung und Erweiterung der Areale Süd, Ost und West. Dazu gehören etwa die Frachtflächen oder die Entwicklung für die Flugzeugabfertigung sowie der Bau von neuen Infrastrukturen für die Business Aviation und für neue Werften. Der Flughafen umfasst (ohne die gekauften Liegenschaften) rund 1.25 Mio. m² Fläche. Mit dem Priora-Portfolio konnte die vermietbare Fläche um 10% gesteigert werden.

INTERNATIONAL

Das internationale Geschäft hat sich im Jahr 2019 erfreulich entwickelt. Am 15. März 2019 haben wir den Zuschlag für zwei neue Flughäfen in Brasilien (Vitória und Macaé) erhalten, jeweils mit einer Beteiligung von 100%. Am 1. Oktober feierten wir die Eröffnung des neuen Terminals des Flughafens Florianópolis in Brasilien. Ende November 2019 erhielten wir zudem den Zuschlag für die Entwicklung, den Bau und Betrieb des Delhi Noida International Airports in Indien. Diese Konzession läuft für 40 Jahre und markiert auch die Fortsetzung unserer Erfolgsgeschichte in Indien nach unserem Engagement in Bangalore. Dabei gelten für die Flughafen Zürich AG auch im Ausland die hohen Schweizer Vorgaben der Corporate Governance. Umwelt- und soziale Aspekte fliessen jeweils als wichtige Faktoren in die Prüfung von Projekten ein und bilden die Grundlage für die nachhaltige Entwicklung dieses Geschäftsbereichs.

CO₂-GESETZ

Auch im Berichtsjahr sind auf politischer Ebene wieder verschiedene Themen in Bezug auf die Schweizer Luftfahrt im Parlament angestossen worden. Vor allem die geplante Flugticketabgabe im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes wird uns auch im neuen Jahr stark beschäftigen. Wir sind der Meinung, dass eine isolierte Lösung für die Schweiz im globalen Aviatikgeschäft keinen Sinn macht und nationale Alleingänge nicht helfen, den Klimawandel zu stoppen. Sollte dennoch eine schweizerische Flugticketabgabe eingeführt werden, müssen die Gelder zwingend zweckgebunden, sprich für die Förderung alternativer Treibstoffe oder die Entwicklung neuer Technologien in der Luftfahrt eingesetzt werden, damit effektiv auch eine Wirkung auf das Klima entstehen kann.

Trotz der wachsenden Nachfrage von Wirtschaft und Gesellschaft nach Luftverkehr und dem damit verbundenen Anstieg der Gebäudeflächen und der Passagierzahlen konnte die Flughafen Zürich AG als Infrastrukturanbieterin ihren CO₂-Ausstoss seit 1990 fast halbieren. Weiter hat sich unser Unternehmen selbst das Ziel gesetzt, bis 2050 die eigenen CO₂-Emissionen gegen null zu senken.

AUSBLICK UND DANK

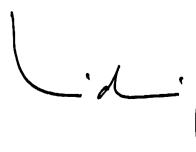
Die Flughafen Zürich AG ist operativ, finanziell und strategisch gut aufgestellt. Unsere Wettbewerbsfähigkeit können wir dank höchsten Qualitätsstandards und hohem Kostenbewusstsein halten und die Wirtschaftlichkeit mittels Erweiterung unserer Unternehmenstätigkeiten mit THE CIRCLE und dem internationalen Geschäft weiter stärken. Wir brauchen weiterhin die Möglichkeit, uns als einziges interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz umsichtig und nachhaltig entwickeln zu können. Dafür brauchen wir aber auch die entsprechenden politischen Rahmenbedingungen. Der Wohlstand der Schweiz hängt ganz entscheidend von unserer internationalen Wertschöpfung ab, und diese ist wieder auf eine gute globale Erreichbarkeit unseres Landes angewiesen.

Wir bedanken uns bei allen Partnern und Unterstützern des Flughafens Zürich und insbesondere auch bei unseren Mitarbeitenden für das grosse Engagement für unsere Unternehmung und den Flughafen Zürich als Ganzen.

Zürich-Flughafen, 5. März 2020



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 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 und die Skymetro für den Personentransport ins Dock E.

FINANCE

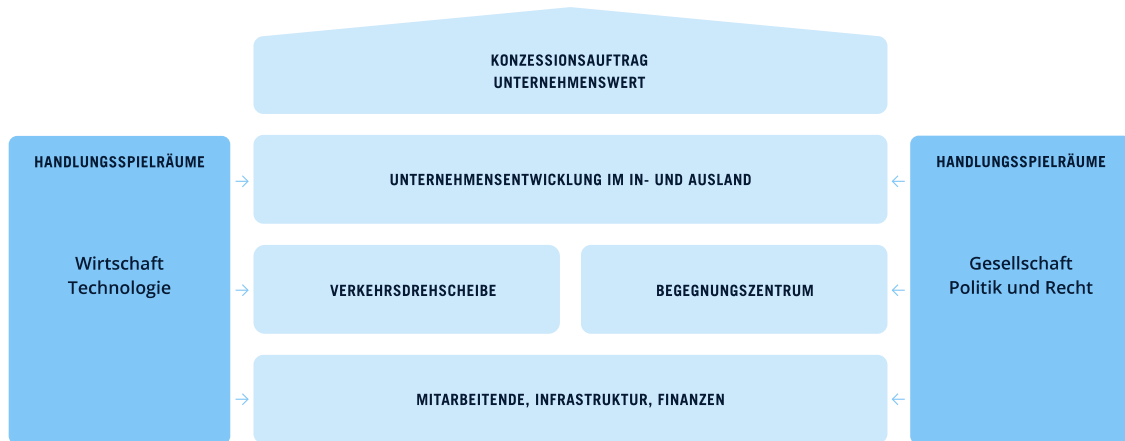
Im Bereich Finance erfolgt die finanzielle Steuerung der Unternehmung, werden bereichsübergreifende Funktionen sichergestellt sowie die internationalen Flughafenaktivitäten betreut. Nebst den klassischen Finanzfunktionen inklusive Treasury, Investor Relations und Risk Management gehören auch sämtliche 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.

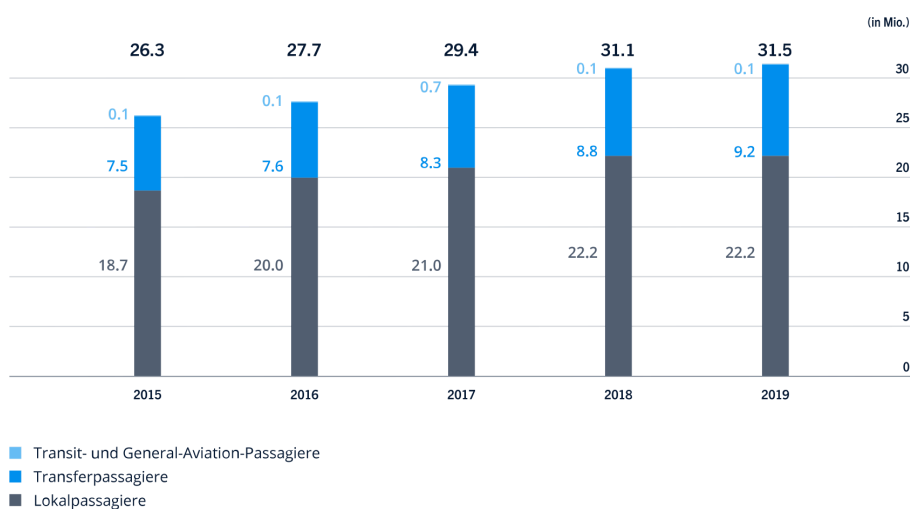
Auf den Grundlagen von Sicherheit, Qualität und Effizienz betreiben wir den Flughafen Zürich nachhaltig, indem wir:

- 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

NEUER PASSAGIERREKORD: 31.5 MIO. PASSAGIERE AM FLUGHAFEN ZÜRICH

Im vergangenen Jahr verzeichnete der Flughafen Zürich mit 31'507'692 Passagieren einen neuen Rekord und übertraf den bisherigen Höchstwert des Vorjahrs um 1.3%. Die durchschnittliche Wachstumsrate der wichtigsten europäischen Flughäfen lag im Jahr 2019 bei 2.8% (Quelle: ACI Airports Council International).



Im Jahr 2019 veränderte sich die Nachfrage im Lokalsegment nur wenig. Das Volumen der Lokalpassagiere blieb nach einem Wachstum von 0.1% bei 22.2 Mio. nahezu unverändert. Die Zuwachsrate im Transfersegment blieb mit 4.2% jedoch weiterhin hoch und hob das Transfervolumen per Jahresende auf 9.2 Mio. an. Damit stieg auch der Anteil der Transferpassagiere von 28.4% im Vorjahr auf 29.3% im Berichtsjahr. Der Bereich Linie und Charter wuchs im Jahr 2019 um 1.3%. Die Passagierzahlen im Bereich General Aviation sanken um 9.6%.

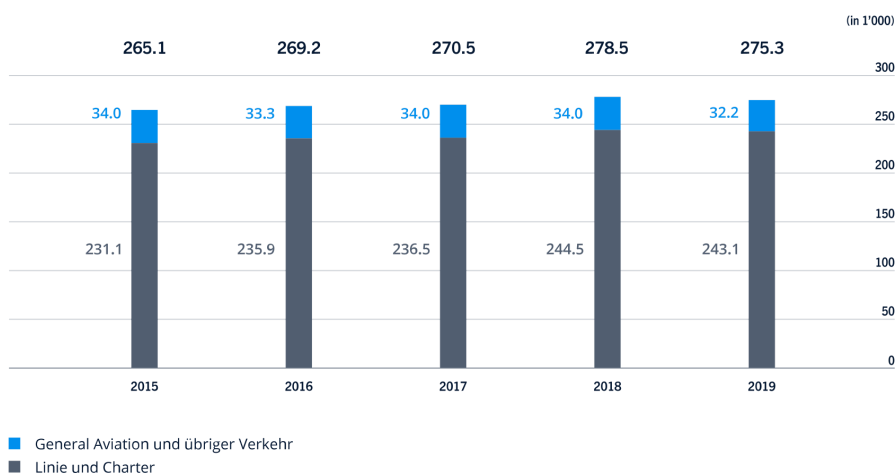
Europa, der wichtigste Markt für den Flughafen Zürich, entwickelte sich mit +0.2% unterdurchschnittlich. Der Interkontinentalverkehr wuchs entsprechend überdurchschnittlich um 4.7%. Den volumenmässig grössten Zuwachs verzeichnete die Nachfrage nach dem Fernen Osten (+5.1%), gefolgt von Lateinamerika (+18.3%), Afrika (+10.3%), Nordamerika (+2.2%) und dem Mittleren Osten (+1.2%).

Der Passagieranteil des Home Carrier Swiss ist im Berichtsjahr auf 53.6% gestiegen (Vorjahr 52.9%). Es folgen Edelweiss Air mit einem Anteil von 8.5%, EasyJet mit 2.9%, Eurowings mit 2.6% und British Airways mit 2.1%.

BESSERE AUSLASTUNG BEI WENIGER FLUGBEWEGUNGEN

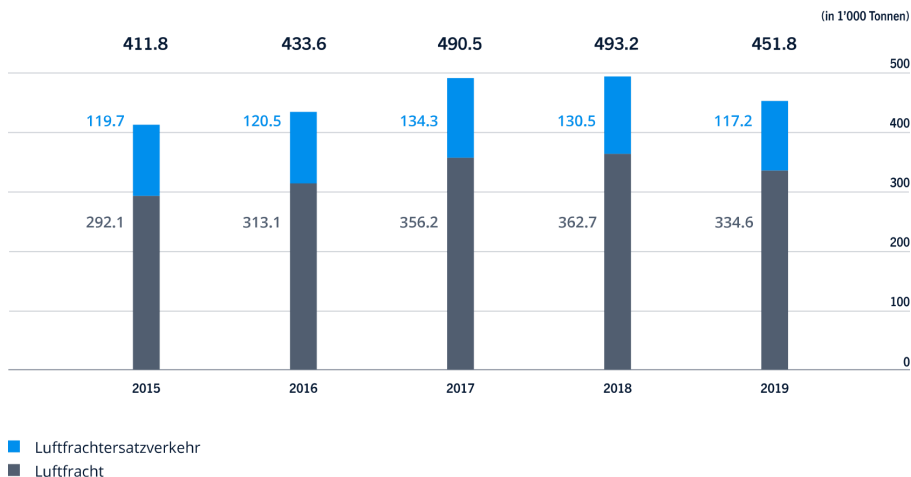
2019 fanden insgesamt 275'329 Flugbewegungen statt, was einem Minus von 1.1% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Im Bereich Linien- und Charterverkehr sank die Anzahl der Flugbewegungen um 0.6%. Der Bereich General Aviation verzeichnete bei den Flugbewegungen einen Rückgang von 5.1%.

Das Sitzplatzangebot hingegen erhöhte sich im gleichen Zeitraum um 1.0%. Die Erhöhung des Sitzplatzangebots sowie ein Zuwachs in der Anzahl Passagiere pro Flugbewegung von 127 auf 130 führten im Berichtsjahr zu einem Anstieg der Sitzplatzauslastung um 0.2 Prozentpunkte auf 78.1%.



ABNAHME DES FRACHTVOLUMENS

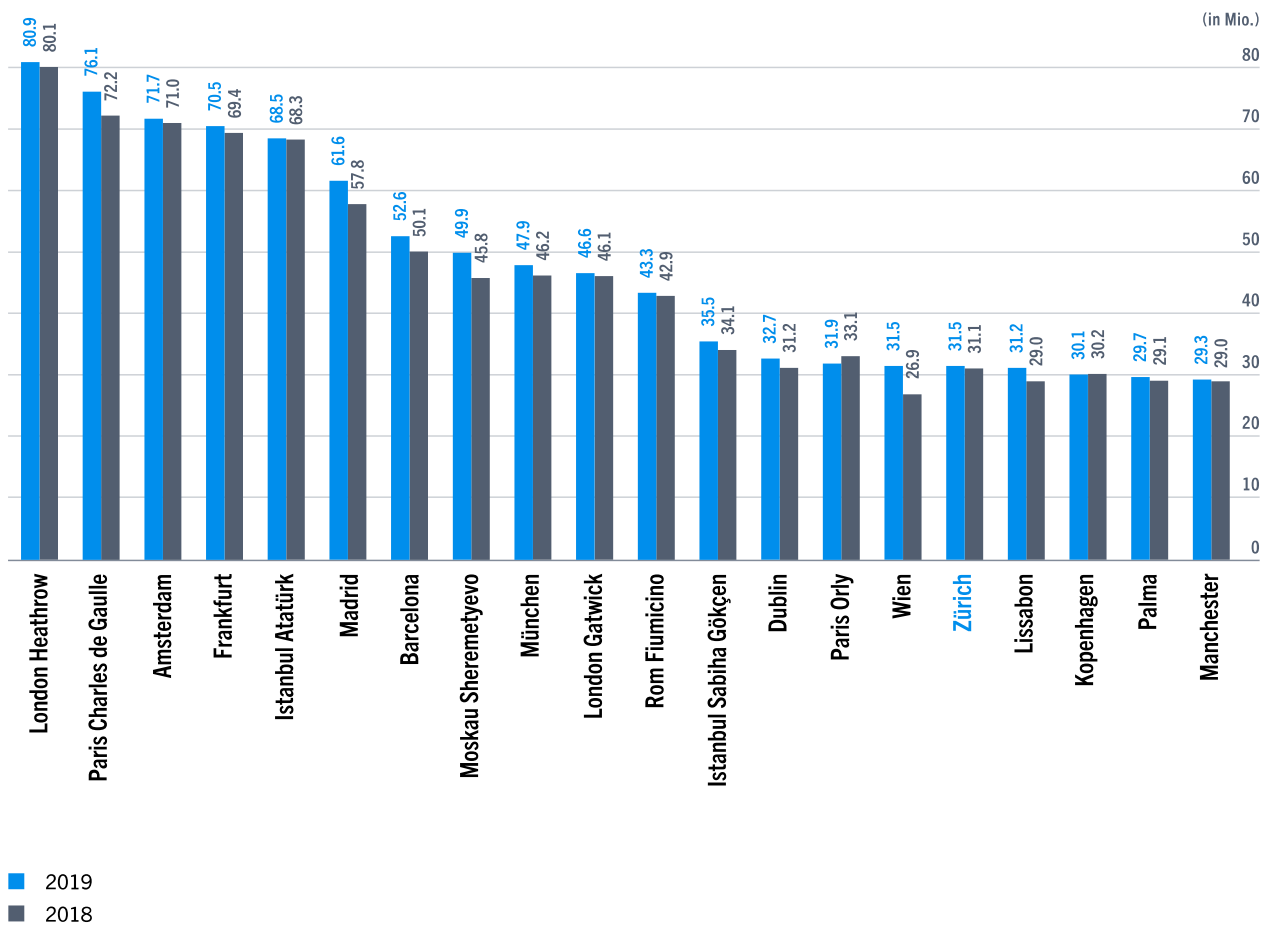
Das Frachtvolumen am Flughafen Zürich nahm im Jahr 2019 gegenüber 2018 um 8.4% ab. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 451'827 Tonnen Fracht transportiert. Während das Volumen der geflogenen Fracht ein Rückgang von 7.7% verzeichnete, sank die auf der Strasse transportierte Luftfracht um 10.2%.



ÜBERBLICK INTERKONTINENTALE DESTINATIONEN



PASSAGIERE AN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN



Quelle: ACI Airports Council International (Linie und Charter)

WESENTLICHE FINANZKENNZAHLEN

KENNZAHLEN

(CHF in 1'000)	2019	2018	Veränderung in %
Erträge	1'210'084	1'152'897	5.0
davon Aviation-Erträge	661'451	656'667	0.7
davon Non-Aviation-Erträge	548'633	496'230	10.6
Betriebskosten	-568'249	-581'918	-2.3
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	641'835	570'979	12.4
EBITDA-Marge (in %)	53.0	49.5	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	403'116	326'527	23.5
EBIT-Marge (in %)	33.3	28.3	
Gewinn	309'145	237'841	30.0
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	511'737	538'359	-4.9
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-628'311	-273'351	129.9
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'753'684	3'516'827	6.7
Ø investiertes Kapital ¹⁾	3'635'255	3'493'788	4.0
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	8.8	7.4	
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'469'086	2'414'853	2.2
Eigenkapitalrendite (in %)	12.7	9.9	
Eigenkapitalquote (in %)	53.8	55.3	
Finanzschulden (netto) ²⁾	728'551	146'380	397.7
Finanzschulden (netto) / EBITDA ²⁾	1.14x	0.26x	
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG			
Anzahl ausgegebene Aktien	30'701'875	30'701'875	
Ordentliche Dividende pro Aktie (in CHF)	3.90	3.70	5.4
Payout Ratio (in %) ³⁾	38.7	47.8	
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF)	3.20	3.20	0.0
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	80.42	78.65	2.2
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	10.07	7.75	29.9
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	10.07	7.75	29.9
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	Valorennummer	SIX Symbol	Reuters
	31941693	FHZN	FHZN.S
Kurswert per 31.12. (in CHF)	176.70	162.50	8.7

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.

	2019	2018	Veränderung in %
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	31'507'692	31'113'488	1.3
Anzahl Flugbewegungen	275'329	278'458	-1.1
Fracht (in Tonnen)	451'827	493'222	-8.4
Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag	1'909	1'757	8.7
Anzahl Mitarbeitende per Bilanzstichtag	2'194	2'033	7.9

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)	2019			2018		
	inkl. Lärmeinfluss	Elimination Lärmeinfluss	exkl. Lärmeinfluss	inkl. Lärmeinfluss	Elimination Lärmeinfluss	exkl. Lärmeinfluss
Erträge	1'210'084	-12'827	1'197'257	1'152'897	-11'629	1'141'268
Betriebskosten	-568'249	3'465	-564'784	-581'918	60'921	-520'997
EBITDA	641'835	-9'362	632'473	570'979	49'292	620'271
Abschreibungen und Amortisationen	-238'719	4'266	-234'453	-244'452	4'790	-239'662
EBIT	403'116	-5'096	398'020	326'527	54'082	380'609
Gewinn	309'145	-7'249	301'896	237'841	48'441	286'282

Damit ergeben sich folgenden Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss:

(CHF in 1'000)	2019	2018	Veränderung in %
Erträge	1'197'257	1'141'268	4.9
davon Aviation-Erträge	648'624	645'038	0.6
davon Non-Aviation-Erträge	548'633	496'230	10.6
Betriebskosten	-564'784	-520'997	8.4
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	632'473	620'271	2.0
EBITDA-Marge (in %)	52.8	54.3	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	398'020	380'609	4.6
EBIT-Marge (in %)	33.2	33.3	
Gewinn	301'896	286'282	5.5
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	520'632	547'660	-4.9
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-624'875	-300'933	107.6
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'644'106	3'406'994	7.0
Ø investiertes Kapital ¹⁾	3'525'550	3'360'122	4.9
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	9.0	9.0	
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'370'324	2'323'333	2.0
Eigenkapitalrendite (in %)	12.9	12.5	
Eigenkapitalquote (in %)	58.1	60.9	
Finanzschulden (netto) ²⁾	1'158'447	579'830	99.8
Finanzschulden (netto) / EBITDA ²⁾	1.83x	0.93x	
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG			
Payout Ratio (in %) ³⁾	39.7	39.7	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	77.20	75.67	2.0
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	9.83	9.32	5.5
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	9.84	9.33	5.5

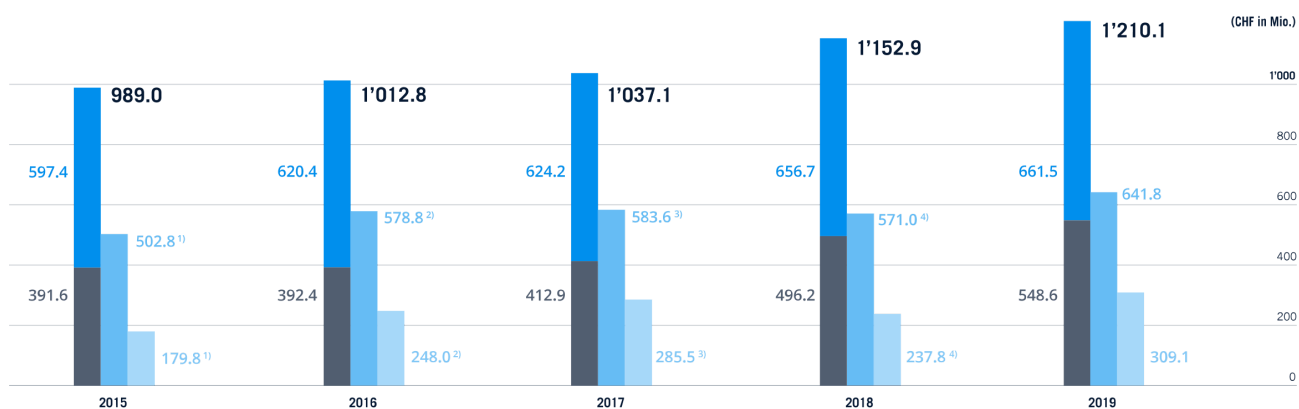
1) Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital.

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 2019 sind 31.5 Mio. Passagiere über den Flughafen Zürich gereist, was einer Zunahme von 1.3% entspricht. Im gleichen Zeitraum erwirtschaftete die Flughafen Zürich AG Erträge in der Höhe von CHF 1'210.1 Mio., was eine Steigerung von 5.0% gegenüber dem Vorjahr ergibt. Der Konzerngewinn für das abgeschlossene Geschäftsjahr beträgt CHF 309.1 Mio. und liegt damit CHF 71.3 Mio. über dem Vorjahreswert. Im Vorjahr wirkte sich dabei eine Erhöhung der Rückstellung für Schallschutzmassnahmen negativ auf das Ergebnis aus. Bereinigt um diesen Sondereffekt ist im Vorjahresvergleich ein Gewinnanstieg um CHF 25.5 Mio. beziehungsweise 9.0% zu verzeichnen.

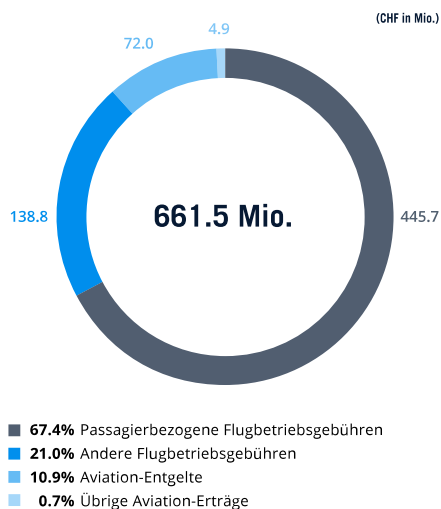


- Aviation-Erträge
- Non-Aviation-Erträge
- Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen
- Gewinn

- 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 Erbringung 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

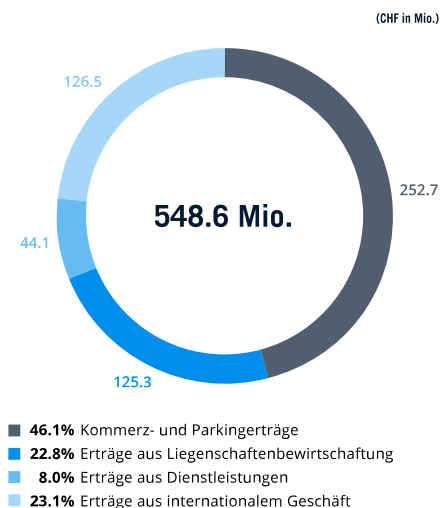
AVIATION-ERTRÄGE



Die Aviation-Erträge erhöhten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr aufgrund des Passagierwachstums von CHF 656.7 Mio. auf CHF 661.5 Mio. (+0.7%), was einem Anteil von rund 55% an den Gesamterträgen der Flughafen Zürich AG entspricht.

Die Flugbetriebsgebühren nahmen dabei um CHF 3.8 Mio. beziehungsweise 0.7% auf CHF 584.5 Mio. zu. Das Total der Aviation-Entgelte sowie der übrigen Aviation-Erträge erhöhte sich insgesamt um CHF 1.0 Mio. beziehungsweise 1.3% auf CHF 76.9 Mio.

NON-AVIATION-ERTRÄGE



Die Non-Aviation-Erträge, die rund 45% der Gesamterträge ausmachen, nahmen um insgesamt CHF 52.4 Mio. beziehungsweise 10.6% auf CHF 548.6 Mio. zu.

Das Total der Kommerz- und Parkerträge erhöhte sich im Vorjahresvergleich um CHF 4.4 Mio. auf insgesamt CHF 252.7 Mio. (+1.8%). Im Kommerzgeschäft konnten dabei unsere Partner die Umsätze im vergangenen Jahr um CHF 7.6 Mio. auf CHF 601.4 Mio. steigern, woraus für die Flughafen Zürich AG Kommerzerträge von CHF 134.3 Mio. resultierten (+3.1%). Die Zunahme um CHF 3.9 Mio. bei den Erträgen aus der Liegenschaftenbewirtschaftung ist auf höhere Mieterträge sowie auf höhere Erträge aus der Energie- und Nebenkostenverrechnung zurückzuführen. Die Erträge aus Dienstleistungen blieben mit CHF 44.1 Mio. nahezu unverändert (Vorjahr: CHF 43.7 Mio.). Die Zunahme bei den Erträgen aus dem internationalen Flughafengeschäft um CHF 43.7 Mio. auf CHF 126.5 Mio. steht insbesondere im Zusammenhang mit den höheren Erträgen aus Bauvorhaben («Concession Accounting»). In Brasilien konnten mit dem Ausbau und der Eröffnung des Terminals am Flughafen in Florianópolis im Oktober 2019 die in der Konzession vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen abgeschlossen werden.

BETRIEBSKOSTEN

Die Betriebskosten nahmen im Vorjahresvergleich um CHF 13.7 Mio. auf CHF 568.3 Mio. ab, wobei die letztjährige Kostenbasis durch die Erweiterung des Schallschutzprogramms um CHF 57.6 Mio. (vor Steuern) belastet wurde. Nach Bereinigung des Sondereffekts ist ein Anstieg der Betriebskosten um 8.4% zu verzeichnen, der im Wesentlichen durch höhere Aufwendungen aus Bauvorhaben (Ausbau der Infrastruktur in Florianópolis) begründet ist. Am Standort Zürich nahmen die Betriebskosten um 0.4% ab.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr aufgrund des höheren Personalbestands und einer allgemeinen Lohnerhöhung um CHF 4.8 Mio. auf CHF 216.3 Mio. (+2.3%). Die Zunahme bei den Kosten für Polizei und Sicherheit um CHF 1.1 Mio. (+0.9%) steht im Einklang mit dem erzielten Passagierwachstum. Die Abnahme bei den anderen Betriebskosten um CHF 4.0 Mio. auf CHF 50.8 Mio. resultiert insbesondere aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse und der damit zusammenhängenden Verschiebung von Mietkosten zu Abschreibungen von Nutzungsrechten an geleaste Vermögenswerten.

BETRIEBSERGEBNIS UND KONZERNGEWINN

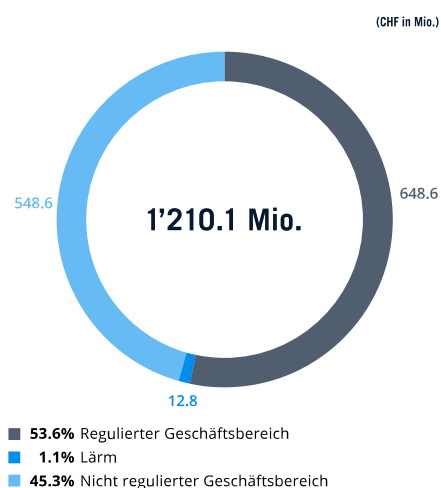
Das EBITDA nahm um CHF 70.9 Mio. auf CHF 641.8 Mio. zu (+12.4%). Bereinigt um den Sondereffekt der Vorjahresperiode (Erhöhung der Rückstellung für Schallschutzmassnahmen) verbesserte sich das EBITDA um 2.1%. Die EBITDA-Marge beläuft sich auf 53.0%.

Die Abschreibungen und Amortisationen liegen trotz der Erstanwendung von IFRS 16 und damit zusammenhängenden neu anfallenden Abschreibungen von Nutzungsrechten an geleaste Vermögenswerten mit CHF 238.7 Mio. unter dem Vorjahresniveau von CHF 244.5 Mio. Dies ist insbesondere auf den Ablauf von Nutzungsdauern von Hochbauten zurückzuführen. Das Finanzergebnis verbesserte sich dank Kursgewinnen auf Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund gegenüber dem Vorjahr um CHF 9.1 Mio. und beträgt CHF –14.0 Mio. Das Ergebnis aus assoziierten Gesellschaften in der Höhe von CHF –2.5 Mio. (Vorjahr CHF –4.3 Mio.) entspricht dem Erfolgsanteil an der Betreibergesellschaft des Flughafens in Belo Horizonte.

Der Konzerngewinn für das abgeschlossene Geschäftsjahr beträgt CHF 309.1 Mio. und liegt damit um CHF 71.3 Mio. über dem Vorjahreswert. Im Vorjahr wirkte sich dabei die erwähnte Erhöhung der Rückstellung für Schallschutzmassnahmen (CHF 45.8 Mio. nach Steuern) negativ auf das Ergebnis aus. Bereinigt um diesen Sondereffekt ist im Vorjahresvergleich ein Gewinnanstieg um CHF 25.5 Mio. beziehungsweise 9.0% zu verzeichnen.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

ERTRÄGE



REGULIERTER GESCHÄFTSBEREICH

Die externen Erträge des regulierten Bereichs erhöhten sich aufgrund des Passagierwachstums im Berichtsjahr von CHF 645.1 Mio. auf CHF 648.6 Mio. Gleichzeitig reduzierte 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 3.1 Mio. auf CHF 174.1 Mio. Dies insbesondere durch höhere Betriebskosten und Abschreibungen im Segment «Flugverkehr». Das investierte Kapital für den regulierten Geschäftsbereich verminderte sich um CHF 0.2 Mrd. auf CHF 1.7 Mrd., davon sind CHF 1.3 Mrd. dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet. Nebst den rein direkt zuordenbaren Infrastrukturen umfasst das investierte Kapital ebenfalls anteilige Kosten von gemischt genutzten Hochbauten, insbesondere Terminalflächen. Für den regulierten Geschäftsbereich resultiert ein ROIC von 7.7% (Vorjahr 7.3%).

LÄRM

Die Erträge im Segment «Lärm» sind mit CHF 12.9 Mio. leicht höher als im Vorjahr. Die markante Ergebnisverbesserung auf Stufe EBIT von CHF –54.1 Mio. im Jahr 2018 auf CHF 5.1 Mio. im Berichtsjahr ist im Wesentlichen auf die im Vorjahr erfolgte Bildung von zusätzlichen Rückstellungen für Schallschutzmassnahmen in Höhe von CHF 57.6 Mio. zurückzuführen. Das investierte Kapital des Segments «Lärm» beträgt per Bilanzstichtag

CHF 0.1 Mrd. und beinhaltet im Wesentlichen die immateriellen Vermögenswerte aus dem Recht zur formellen Enteignung sowie die Mittel des Airport Zurich Noise Fund abzüglich der Rückstellungen für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz.

NICHT REGULIERTER GESCHÄFTSBEREICH

Die externen Erträge im Segment «Nicht regulierter Geschäftsbereich» nahmen im Geschäftsjahr 2019 insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung im Kommerzbereich sowie aufgrund des Ausbaus der Infrastruktur am Flughafen im südbrasilianischen Florianópolis um CHF 52.4 Mio. auf CHF 548.6 Mio. zu. Das Ergebnis (EBIT) verbesserte sich in der Folge um 10.0% auf CHF 223.9 Mio. Das investierte Kapital stieg im Vorjahresvergleich um rund CHF 0.5 Mrd. auf CHF 2.0 Mrd. und der aktuelle ROIC beträgt 10.3% (Vorjahr 11.2%).

INVESTITIONEN

Die Flughafen Zürich AG hat am Standort Zürich im Berichtsjahr CHF 359.7 Mio. in laufende Projekte investiert (Vorjahr: CHF 290.1 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 sowie Projekte zur Erneuerung der Elektroversorgung Airfield und zur Sanierung der Piste 28/10.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Das investierte Kapital beläuft sich per Ende 2019 auf CHF 3.8 Mrd. und die entsprechende Kapitalverzinsung (Return on Invested Capital – ROIC) beträgt 8.8% (Vorjahr: 7.4%). Das Eigenkapital beläuft sich per Bilanzstichtag auf CHF 2.5 Mrd., was eine solide Eigenkapitalquote von 53.8% (Vorjahr: 55.3%) ergibt. Die Nettofinanzschulden nahmen aufgrund von Investitionen in Sachanlagen, laufende Projekte und internationale Beteiligungen zu und betragen aktuell CHF 728.6 Mio. (Vorjahr: CHF 146.4 Mio.).

Ausgehend vom operativen Cashflow in Höhe von CHF 511.7 Mio. und von im Vorjahresvergleich markant höheren Investitionen in Sachanlagen, Projekte in Arbeit sowie Flughafen-Betreiberprojekte von insgesamt CHF 773.2 Mio. resultierte für das Berichtsjahr ein Free Cashflow von CHF –261.5 Mio. (Vorjahr: CHF 154.9 Mio.).

FINANZIELLER AUSBLICK

Das sich derzeit ausbreitende Coronavirus wird einen negativen Einfluss auf die Ertragslage der Flughafen Zürich AG haben. Da sich die Auswirkungen noch nicht näher abschätzen lassen, ist ein finanzieller Ausblick für das Geschäftsjahr 2020 zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

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 unternehmensintern 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 FLUGHAFENGEBÜHREN

Aufgrund der erfreulichen Passagierentwicklung und der damit einhergehenden wachsenden Erträge im Fluggeschäft in den letzten Jahren sowie dem weiterhin tiefen Zinsniveau ist im Hinblick auf die nächste Gebührenperiode (voraussichtlich 2021 bis 2024) von einer Reduktion der Flughafenengebühren auszugehen.

Nichtsdestotrotz hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 6. November 2019 aufgrund einer vermeintlichen Kostenüberdeckung die Senkung der Flugbetriebsgebühren (ausser Lärm- und Emissionsgebühren) um 15% bereits per 1. April 2020 bis zum Beginn der nächsten Gebührenperiode verfügt. Die Flughafen Zürich AG hat gegen diese Verfügung Beschwerde eingelegt.

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

Die Komplexität des Pisten- und Rollweglayouts, der An- und Abflugrouten sowie diverser betrieblicher Bestimmungen am Flughafen ist 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 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 Umsetzung, andere sind beim Bund beantragt. Ohne eine weitere Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit besteht das Risiko von Kapazitätseinschränkungen und damit einer 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 solche 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 bei den Landungen zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr sowie bei den Starts nach 23:00 Uhr wesentlich überschritten. Mit Verfügung vom 23. Juli 2018 hat deshalb 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. Unterdessen hat die Flughafen Zürich AG Massnahmen zur Verbesserung der Verspätungssituation in der Nacht aufgezeigt sowie die Anpassung der zulässigen Lärmbelastung beantragt (Betriebsreglementsänderungen 2014 und 2017). Zudem enthält der am 23. August 2017 durch den Bundesrat festgesetzte Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) eine erweiterte Nachtlärmkurve. Gelingt es, die Verspätungsmassnahmen umzusetzen und kann das Gebiet mit der zulässigen Lärmbelastung eingehalten werden, kann die Flughafen Zürich AG die Aufhebung der Slotbegrenzung beim BAZL beantragen. Die Verfügung wurde vom Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SFBZ) angefochten und ist vor Bundesverwaltungsgericht hängig.

Dennoch hat das BAZL mit Verfügung vom 14. Mai 2018 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. Die Flughafen Zürich AG hat ein entsprechendes Gutachten erstellen lassen und fristgerecht beim BAZL mit dem Antrag eingereicht, auf eine Vorverlegung der letzten Slots zu verzichten, weil sie betrieblich, nicht nur aufgrund der Situation in Zürich, sondern vor allem auch aufgrund von Einflussfaktoren (Slots) an den Startflughäfen, nicht machbar und wirtschaftlich nicht tragbar ist. Das Gutachten wurde im September 2019 zusammen mit dem Betriebsreglement 2017 öffentlich aufgelegt. Dagegen gingen verschiedene Einsprachen und Stellungnahmen ein. Das Verfahren ist beim BAZL hängig. Falls die Lärmimmissionen für die Nachtstunden nicht neu festgelegt werden oder die letzten Slots vorverlegt werden müssen, würde dies den Drehkreuzbetrieb und die Interkontinentalverbindungen erheblich gefährden.

1.5 ZÜRCHER FLUGLÄRM-INDEX (ZFI)

Im Flughafengesetz des Kantons Zürich sind folgende Vorgaben enthalten:

- Marschhalt: Wenn 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht sind, erfolgt eine neue Lagebeurteilung durch den Kanton.

- 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 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. 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.

4. INFORMATION SECURITY

Ein wesentlicher Teil der Abläufe und Prozesse der Flughafen Zürich AG kann ohne Unterstützung durch IT-Systeme nicht mehr ordnungsgemäss durchgeführt werden. Ein schwerwiegender Systemausfall, zum Beispiel durch einen Hackerangriff, könnte zu gravierenden Betriebsunterbrechungen oder zum Verlust von geschäftskritischen und / oder vertraulichen Daten führen.

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. Im Berichtsjahr betrug der Anteil von Swiss am Passagiervolumen 53.6% (Vorjahr: 52.9%). 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. INTERNATIONALE GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die Projekte und Beteiligungen im Ausland bergen grundsätzlich vergleichbare unternehmens- beziehungsweise branchenspezifische Risiken wie der Betrieb des Flughafens Zürich. Zu den standortspezifischen Risiken gehören nebst politischen Risiken typischerweise Länder-, Markt- und Währungsrisiken, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung der zukünftigen Ertragsaussichten bis hin zu einem Totalverlust des Engagements führen könnten.

Aufgrund der höheren Risikosituation werden bei der Projektprüfung neben finanziellen Risiken auch politische und volkswirtschaftliche Risiken sowie die sozialen und ökonomischen Rahmenbedingungen vertieft analysiert und bei bestehenden Aktivitäten laufend überwacht. Dabei gelangen dieselben Standards wie am Flughafen Zürich zur Anwendung.

7. 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) sowie aufgrund von Art. 20 f. USG (Umweltschutzgesetz) und den entsprechenden Verordnungsbestimmungen hat die Flughafen Zürich AG Kosten für formelle Enteignungen und Kosten für Lärm- und

Anwohnerschutzmassnahmen zu tragen. Das Überschreiten der seit 1. Juni 2001 gültigen Immissionsgrenzwerte für Zivilflughäfen ist gemäss heutiger Rechtsprechung eine von mehreren Voraussetzungen für derartige Ansprüche. Betriebskonzession sowie Luftfahrt- und Umweltrecht bilden die Grundlage, um die durch solche Forderungen entstandenen Kosten über Flughafengebühren 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.

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik ist insbesondere im Bereich der formellen Enteignungen aufgrund der Vielzahl rechtlich relevanter Grundlagen sowie der unsicheren beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und der politischen Diskussionen komplex und erfordert insbesondere im Bereich der formellen Enteignungen wesentliche Annahmen und Einschätzungen in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten sowie die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2019 noch rund 6'300 offen waren. Davon sind knapp 800 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungscommission pendent.

Je nach weiterer 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 separate Gebühren. 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 per 1. Februar 2014 sistiert. Die Flugzeuglärmgebühren auf Basis Flugbewegung und Lärmklasse werden weiterhin erhoben.

CORPORATE GOVERNANCE

Die Corporate Governance bildet für die Flughafen Zürich AG einen wichtigen Bestandteil ihrer Unternehmenspolitik. Die Grundlagen 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, Börsenkapitalisierung per 31. Dezember 2019: CHF 5.4 Mrd.) 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 578 Mio.	100.0
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória	BRL 571 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 16'138 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 0.2 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)	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017
Aktienkapital	307'019	307'019	307'019
Gesetzliche Kapitalreserven			
Kapitaleinlagereserven	117'013	215'256	313'499
Gesetzliche Gewinnreserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven	42'370	42'370	42'370
Freiwillige Gewinnreserven	109'747	109'810	109'838
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	1'501'226	1'316'090	1'107'409
Jahresgewinn	315'919	298'729	309'995
Eigene Aktien	-563	-341	-458
Total Eigenkapital	2'392'731	2'288'933	2'189'672

AKTIONARIAT UND MITWIRKUNGSRECHTE

BEDEUTENDE AKTIONÄRE

Per Stichtag, 31. Dezember 2019, 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 gegebenenfalls 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 Gategroup Holding AG 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 sowie der AMAG Group AG und Tochtergesellschaften, Verwaltungsratspräsident der Stöckli Swiss Sports AG und der Flaschenpost Service AG,

Mitglied des Verwaltungsrats der HTC Corporation, der Cereal Property Group AG und der Edelweiss Air.

STEPHAN GEMKOW

- Verwaltungsrat seit GV 2017.
- Deutscher, Jahrgang 1960, Dipl.-Kfm. 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; von 2012 bis 2019 Vorstandsvorsitzender Franz Haniel & Cie. GmbH.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: 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 Präsidentin der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Region Zürich, Präsidentin des ZVV-Verkehrsrats, Mitglied Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz, Vizepräsidentin Metropolitanrat Zürich und Metropolitankonferenz, Präsidentin Regierungskonferenz des Metropolitanraums Zürich, Präsidentin Gotthard-Komitee, Vorstandsmitglied Swiss Blockchain Federation.

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, Vincent Albers, 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.

INTERNATIONAL BUSINESS COMMITTEE

Mitglieder

Stephan Gemkow (Vorsitz), Vincent Albers, Andreas Schmid

Aufgaben

Das Committee befasst sich mit Investitionsoportunitäten und -anträgen für das internationale Geschäft, insbesondere mit Evaluierung und Finalisierung diesbezüglich abzugebender Angebote innerhalb eines vom Verwaltungsrat jeweils fallbezogen definierten Rahmens.

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 zwei und für das Public Affairs Committee und das International Business Committee jeweils eine Sitzung 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, 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, zu den Sitzungen des Public Affairs Committee der CEO, der COO, die Leiterin Public Affairs und der Generalsekretär und zu den Sitzungen des International Business Committee der CEO, der CFO 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.

INFORMATIONEN- 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. 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 Beschaffungswesen sowie zur Transparenz der Segmentsberichterstattung 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 der 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 Management-Verträge 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 Jahr 2018. 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 351'100 (Vorjahr CHF 256'300). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahe Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 45'400 (Vorjahr keine). Für Nichtprüfungsdienstleistungen wurden für Steuerberatung CHF 2'700 (Vorjahr keine) 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 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 wird auf [Investor Relations](#) verwiesen.

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 beruflichen 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. Dies 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 im Zeitpunkt der Genehmigung noch nicht bekannten Faktoren abhängen (bei den Vergütungen des Verwaltungsrats die tatsächliche Anzahl Sitzungen, bei den Vergütungen der Geschäftsleitung das Unternehmensergebnis), bringt es der prospektive Genehmigungsmodus mit sich, dass den Genehmigungsbeschlüssen der Generalversammlung theoretische 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 (2019):

(CHF)		Verwaltungsrats- entschädigung	Sitzungsgelder für VR- Sitzungen	Committee- Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Vorsorge- und Sozialversiche- rungsbeiträge	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	225'000	22'500	16'250	32'500	147'154	443'404
Vincent Albers	Mitglied	85'000	22'500	9'583	27'500	21'001	165'584
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	97'324	25'762	5'725	40'075	0	168'886
Josef Felder	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	97'391	25'780	11'458	8'593	0	143'222
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	85'000	20'000	7'500	10'000	17'858	140'358
Corine Mauch	Mitglied	19'597	12'500	1'153	2'500	5'212	40'962
Eveline Saupper	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	100'000	22'500	15'000	7'500	21'056	166'056
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	0	0	0	0	0	0
Total		709'312	151'542	66'669	128'668	212'281	1'268'472

Zusätzlich bezahlt wurden folgende Pauschalentschädigungen:

an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich (für die auf Carmen Walker Späh entfallende Vergütung)	114'167
an die Stadt Zürich (als Teil der auf Corine Mauch entfallenden Vergütung)	69'250
Gesamttotal	1'451'889
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag	1'600'000

b) für das Vorjahr (2018):

(CHF)		Verwaltungsrats- entschädigung	Sitzungsgelder für VR- Sitzungen	Committee- Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Vorsorge- und Sozialversiche- rungsbeiträge	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

Weder im Jahr 2019 noch im Jahr 2018 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

2. VERGÜTUNGEN DER GESCHÄFTSLEITUNG

a) für das Berichtsjahr (2019):

(CHF)	Salär	Bonus (Baranteil) ¹⁾	Bonus (Aktienanteil) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialversiche- rungsbeiträge	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück ²⁾	CHF je Aktie ²⁾
Name								
Stephan Widrig (CEO)	400'000	258'832	129'168	234'703	60'328	1'083'031	731	176.70
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'260'000	407'542	203'558	533'830	109'416	2'514'346	1'152	176.70
Total	1'660'000	666'374	332'726	768'533	169'744	3'597'377	1'883	
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag						4'500'000		

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) 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 49% und 97% 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 2019 wurden keine langfristigen Vergütungen und auch keine Abgangsentschädigungen ausgerichtet.

b) für das Vorjahr (2018):

(CHF)	Salär	Bonus (Baranteil) ¹⁾	Bonus (Aktienanteil) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialversiche- rungsbeiträge	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Name								
Stephan Widrig (CEO)	400'000	320'033	159'967	176'845	26'994	1'083'839	922	173.50
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'150'000	460'459	229'541	434'799	89'029	2'363'828	1'323	173.50
Total	1'550'000	780'492	389'508	611'644	116'023	3'447'667	2'245	

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.

3. DARLEHEN, KREDITE, NICHT MARKTÜBLICHE VERGÜTUNGEN

Weder im Jahr 2019 noch im Jahr 2018 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, 5. März 2020

Bericht der Revisionsstelle über die Prüfung des Vergütungsberichts

Wir haben den Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2019 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 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr dem Gesetz und den Art. 14–16 der VegüV.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Juri Frischknecht
Zugelassener Revisionsexperte

KONZERNRECHNUNG

KONZERNRECHNUNG GEMÄSS INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS)

Konzernerfolgsrechnung	63
Konzerngesamtergebnisrechnung	64
Konzernbilanz	65
Veränderung des Konzerneigenkapitals	66
Konzerngeldflussrechnung	68
Anhang zur Konzernrechnung	69
Bericht der Revisionsstelle	134

KONZERNERFOLGSRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2019	2018
Aviation-Erträge	(2)	661'451	656'667
Non-Aviation-Erträge	(2)	548'633	496'230
Total Erträge		1'210'084	1'152'897
Personalaufwand	(3)	-216'331	-211'483
Polizei und Sicherheit		-122'364	-121'222
Energie und Abfall		-20'333	-21'245
Unterhalt und Material		-40'738	-38'770
Andere Betriebskosten	(4)	-50'842	-54'754
Verkauf, Marketing und Verwaltung		-43'768	-45'375
Aktivierete Eigenleistungen und übrige Erträge	(5)	17'184	15'470
Aufwendungen für Bauvorhaben und übrige Aufwendungen	(5)	-91'057	-104'539
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		641'835	570'979
Abschreibungen und Amortisationen		-238'719	-244'452
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		403'116	326'527
Finanzaufwand	(6)	-27'612	-27'147
Finanzertrag	(6)	13'602	4'083
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften	(12)	-2'548	-4'329
Gewinn vor Steuern		386'558	299'134
Ertragssteuern	(7)	-77'413	-61'293
Gewinn		309'145	237'841
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gewinn		309'135	237'832
Anteil Minderheitsaktionäre am Gewinn		10	9
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(17)	10.07	7.75
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(17)	10.07	7.75

KONZERNGESAMTERGEBNISRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2019	2018
Gewinn		309'145	237'841
Sonstiges Gesamtergebnis			
Fremdwährungsdifferenzen		-18'230	-10'703
Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-18'230	-10'703
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	(22)	-24'401	-10'145
Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-24'401	-10'145
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		-42'631	-20'848
Gesamtergebnis		266'514	216'993
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis		266'511	216'987
Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis		3	6

KONZERNBILANZ

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2019	31.12.2018
Aktiven			
Sachanlagen	(8)	2'843'462	2'615'954
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(9)	83'394	0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(10)	432'757	307'054
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(11)	70'845	93'737
Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte	(11)	343'290	125'632
Übrige immaterielle Anlagen	(11)	18'533	17'885
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(12)	9'270	12'323
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	394'428	377'241
Langfristige Festgelder	(16)	636	37'500
Übrige langfristige finanzielle Vermögenswerte		5'933	6'326
Latente Steuerguthaben	(21)	2'121	1'950
Anlagevermögen		4'204'669	3'595'602
Warenlager		12'750	10'398
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	17'376	21'967
Übrige kurzfristige Finanzanlagen		1'859	387
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	112'189	102'024
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(15)	73'618	89'217
Laufende Steuerguthaben		1'089	685
Kurzfristige Festgelder	(16)	37'500	149'167
Flüssige Mittel	(16)	132'428	395'872
Umlaufvermögen		388'809	769'717
Total Aktiven		4'593'478	4'365'319
Passiven			
Aktienkapital	(17)	307'019	307'019
Eigene Aktien		-564	-342
Kapitalreserven		199'716	298'182
Umrechnungsdifferenzen		-34'593	-16'370
Übrige Gewinnreserven		1'997'458	1'826'317
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital		2'469'036	2'414'806
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital		50	47
Total Eigenkapital		2'469'086	2'414'853
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	959'368	1'085'470
Langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	360'024	392'097
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(21)	36'154	44'284
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	(22)	190'204	155'355
Langfristiges Fremdkapital		1'545'750	1'677'206
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		56'790	53'625
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	351'552	42'657
Kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	27'483	31'256
Laufende Steuerverpflichtungen		29'242	33'963
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(23)	113'575	111'759
Kurzfristiges Fremdkapital		578'642	273'260
Total Fremdkapital		2'124'392	1'950'466
Total Passiven		4'593'478	4'365'319

VERÄNDERUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

(CHF in 1'000)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Umrechnungs- differenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheits- aktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 1. Januar 2019	307'019	-342	298'182	-16'370	1'826'317	2'414'806	47	2'414'853
Gewinn					309'135	309'135	10	309'145
Fremdwährungsdifferenzen				-18'223		-18'223	-7	-18'230
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern					-24'401	-24'401		-24'401
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0	0	0	-18'223	-24'401	-42'624	-7	-42'631
Gesamtergebnis	0	0	0	-18'223	284'734	266'511	3	266'514
Ordentliche Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2018					-113'593	-113'593		-113'593
Zusätzliche Ausschüttung aus den Kapitaleinlagereserven für das Geschäftsjahr 2018			-98'242			-98'242		-98'242
Erwerb eigene Aktien		-1'467				-1'467		-1'467
Aktienbasierte Vergütungen		1'245	-224			1'021		1'021
Bestand per 31. Dezember 2019	307'019	-564	199'716	-34'593	1'997'458	2'469'036	50	2'469'086

(CHF in 1'000)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Umrechnungs- differenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheits- aktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 1. Januar 2018	307'019	-459	396'453	-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	-10'700	-10'145	-20'845	-3	-20'848
Gesamtergebnis	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	-16'370	1'826'317	2'414'806	47	2'414'853

KONZERNGELDFLUSSRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2019	2018
Gewinn		309'145	237'841
Finanzergebnis	(6)	14'010	23'064
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften		2'548	4'329
Ertragssteuern	(7)	77'413	61'293
Abschreibungen / Amortisationen auf			
Sachanlagen (nach Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand)	(8)	214'702	228'406
Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	(9)	6'262	0
Als Finanzanlagen gehaltene Liegenschaften	(10)	120	240
Immateriellen Vermögenswerten	(11)	17'635	15'806
Buchgewinne (-) / -verluste (+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		928	1'407
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1'021	1'155
Zu- (-) / Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-27'552	-1'898
Zu- (+) / Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		-3'847	2'693
Zu- (+) / Abnahme (-) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		3'107	4'558
Zu- (+) / Abnahme (-) Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-21'269	36'676
Bezahlte Ertragssteuern		-82'486	-77'211
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit		511'737	538'359
davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)		-8'895	-9'301
Einnahmen Lärmgebühren	(20)	12'733	11'945
Ausgaben für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(20)	-21'628	-21'246
Investitionen in Sachanlagen und Projekte in Arbeit		-432'890	-228'829
Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (inkl. Vorauszahlungen)		-104'987	-102'781
Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte		-235'279	-51'872
Investitionen in assoziierte Gesellschaften		0	-5'487
Investitionen in immaterielle Anlagen		-859	-153
Investitionen in Finanzanlagen		-28'239	-48'218
Investitionen in Festgelder mit einer Laufzeit > 90 Tage		-6'500	-221'000
Rückzahlungen von Finanzanlagen		23'360	75'800
Rückzahlungen von Festgeldern mit einer Laufzeit > 90 Tage		149'167	306'000
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen		126	219
Zinseinnahmen		7'790	2'970
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-628'311	-273'351
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)		-3'436	27'582
Investitionen in Finanzanlagen und Festgeldern Airport Zurich Noise Fund		-26'796	-48'218
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen und Festgeldern Airport Zurich Noise Fund		23'360	75'800
Rückzahlung ausstehende Anleihe	(18)	-38'204	0
Aufnahme neue Anleihe	(18)	0	40'414
Aufnahme übrige Finanzverbindlichkeiten	(18)	151'640	0
Rückzahlung übrige Finanzverbindlichkeiten	(18)	-3'297	-3'922
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(18)	-5'797	-1'752
Zahlung Dividende für die Geschäftsjahre 2018/2017		-211'835	-199'550
Erwerb eigene Aktien		-1'467	-1'065
Zinszahlungen		-24'902	-15'345
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-133'862	-181'220
Zu- (+) / Abnahme (-) flüssige Mittel		-250'436	83'788
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	(16)	395'872	314'615
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		-13'008	-2'531
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag	(16)	132'428	395'872
davon Airport Zurich Noise Fund	(16)	18'092	34'242

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 8, 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 2019, erstmals angewendet werden müssen:

- IFRS 16 Leasingverhältnisse
- IFRIC 23 Unsicherheit bezüglich der ertragssteuerlichen Behandlung
- Änderungen zu IAS 19: Planänderung, -kürzung oder -abgeltung
- Änderungen zu IAS 28: Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen
- Änderungen zu IFRS 9: Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung
- Jährliche Änderungen von IFRS (Zyklus 2015–2017)

Die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2019 mit Ausnahme der nachstehenden Ausführungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG:

IFRS 16 Leasingverhältnisse

IFRS 16 ersetzt IAS 17 Leasingverhältnisse, IFRIC 4 Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, SIC-15 Operating-Leasingverhältnisse – Anreize und SIC-27 Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen. Der Standard legt die Grundsätze für den Ansatz, die Bewertung, die Darstellung und die Angabe von Leasingverhältnissen dar und verpflichtet Leasingnehmer, die meisten Leasingverhältnisse in der Bilanz zu erfassen.

Für Leasinggeber werden sich durch IFRS 16 bei der Bilanzierung im Wesentlichen keine Änderungen gegenüber IAS 17 ergeben. Sie werden Leasingverhältnisse auch künftig als Operating- oder Finanzierungsleasingverhältnisse einstufen und dabei ähnliche Grundsätze wie die in IAS 17 anwenden. Daher hatte IFRS 16 keine Auswirkungen auf Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern als Leasinggeber fungiert.

Die Flughafen Zürich AG hat bei der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 zum 1. Januar 2019 (Erstanwendungszeitpunkt) den modifizierten rückwirkenden Ansatz gewählt. Dabei wird der Standard rückwirkend angewendet, indem zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung die kumulierte Auswirkung der erstmaligen Anwendung bilanziert wird.

Die Auswirkungen der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 per 1. Januar 2019 stellen sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	01.01.2019
Sachanlagen	
Transfer Anlagen im Leasing zu Nutzungsrechte an geleaste Vermögenswerten	-2'359
Nutzungsrechte an geleaste Vermögenswerten	
Transfer Anlagen im Leasing von Sachanlagen	2'359
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	41'894
Zunahme Total Aktiven	41'894
Leasingverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	41'894
Zunahme Total Fremdkapital	41'894
Veränderung Eigenkapital	0

Vor der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 stufte die Flughafen Zürich AG ihre Leasingverhältnisse (als Leasingnehmer) zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses entweder als Finanzierungs- oder als Operating-Leasingverhältnis ein. Bei der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 erfasste und bewertete der Konzern alle Leasingverhältnisse (mit Ausnahme von kurzfristigen Leasingverhältnissen) nach einem einzigen Modell.

Der Standard enthält spezifische Übergangsvorschriften und praktische Erleichterungen, die in der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG angewendet worden sind:

- Die Gesellschaft hat die ursprünglichen Buchwerte von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen, die zuvor als Finanzierungsleasingverhältnisse eingestuft waren, nicht geändert.
- Die Gesellschaft erfasste für Leasingverhältnisse (mit Ausnahme von kurzfristigen Leasingverhältnissen), die zuvor als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft waren, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten. Bei der Bewertung der Nutzungsrechte wurde jeweils ein Betrag in Höhe der entsprechenden Leasingverbindlichkeiten angesetzt. Somit hat die Erstanwendung keinen Einfluss auf die Gewinnreserven. Leasingverbindlichkeiten wurden zum Barwert der verbleibenden Leasingzahlungen bewertet, abgezinst unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes von 0.0% zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung.

Die Flughafen Zürich AG nahm zudem die folgenden praktischen Erleichterungen in Anspruch:

- Auf Leasingverhältnisse, deren Laufzeit innerhalb von zwölf Monaten nach dem Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung endet, wendete die Gesellschaft die Ausnahmeregelungen für kurzfristige Leasingverhältnisse an.
- Bei der Bewertung des Nutzungsrechts zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung liess die Gesellschaft die anfänglichen direkten Kosten unberücksichtigt.

Die Erstanwendung von IFRS 16 per 1. Januar 2019 wirkte sich wie folgt auf die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG aus:

- Nutzungsrechte in der Höhe von CHF 41.9 Mio. wurden in der Konzernrechnung erfasst und unter den Position «Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten» ausgewiesen. Darin enthalten sind geleaste Vermögenswerte in der Höhe von CHF 2.4 Mio., die bisher als Finanzierungsleasingverhältnisse erfasst waren.
- Zusätzliche Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt CHF 41.9 Mio. wurden als kurz- beziehungsweise langfristigen Leasingverbindlichkeiten erfasst.

Die zum 1. Januar 2019 bestehenden Leasingverbindlichkeiten können wie folgt auf die zum 31. Dezember 2018 bestehenden Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen übergeleitet werden:

(CHF in 1'000)	Total
Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen per 31. Dezember 2018	0
Bisher nicht berücksichtigte Leasingverträge ¹⁾	-41'894
Verbindlichkeiten aus bisherigem Finanzierungsleasing (Flugzeug-Energieversorgungsanlage)	-3'010
Leasingverbindlichkeiten per 1. Januar 2019	-44'904

1) Aufgrund des angewandten Grenzfremdkapitalzinssatzes von 0.0% zum Zeitpunkt der Erstanwendung von IFRS 16 entspricht der bilanzierte Barwert der bisher nicht berücksichtigten Leasingverträge auch dem Nominalwert der künftigen Leasingzahlungen.

EINFÜHRUNG VON NEUEN STANDARDS IM JAHR 2020 UND SPÄTER

Die gemäss nachstehender Tabelle bis Ende 2019 publizierten neuen, überarbeiteten und geänderten Standards und Interpretationen treten erst später in Kraft und wurden in der vorliegenden Konzernrechnung nicht frühzeitig angewendet.

Änderungen an Standards und Interpretationen	Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG
Änderungen an IAS 1 und IAS 8: Definition von Wesentlichkeit	*	1. Januar 2020 Geschäftsjahr 2020
Änderungen an IFRS 3: Definition eines Geschäftsbetriebs	*	1. Januar 2020 Geschäftsjahr 2020
Änderungen an den Querverweisen zum Rahmenkonzept in IFRS Standards	*	1. Januar 2020 Geschäftsjahr 2020
Änderungen an IAS 1: Anforderungen für die Einstufung von Verbindlichkeiten als kurzfristig oder langfristig	*	1. Januar 2022 Geschäftsjahr 2022

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

ÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Am 15. März 2019 hat die Flughafen Zürich AG bei einem öffentlichen Bieterverfahren der brasilianischen Regierung den Zuschlag für den Betrieb und den Ausbau der beiden Flughäfen Vitória und Macaé im Südosten Brasiliens erhalten. Zu diesem Zweck wurde die 100%ige Tochtergesellschaft Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A. mit Sitz in Vitória (Brasilien) gegründet (siehe Ziffer 24.7, Betriebskonzessionen für ausländische Flughäfen).

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.

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 Benutzung 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.

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 Nutzenantritts (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

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 Inbetriebnahme und Abrechnung der Projekte werden diese den einzelnen Sachanlagekategorien und Segmenten zugeteilt und entsprechend ihrer Nutzungsdauer abgeschrieben. Ab Beginn der Nutzung beziehungsweise Fertigstellung werden keine Fremdkapitalzinsen mehr aktiviert.

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.

LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGNEHMER

Die Flughafen Zürich AG beurteilt zu Beginn, ob ein Vertrag als Leasing einzustufen ist oder ein Leasing enthält. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Diese Beurteilung erfordert ein gewisses Ermessen.

Die Flughafen Zürich AG erfasst das Nutzungsrecht am Leasingobjekt und die Leasingverbindlichkeit zu Beginn des Leasings. Das Nutzungsrecht wird in der Position «Nutzungsrechte an geleasten Vermögenswerten» ausgewiesen und die Leasingverbindlichkeit entsprechend ihrer Fälligkeit unter den kurz- oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Die erstmalige Bewertung des Nutzungsrechts am Leasingobjekt beruht auf dem Barwert der Leasingzahlungen plus erstmalige direkte Kosten sowie die Kosten für die Nachbesserungspflicht abzüglich erhaltener Anreize. Bei der Berechnung des Barwerts der Leasingzahlungen verwendet die Gesellschaft ihren Grenzfremdkapitalzinssatz zum Bereitstellungsdatum, da der dem Leasingverhältnis zugrunde liegende Zinssatz nicht ohne weiteres bestimmt werden kann. Das Nutzungsrecht am Leasingobjekt wird über den kürzeren der beiden Zeiträume, Laufzeit des Leasingverhältnisses oder Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswerts, abgeschrieben. Das Nutzungsrecht unterliegt einer Wertbeeinträchtigungsprüfung, sofern Hinweise auf eine Wertbeeinträchtigung vorliegen. Umfasst das Leasingverhältnis eine Verlängerungs- oder Kaufoption, die die Gesellschaft ihrer Auffassung nach mit hinreichender Sicherheit ausüben wird, werden die Kosten der Option in den Leasingzahlungen mitberücksichtigt.

Die Flughafen Zürich AG hat beschlossen, das Nutzungsrecht und die Leasingverbindlichkeiten nicht zu erfassen, falls die Leasingdauer maximal zwölf Monate beträgt oder falls IT-Ausrüstungen von geringem Wert (bis CHF 5'000) betroffen sind. Die Zahlungen für solche Leasingverhältnisse werden über die Dauer der Verträge linear erfasst.

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 AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden gemäss den Grundsätzen von IFRS 9 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 am Anfang zum Marktwert und danach 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 Gerichtsentseide 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 Personalfuktuation 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 nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand und Gewinne und Verluste aus Planabgeltungen. Gewinne und Verluste aus Plankürzungen sind Teil des nachzuverrechnenden 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 nachzuverrechnende 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 berechnigte 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 im Bereich der formellen Enteignungen ist aufgrund der Vielzahl rechtlich relevanter Grundlagen sowie der unsicheren beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und der politischen Diskussionen komplex und erfordert insbesondere im Bereich der formellen Enteignungen wesentliche Annahmen und Einschätzungen in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten sowie die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2019 noch rund 6'300 offen waren. Davon sind knapp 800 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungscommission 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 Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsentschädigungen vorzunehmen. Mit weiteren Urteilen setzte das Bundesgericht im Jahr 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied im Jahr 2011 abschliessend über die anzuwendende Berechnungsmethode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Im Jahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen und im Jahr 2018 zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum. Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weitere entschiedene Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft jeweils auf diesen Zeitpunkt 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.

Am 22. November 2019 fällte das Bundesgericht einen Entscheid in Pilotverfahren betreffend die Verjährung von Entschädigungsforderungen in Oberglatt. Dieser Bundesgerichtsentscheid sowie weitere entschiedene Grundsatzfragen ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen. Basierend auf der vorgenommenen Neueinschätzung nahmen die erwarteten Gesamtkosten im Bereich der formellen Enteignungen von CHF 350.0 auf CHF 330.0 Mio. ab. Damit konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen per 31. Dezember 2019 um CHF 20.0 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 330.0 Mio. (31. Dezember 2018: CHF 350.0 Mio.), wovon CHF 81.9 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 248.1 Mio. sind per 31. Dezember 2019 zurückgestellt (siehe [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)).

Im Bereich der Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen verpflichtete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit dem Gesuch zum Betriebsreglement 2014, ein erweitertes Schallschutzprogramm einzureichen. Gestützt auf das eingereichte Schallschutzprogramm verabschiedete der Verwaltungsrat im 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 Gesellschaft ist zudem verpflichtet, im Gebiet, wo sie Erleichterungen von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte (Immissionsgrenzwert) beansprucht, Schallschutzmassnahmen umzusetzen. In diesem Zusammenhang leitete das BAZL ein Verfahren zur Nachtlärmsanierung ein. Dabei wurde das Gebiet mit Erleichterungen gemäss dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, den der Bundesrat am 23. August 2017 festgesetzt hat, erweitert. In diesem Zusammenhang stellte die Flughafen Zürich AG Mitte 2018 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten für den Lärm- und Anwohnerschutz weitere Kosten in der Höhe von CHF 60.0 Mio. mit einem Barwert von CHF 57.6 Mio. zurück (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 2018: CHF 400.0 Mio.), wovon CHF 260.6 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 139.4 Mio. sind per 31. Dezember 2019 zurückgestellt (siehe [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)).

Je nach weiterer 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 separate Gebühren. 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 per 1. Februar 2014 sistiert. Die Flugzeuiglärmgebühren auf Basis Flugbewegung und Lärmklasse werden weiterhin 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 3.3 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 2019 wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	Eliminationen	Konsolidiert
2019					
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	648.4	12.8	285.3	0.0	946.6
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	263.3	0.0	263.5
Total Erträge mit Dritten	648.6	12.8	548.6	0.0	1'210.1
Intersegmentäre Erträge	21.4		91.9	-113.3	0.0
Total Erträge	670.1	12.8	640.5	-113.3	1'210.1
Personalkosten	-82.5	-1.9	-132.0	0.0	-216.3
Übrige Betriebskosten	-183.3	-0.9	-167.8	0.0	-351.9
Intersegmentäre Betriebskosten	-91.2	-0.7	-21.4	113.3	-0.0
Segmentergebnis (EBITDA)	313.1	9.4	319.3	0.0	641.8
Abschreibungen und Amortisationen	-139.1	-4.3	-95.4	0.0	-238.7
Segmentergebnis (EBIT)	174.1	5.1	223.9	0.0	403.1
Finanzergebnis					-14.0
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften					-2.5
Ertragssteuern					-77.4
Gewinn					309.1
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2019	1'693.0	109.6	1'951.1		3'753.7
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹⁾					611.6
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²⁾					228.2
Total Aktiven per 31. Dezember 2019					4'593.5
ROIC (in %)	7.7	3.7	10.3		8.8
Investitionen	144.4	0.2	679.3		823.9
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften			9.3		9.3

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.)

2019	Flugverkehr	PRM	Nutzungsentgelte	Luftsicherheit ⁴⁾	Zugangsentgelte ⁴⁾	Eliminationen	Total regulierter Geschäftsbereich
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	381.8	15.7	70.7	178.9	1.3	0.0	648.4
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Erträge mit Dritten	382.0	15.7	70.7	178.9	1.3	0.0	648.6
Intersegmentäre Erträge	21.7	0.0	4.6	11.6	2.1	-18.5	21.4
Total Erträge	403.7	15.7	75.3	190.5	3.4	-18.5	670.1
Personalkosten	-69.0	0.0	-10.1	-2.5	-1.0	0.0	-82.5
Übrige Betriebskosten	-44.4	-12.3	-6.2	-73.3	-47.1	0.0	-183.3
Intersegmentäre Betriebskosten	-61.3	-1.1	-17.7	-15.4	-14.3	18.5	-91.2
EBITDA	229.0	2.4	41.3	99.4	-58.9	-0.0	313.1
Abschreibungen und Amortisationen	-103.9	-0.1	-25.1	-6.8	-3.1	0.0	-139.1
EBIT	125.2	2.3	16.1	92.6	-62.0	-0.0	174.1
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2019	1'287.6	1.2	323.5	50.1	30.6		1'693.0
ROIC (in %)	7.4	43.1	4.0	92.7	-135.5		7.7
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV ³⁾	1'318.6	2.3	329.2	64.4	29.4		1'743.8
ROIC (in %) nach FGV	8.3	68.6	4.0	113.9	-144.7		8.5

3) Die Verordnung über die Flughafengebühren (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 Flughafengebühren kann die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden. Unter Anrechnung der Unterdeckung beträgt der ROIC nach FGV für das Segment «Luftsicherheit» 24.6%.

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

(CHF in Mio.)					
2018	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	Eliminationen	Konsolidiert
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
Personalkosten	-80.1	-1.9	-129.5	0.0	-211.5
Übrige Betriebskosten	-184.3	-58.4	-127.7	0.0	-370.4
Intersegmentäre Betriebskosten	-87.7	-0.6	-19.3	107.6	0.0
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
Personalkosten	-66.8	0.0	-10.4	-1.8	-1.1	0.0	-80.1
Übrige Betriebskosten	-44.7	-12.1	-6.3	-72.4	-48.8	0.0	-184.3
Intersegmentäre Betriebskosten	-59.5	-1.0	-16.7	-14.8	-13.7	18.0	-87.7
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 Flughafengebühren (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 Flughafengebühren kann die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden. Unter Anrechnung der Unterdeckung beträgt der ROIC nach FGV für das Segment «Luftsicherheit» 23.0%.

Die interne Berichterstattung über die Segmente an den Hauptentscheidungsträger erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung über die Flughafengebühren (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 «Nutzungsentgelt» enthält die sogenannt 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 gewerbsmässigen 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 Parkerträge 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 2019 CHF 12.7 Mio. (2018: CHF 14.5 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.

Die Erträge aus den Sicherheitsgebühren werden vollumfänglich dem Segment «Sicherheit» zugeordnet, diejenigen aus den PRM-Gebühren dem Segment «PRM». Alle anderen Flugbetriebsgebühren (mit Ausnahme der Flugzeuglärmgebühren) werden dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet. Eine Aufteilung der Erträge auf die einzelnen Gebührenarten ist unter [Ziffer 2, Erträge](#), ersichtlich.

WEITERE ANGABEN

Die Flughafen Zürich AG erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2019 wurden insgesamt CHF 6.6 Mio. (2018: CHF 6.0 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 445.3 Mio. (2018: CHF 432.3 Mio.).

2 ERTRÄGE

(CHF in 1'000)	2019	2018
Passagiergebühren	253'117	251'798
Sicherheitsgebühren	176'860	175'685
PRM-Gebühren	15'730	15'554
Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren	445'707	443'037
Landegebühren	86'903	86'838
Flugzeuglärmgebühren	12'827	11'629
Emissionsgebühren	4'100	4'068
Parkgebühren	26'641	26'257
Frachterträge	8'352	8'919
Andere Flugbetriebsgebühren	138'823	137'711
Total Flugbetriebsgebühren	584'530	580'748
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	43'489	43'500
Deicing	12'730	11'742
Check-in	5'726	5'900
Flugzeugenergieversorgungsanlage	3'873	3'800
Übrige Entgelte	6'181	6'148
Total Aviation-Entgelte	71'999	71'090
Rückerstattung Sicherheitskosten	2'070	1'961
Restliche Erträge	2'852	2'868
Total übrige Aviation-Erträge	4'922	4'829
Total Aviation-Erträge	661'451	656'667
Retail, Tax & Duty Free	114'211	111'379
Food & Beverage	20'129	18'900
Werbeflächen und Promotion	18'185	18'137
Parkingträge	82'617	81'462
Übrige Kommerzerträge	17'557	18'427
Total Kommerz- und Parkingträge	252'699	248'305
Mieterträge und Pachtzinsen	91'708	89'994
Energie- und Nebenkostenverrechnung	23'740	21'959
Reinigung	4'896	4'712
Dienstleistungserträge aus Liegenschaften	4'913	4'686
Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	125'257	121'351
Kommunikationsdienstleistungen	15'969	15'436
Übrige Dienstleistungen und Diverses	17'135	17'446
Catering	2'165	2'109
Treibstoffgebühren	8'869	8'707
Total Erträge aus Dienstleistungen	44'138	43'698
Consultingträge	6'577	6'048
Übrige Erträge aus internationalem Geschäft	36'612	36'130
Erträge aus Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	83'350	40'698
Total Erträge aus dem internationalen Geschäft	126'539	82'876
Total Non-Aviation-Erträge	548'633	496'230
Total Erträge	1'210'084	1'152'897

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

(CHF in 1'000)	2019	2018
Flugbetriebsgebühren	584'530	580'748
Aviation-Entgelte	71'999	71'090
Übrige Aviation-Erträge	4'709	4'624
Total Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	661'238	656'462
Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	213	205
Total Aviation-Erträge	661'451	656'667
Kommerz- und Parkingerträge	83'132	81'738
Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	33'013	30'763
Erträge aus Dienstleistungen	42'665	42'238
Erträge aus dem internationalen Geschäft	126'539	82'876
Total Non-Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	285'349	237'615
Non-Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	263'284	258'615
Total Non-Aviation-Erträge	548'633	496'230
Total Erträge	1'210'084	1'152'897

3 PERSONALAUFWAND

(CHF in 1'000)	2019	2018
Löhne und Gehälter	162'632	158'551
Personalvorsorgekosten für leistungsorientierte Pläne ¹⁾	19'898	21'617
Sozialversicherungsbeiträge	14'559	14'326
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmer	19'242	16'989
Total Personalaufwand	216'331	211'483
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen)²⁾	1'833	1'735
Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitstellen)²⁾	1'909	1'757
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle per 31. Dezember	113	120

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 138 Aktien (Vorjahr 140 Aktien) im Wert von CHF 24'356 (Vorjahr CHF 28'506) abgegeben.

BONUSPROGRAMM GESCHÄFTSLEITUNG UND KADER

Die Summe aller jährlichen Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie des Kadern setzt sich aus einem festen Lohnanteil und einem Bonusanteil zusammen, der 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.

	2019	2018	2018 ¹⁾	Abgabekurs ¹⁾
(Empfänger)	(CHF in 1'000)	(CHF in 1'000)	(Stück)	(CHF)
Mitglieder der Geschäftsleitung	333	390	2'245	173.50
Mitglieder des Kaders	667	772	4'429	173.50
Anpassung Bonusabgrenzung Vorjahr ²⁾	-4	-36		
Total	996	1'126	6'674	

- 1) Im Geschäftsjahr 2019 im Rahmen des Bonusprogramms für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2018.
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 Grad zur Erreichung des massgebenden Unternehmensergebnisses wird der in Aktien vergütete Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2019 berechnet und abgegrenzt. Die Bestimmung der gewährten Anzahl Aktien basiert auf dem Börsenkurs im Ausrichtungszeitpunkt (Mitte April 2020), entsprechend kann die Anzahl Aktien per Bilanzstichtag noch nicht abschliessend beurteilt werden. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 5'662 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)	2019	2018
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	21'117	20'973
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	12'241	12'111
Weitere Betriebskosten	4'960	9'235
Versicherungen und Selbstbehalte	3'641	3'599
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	3'322	3'200
Kosten eigener Fahrzeugpark	2'091	2'116
Kommunikationskosten	2'020	2'138
Passagierdienste	1'450	1'382
Total andere Betriebskosten	50'842	54'754

5 ANDERE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

(CHF in 1'000)	2019	2018
Aktiviere Eigenleistungen	15'264	14'450
Übrige Erträge	1'920	1'020
Aktiviere Eigenleistungen und übrige Erträge	17'184	15'470
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	-83'350	-40'698
Übrige Aufwendungen	-7'707	-63'841
Aufwendungen für Bauvorhaben und übrige Aufwendungen	-91'057	-104'539

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 15.3 Mio. (Vorjahr CHF 14.5 Mio.) handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, die die Bauherrenvertretung wahrnehmen.

In der Position «Übrige Erträge» ist im Berichtsjahr eine Abschlagszahlung im Rahmen der Nachlassliquidation der Swissair enthalten.

Die Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen in der Höhe von CHF –83.4 Mio. (Vorjahr CHF –40.7 Mio.) resultieren aus getätigten Investitionen in Infrastrukturen der Flughäfen in Brasilien und Chile. Die entsprechende Gegenposition findet sich unter [Ziffer 2, Erträge](#).

Die übrigen Aufwendungen setzen sich im Berichtsjahr als auch im Vorjahr unter anderem aus Buchverlusten aus Anlageabgängen und aus Debitorenverlusten zusammen. Im Vorjahr war zudem die erfolgswirksame Erhöhung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen um CHF 57.6 Mio. in der Position enthalten (siehe [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen](#)).

6 FINANZERGEBNIS

(CHF in 1'000)	2019	2018
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	-10'473	-10'960
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-1'128	-796
Leasingzinsen	-72	-135
Übriger Zinsaufwand	-2'828	-1'375
Marktwertveränderungen auf Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	0	-6'205
Barwertanpassung auf Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	-5'423	-1'859
Barwertanpassung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-2'676	-3'123
Währungsverluste	-909	0
Übriger Finanzaufwand	-4'103	-2'694
Total Finanzaufwand	-27'612	-27'147
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	765	621
Marktwertveränderungen auf Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	9'103	0
Übriger Zinsertrag	3'530	3'255
Währungsgewinne	0	50
Übriger Finanzertrag	204	157
Total Finanzertrag	13'602	4'083
Finanzergebnis	-14'010	-23'064

Der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen ist gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen und beläuft sich für das Berichtsjahr auf CHF –10.5 Mio.

Der Aufwand für die Barwertanpassung der Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz hat im Vorjahresvergleich um CHF –3.6 Mio. auf CHF –5.4 Mio. zugenommen. Der Aufwand für die Barwertanpassung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen ist demgegenüber leicht gesunken.

Im Berichtsjahr konnten auf den zum Marktwert gehaltenen Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) positive Wertveränderungen von CHF 9.1 Mio. erzielt werden. Im Vorjahr fiel in diesem Zusammenhang noch eine negative Wertveränderung von CHF –6.2 Mio. an. Der Zinsertrag auf den übrigen Finanzanlagen des AZNF erhöhte sich leicht auf CHF 0.8 Mio.

7 ERTRAGSSTEUERN

(CHF in 1'000)	2019	2018
Steuern des laufenden Jahres	-82'288	-78'175
Steuern der Vorjahre	2'647	94
Total laufende Ertragssteuern	-79'641	-78'081
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	2'228	16'788
Total latente Ertragssteuern	2'228	16'788
Total Ertragssteuern	-77'413	-61'293

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in 1'000)	2019	2018
Gewinn vor Ertragssteuern	386'558	-299'134
Steueraufwand zum anwendbaren Steuersatz der Muttergesellschaft von 20.4% (2018: 20.5%)	-78'774	-61'286
Steuereffekte aus Vorperioden	2'647	94
Effekt aus anteiligem Ergebnis assoziierter Gesellschaften	20	124
Nicht abzugsfähige Verluste	-493	0
Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde	-1'377	-1'122
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze	778	-404
Verschiedene Überleitungsposten	-214	1'301
Total Ertragssteuern	-77'413	-61'293

8 SACHANLAGEN

(CHF in Mio.)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Projekte in Arbeit	Mobile Sachanlagen	Anlagen in Leasing	Total Sachanlagen
Anschaffungswerte							
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
Bestand per 31. Dezember 2018	118.7	1'698.0	4'377.9	184.8	272.9	21.8	6'674.1
Effekt aus Erstanwendung von IFRS 16						-21.8	-21.8
Bestand per 1. Januar 2019	118.7	1'698.0	4'377.9	184.8	272.9	0.0	6'652.3
Zugänge	10.3		210.4	233.9	0.5		455.1
Abgänge		-36.8	-55.3		-14.2		-106.3
Transfers		12.1	75.0	-113.5	18.0		-8.4
Reklassifizierung			-0.3		0.3		0.0
Umrechnungsdifferenzen					-0.1		-0.1
Bestand per 31. Dezember 2019	129.0	1'673.3	4'607.7	305.2	277.4	0.0	6'992.6
Abschreibungen / Wertberichtigungen							
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
Bestand per 31. Dezember 2018	0.0	-898.4	-2'936.5	0.0	-191.6	-19.4	-4'045.9
Effekt aus Erstanwendung von IFRS 16						19.4	19.4
Bestand per 1. Januar 2019	0.0	-898.4	-2'936.5	0.0	-191.6	0.0	-4'026.5
Zugänge		-59.4	-140.3		-16.1		-215.8
Abgänge		36.4	54.2		13.8		104.4
Bestand per 31. Dezember 2019	0.0	-921.4	-3'022.6	0.0	-193.9	0.0	-4'137.9
Zuwendungen der öffentlichen Hand							
Bestand per 1. Januar 2018	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
Zugänge				-0.2			-0.2
Abgänge		0.8	0.2		0.2		1.2
Transfers			-0.2	0.2			0.0
Bestand per 31. Dezember 2019	0.0	-9.3	-1.7	0.0	-0.2	0.0	-11.2
Nettobuchwert per 31. Dezember 2018	118.7	789.5	1'439.7	184.8	80.9	2.4	2'616.0
Nettobuchwert per 31. Dezember 2019	129.0	742.6	1'583.4	305.2	83.3	0.0	2'843.5

PROJEKTE IN ARBEIT

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte die Flughafen Zürich AG CHF 233.9 Mio. in Projekte in Arbeit (Vorjahr CHF 194.7 Mio.). Die grössten Positionen entfallen dabei auf folgende Projekte:

- Erweiterung und Erneuerung der Gepäcksortieranlage (CHF 50.2 Mio.)
- Sanierung Piste 28/10 (CHF 22.5 Mio.)
- Erneuerung der Elektroversorgung Airfield (CHF 19.6 Mio.)

ABSCHREIBUNGEN

Mit den Abschreibungen auf Sachanlagen von CHF –215.8 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 2019 zeigt, dass keine solchen Indikatoren vorliegen.

9 NUTZUNGSRECHTE AN GELEASTEN VERMÖGENSWERTEN

FLUGHAFEN ZÜRICH AG ALS LEASINGNEHMER

(CHF in 1'000)	Technische Anlagen	Immobilien	Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten
Anschaffungswerte			
Bestand per 31. Dezember 2018	0	0	0
Transfer Anlagen im Leasing von Sachanlagen	21'755	0	21'755
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	0	41'894	41'894
Bestand per 1. Januar 2019	21'755	41'894	63'649
Zugänge	0	45'403	45'403
Bestand per 31. Dezember 2019	21'755	87'297	109'052
Abschreibungen / Wertberichtigungen			
Bestand per 31. Dezember 2018	0	0	0
Transfer Anlagen im Leasing von Sachanlagen	–19'396	0	–19'396
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	0	0	0
Bestand per 1. Januar 2019	–19'396	0	–19'396
Zugänge	–1'423	–4'839	–6'262
Bestand per 31. Dezember 2019	–20'819	–4'839	–25'658
Nettobuchwert per 31. Dezember 2019	936	82'458	83'394

TECHNISCHE ANLAGEN

Die Flughafen Zürich AG ist im Dezember 2001 in einen Leasingrahmenvertrag zur Finanzierung der Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA) eingetreten. Der Vertrag der EVA hat eine Laufzeit von rund 19 Jahren und läuft am 31. Juli 2020 aus. Der Vertrag enthält keine Verlängerungs- und Kündigungsoptionen und das Leasinggut geht nach Ablauf der Leasingdauer ohne weitere Gegenleistung an die Flughafen Zürich AG über.

IMMOBILIEN

Die Flughafen Zürich AG besitzt ein Nutzungsrecht an Räumlichkeiten in einem Gebäude, das sich auf dem Grundstück der Flughafen Zürich AG befindet und das im Rahmen eines gewährten Baurechts aus dem Jahre 2005 erstellt wurde. Das Nutzungsrecht der Räumlichkeiten endet am 31. Januar 2080, enthält jedoch Kündigungsoptionen, die berücksichtigt wurden. Wenn die Kündigungsoptionen nicht berücksichtigt worden wären, würden sich neben den bilanzierten Leasingverbindlichkeiten per 31. Dezember 2019 zusätzliche Verpflichtungen von CHF 91.2 Mio. (Nominalwert) ergeben.

Mit der Fertigstellung des Immobilienprojekts THE CIRCLE wird die Flughafen Zürich AG im Geschäftsjahr 2020 neue Büroräumlichkeiten beziehen, für die die Gesellschaft einen Mietvertrag mit einer Laufzeit von 20 Jahren (unter Berücksichtigung der Verlängerungsoptionen) mit der Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE unterzeichnet hat.

Die Flughafen Zürich AG mietet Flächen, die als Parkplätze weitervermietet werden. Die durchschnittliche Nutzungsdauer beträgt fünf Jahre.

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte der entsprechenden Leasingverbindlichkeiten und die Veränderungen während der Berichtsperiode:

(CHF in 1'000)	2019
Bestand per 1. Januar	-44'904
Zugänge	-45'403
Zahlungen	5'797
Barwertanpassung	-72
Bestand per 31. Dezember	-84'582
davon kurzfristig (Zahlung innerhalb 1 Jahrs)	-6'163
davon langfristig (Zahlung ab 1 Jahr)	-78'419

Eine detaillierte Übersicht über die Fälligkeiten der Leasingverbindlichkeiten ist in [Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten](#) enthalten.

Im Berichtsjahr wurden im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen folgende Beträge erfolgswirksam erfasst:

(CHF in 1'000)	2019
Abschreibungen Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	-6'262
Zinsaufwand Leasing	-72
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	-1'111
Erfolgswirksam erfasster Gesamtbetrag für Leasingverhältnisse	-7'445

Der gesamte Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen belief sich im Berichtsjahr auf CHF 6.9 Mio. Künftige Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die per Bilanzstichtag noch nicht begonnen haben, betragen CHF 23.2 Mio.

FLUGHAFEN ZÜRICH AG ALS LEASINGGEBER

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

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.

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 von der Passagierentwicklung oder von Vorjahresumsätzen.

Die Kommerzerträge (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage) und die Erträge aus der Liegenschaftsbewirtschaftung (Mieterträge und Pachtzinsen) beinhalten in der Berichtsperiode bedingte Mietzahlungen in der Höhe von CHF 14.2 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)	31.12.2019	31.12.2018
Fälligkeit bis 1 Jahr	229'706	202'615
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	774'776	675'995
Fälligkeit über 5 Jahre	368'050	403'071
Total	1'372'532	1'281'681

10 ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

(CHF in 1'000)	Land	Projekt- und Baukosten	Total als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
Anschaffungswerte			
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
Bestand per 1. Januar 2019	950	306'696	307'646
Zugänge	0	125'823	125'823
Bestand per 31. Dezember 2019	950	432'519	433'469
Abschreibungen / Wertberichtigungen			
Bestand per 1. Januar 2018	0	-352	-352
Zugänge	0	-240	-240
Bestand per 31. Dezember 2018	0	-592	-592
Bestand per 1. Januar 2019	0	-592	-592
Zugänge	0	-120	-120
Bestand per 31. Dezember 2019	0	-712	-712
Nettobuchwert per 31. Dezember 2018	950	306'104	307'054
Nettobuchwert per 31. Dezember 2019	950	431'807	432'757

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

Der anteilige aktuelle Marktwert (Fair Value) von THE CIRCLE beträgt per Bilanzstichtag CHF 530.9 Mio. (Vorjahr: CHF 373.3 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 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
Bestand per 1. Januar 2019	154'029	130'475	92'377
Zugänge	0	242'449	721
Abgänge	-20'000	-211	-5'580
Transfer	0	-572	8'926
Reklassifizierungen	0	2'035	-2'035
Umrechnungsdifferenzen	0	-20'417	-295
Bestand per 31. Dezember 2019	134'029	353'759	94'114
Abschreibungen / Amortisationen			
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
Bestand per 1. Januar 2019	-60'292	-4'843	-74'492
Zugänge	-2'892	-7'808	-6'935
Abgänge	0	0	5'252
Transfer	0	0	0
Reklassifizierungen	0	-486	486
Umrechnungsdifferenzen	0	2'668	108
Bestand per 31. Dezember 2019	-63'184	-10'469	-75'581
Nettobuchwert per 31. Dezember 2018	93'737	125'632	17'885
Nettobuchwert per 31. Dezember 2019	70'845	343'290	18'533

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.

Am 22. November 2019 fällte das Bundesgericht einen Entscheid in Pilotverfahren betreffend die Verjährung von Entschädigungsforderungen in Oberglatt. Dieser Bundesgerichtsentscheid sowie weitere entschiedene Grundsatzfragen 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 350.0 Mio. auf CHF 330.0 Mio. ab. Damit konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen per 31. Dezember 2019 um CHF 20.0 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.

Im Vorjahr konnte die Gesellschaft gestützt auf Bundesgerichtsentscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum ebenfalls eine Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen vornehmen und sowohl die Rückstellung für formelle Enteignungen wie auch den immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um CHF 34.5 Mio. reduzieren.

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2019 weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 70.8 Mio. (Vorjahr: CHF 93.7 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 343.3 Mio. (Vorjahr: CHF 125.6 Mio.) handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 aktivierte Mindestkonzessionszahlungen sowie getätigte Investitionen beinhalten. Sie betreffen mit CHF 34.3 Mio. (Vorjahr: CHF 30.4 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, mit CHF 178.3 Mio. (Vorjahr: CHF 95.2 Mio.) den Ausbau und Betrieb des brasilianischen Flughafens in Florianópolis, der durch die Tochtergesellschaft Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. wahrgenommen wird sowie mit CHF 130.7 Mio. (Vorjahr: CHF 0.0 Mio.) den Ausbau und Betrieb der brasilianischen Flughäfen in Vitória und Macaé, der durch die Tochtergesellschaft Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A. wahrgenommen wird. Die Verpflichtungen im Zusammenhang mit den entsprechenden Konzessionen in Höhe von CHF 26.3 Mio. (Vorjahr: CHF 26.1 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 8, 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 2019 zeigt, dass keine solchen Indikatoren vorliegen.

12 BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN GESELLSCHAFTEN

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A., Belo Horizonte (Brasilien)		
Kapital: BRL 474 Mio. (Vorjahr BRL 474 Mio.) / Beteiligungsquote 25.0% (Vorjahr 25.0%)	9'270	12'323
Administradora Unique 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	9'270	12'323

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. Im Jahr 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 Flugbetrieb.

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 24.7 Mio., aufgelaufen per 31. Dezember 2019) 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 aufgrund Verletzung von Verfahrensvorschriften verlangt. Am 15. April 2019 hat das Ad Hoc-Schiedsgericht des ICSID die Nichtigkeitsbeschwerde vollumfänglich abgewiesen. Dies

bedeutet, dass der Schiedsspruch definitiv und endgültig ist. 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)	31.12.2019	31.12.2018
Erträge	95'922	96'299
Verlust	-10'193	-17'316
Gesamtergebnis	-10'193	-17'316
Anlagevermögen	565'553	607'805
Umlaufvermögen	27'479	31'669
Langfristiges Fremdkapital	-479'506	-498'857
Kurzfristiges Fremdkapital	-40'898	-44'089
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	-35'548	-47'238
Nettoreinvermögen	37'080	49'290
Beteiligungsquote	25.0%	25.0%
Buchwert der assoziierten Beteiligung	9'270	12'323

13 FINANZANLAGEN AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	17'376	21'967
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	394'428	377'241
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	411'804	399'208

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 2019 unverändert zum Vorjahr 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)	31.12.2019	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto ¹⁾	112'805	102'610
Wertberichtigung für erwarteten Kreditverlust	-616	-586
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	112'189	102'024

1) In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 18.8 Mio. (2018: CHF 21.8 Mio.) enthalten. Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts 2019 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2019 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Schweiz	50'513	35'013
Europa	4'356	9'110
Andere	809	7'670
Total Aviation	55'678	51'793
Schweiz	52'545	44'918
Europa	110	67
Lateinamerika	4'377	5'785
Andere	95	47
Total Non-Aviation	57'127	50'817
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	112'805	102'610

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)	31.12.2019				Total
	Nicht fällig	Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	Fällig zwischen 31 und 60 Tagen	Fällig über 60 Tage	
Erwartete Kreditausfallrate (in %)	0.3	1.5	3.0	5.0	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	94'505	14'754	1'499	2'047	112'805
Erwarteter Kreditverlust	-247	-221	-46	-102	-616

(CHF in 1'000)	31.12.2018				Total
	Nicht fällig	Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	Fällig zwischen 31 und 60 Tagen	Fällig über 60 Tage	
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

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)	31.12.2019	31.12.2018
Noch nicht in Rechnung gestellte Leistungen	21'388	14'686
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	406	380
Vorausbezahlte Leistungen	24'888	61'712
Aktive Rechnungsabgrenzungen	46'682	76'778
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	25'655	11'812
Sonstige Forderungen	1'281	627
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	73'618	89'217
davon Finanzinstrumente	21'794	15'066
davon übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	51'824	74'151

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)	31.12.2019		31.12.2018	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	120	0	213	0
Post- und Bankguthaben	115'845	18'092	273'288	34'242
Call- und Festgelder ¹⁾	16'463	0	122'371	0
Total flüssige Mittel	132'428	18'092	395'872	34'242
Kurzfristige Festgelder ²⁾	37'500	0	149'167	0
Langfristige Festgelder ²⁾	636	0	37'500	0
Total Festgelder	38'136	0	186'667	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 2018	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
Erwerb von eigenen Aktien		8'290	-8'290
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-6'812	6'812
Bestand per 31. Dezember 2019	30'701'875	3'133	30'698'742

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 24.4, Nahestehende Personen und Gesellschaften](#). Der Bestand an eigenen Aktien dient diesem Beteiligungsprogramm sowie als Treasury-Bestand.

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:

	2019	2018
Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF	309'135'090	237'832'160
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'690'962	30'691'512
Einfluss der verwässernden Aktien	7'808	8'873
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'698'770	30'700'385
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	10.07	7.75
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	10.07	7.75

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 154.1 Mio. (Vorjahr: CHF 153.9 Mio.) infolge handelsrechtlicher Bestimmungen einer Ausschüttungssperre.

BEDEUTENDE AKTIONÄRE UND AKTIONÄRSAUFTEILUNG

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

	2019	2018
Öffentliche Hand	38.60%	38.60%
Private	6.90%	6.50%
Unternehmungen	5.30%	4.60%
Pensionskassen	2.30%	2.09%
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Beständen)	22.00%	25.78%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	24.90%	22.43%
Total	100.00%	100.00%
Anzahl Aktionäre	13'922	13'592

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

	2019	2018
Kanton Zürich	33.33%	33.33%
Stadt Zürich	5.00%	5.00%

18 FINANZVERBINDLICHKEITEN

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Anleihen	750'416	1'050'244
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	25'256	25'711
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	78'419	1'655
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	105'277	7'860
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	959'368	1'085'470
Anleihen	299'938	38'204
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	1'068	438
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	6'163	1'355
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	44'383	2'660
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	351'552	42'657
Total Finanzverbindlichkeiten	1'310'920	1'128'127

Die im Juli 2020 fällige Anleihe über CHF 300.0 Mio. wurde von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

Im Zusammenhang mit der Erstanwendung von IFRS 16 nahmen die Leasingverbindlichkeiten per 1. Januar 2019 um CHF 41.9 Mio. zu (siehe [Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze, IFRS 16 Leasingverhältnisse](#)).

Die übrigen lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten beinhalten insbesondere Bankkredite der Tochtergesellschaften in Brasilien und Chile. Die Zunahme im Vergleich zum Vorjahr begründet sich insbesondere mit der teilweisen Fremdfinanzierung des Ausbaus des Flughafens in Florianópolis.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten	31.12.2019	31.12.2019	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungstermin
	Nominalbetrag	Buchwert				
	(CHF in 1'000)	(CHF in 1'000)				
Anleihe	400'000	399'839	2013 – 2023	1.500%	nein	17.4.
Anleihe	350'000	350'577	2017 – 2029	0.625%	nein	24.5.
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	47'390	25'256	bis 2047	n/a	nein	n/a
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	78'419	78'419	bis 2039	0.000%	nein	n/a
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	105'277	105'277	bis 2042	3.900 – 5.500%	nein	n/a
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		959'368				

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 224.1 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)	31.12.2019	31.12.2018
Fällig innerhalb 1 Jahr	351'552	42'657
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	468'852	701'497
Fällig nach 5 Jahren	490'516	383'973
Total Finanzverbindlichkeiten	1'310'920	1'128'127

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

(CHF in 1'000)	31.12.2018	Cash Flows	Nicht liquiditätswirksame Veränderungen			31.12.2019
			Erstanwendung IFRS 16	Zu-(+) / Abgänge(-)	Fremdwährungsbewegungen	
Anleihen	1'050'244	0	0	-299'828	0	750'416
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	25'711	0	0	1'194	-1'649	25'256
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	1'655	0	38'063	38'701	0	78'419
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	7'860	108'344	0	-5'162	-5'765	105'277
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'085'470	108'344	38'063	-265'095	-7'414	959'368
Anleihen	38'204	-38'204	0	299'938	0	299'938
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	438	0	0	733	-103	1'068
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	1'355	-5'797	3'831	6'774	0	6'163
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	2'660	40'000	0	2'052	-329	44'383
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	42'657	-4'001	3'831	309'497	-432	351'552
Total Finanzverbindlichkeiten	1'128'127	104'343	41'894	44'402	-7'846	1'310'920

ÜBERSICHT LEASINGVERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgend dargestellten Leasingverbindlichkeiten beinhalten die in [Ziffer 9](#), [Nutzungsrechte von geleasten Vermögenswerte](#), aufgeführten Leasingverhältnisse, wobei

sich der Zinssatz für die künftigen Leasingverbindlichkeiten mit Ausnahme des Leasings für die Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA) auf 0.0% beläuft. Der Zinssatz für das Leasing der EVA, das am 31. Juli 2020 ausläuft, beträgt 3.476%.

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahrs	6'175	1'887
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	25'271	1'207
Fällig nach 5 Jahren	53'148	0
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	84'594	3'094
Zukünftige Zinsen	-12	-84
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	84'582	3'010
Fällig innerhalb 1 Jahrs	6'163	1'815
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	25'271	1'195
Fällig nach 5 Jahren	53'148	0

19 RÜCKSTELLUNG FÜR FORMELLE ENTEIGNUNGEN SOWIE LÄRM- UND ANWOHNERSCHEIT

(CHF in 1'000)	Formelle Enteignungen	Lärm- und Anwohnerschutz	Total
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
Bestand per 1. Januar 2019	275'183	148'170	423'353
Auszahlung ¹⁾	-9'771	-11'498	-21'269
Auflösung Rückstellung	-20'000	0	-20'000
Bildung Rückstellung	0	0	0
Barwertanpassung ²⁾	2'667	2'756	5'423
Bestand per 31. Dezember 2019	248'079	139'428	387'507
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahrs)	12'981	14'502	27'483
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	235'098	124'926	360'024

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

Am 22. November 2019 fällte das Bundesgericht einen Entscheid in Pilotverfahren betreffend die Verjährung von Entschädigungsforderungen in Oberglatt. Dieser Bundesgerichtsentscheid sowie weitere entschiedene Grundsatzfragen 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 350.0 Mio. auf CHF 330.0 Mio. ab. Damit konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen per

31. Dezember 2019 um CHF 20.0 Mio. reduziert werden. Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um denselben Betrag vermindert (siehe [Ziffer 11, Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung](#)).

Im Vorjahr konnte die Gesellschaft gestützt auf Bundesgerichtsentscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum ebenfalls eine Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen vornehmen und sowohl die Rückstellung für formelle Enteignungen wie auch den immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um CHF 34.5 Mio. reduzieren.

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen CHF 330.0 Mio., wovon CHF 81.9 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 248.1 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2019 zum Barwert zurückgestellt. Da der Zinssatz für die Barwertanpassung der nominellen Zahlungsströme aufgrund des nochmals gesunkenen Zinsniveaus per Bilanzstichtag 0.00% (Vorjahr: 0.25%) beträgt, entspricht der Barwert dem Nominalwert. Es wird damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2030 (bisher 2025) abgeschlossen werden können.

RÜCKSTELLUNG FÜR LÄRM- UND ANWOHNERSchUTZ

Die Gesellschaft ist zudem verpflichtet, im Gebiet, wo sie Erleichterungen von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte (Immissionsgrenzwert) beansprucht, Schallschutzmassnahmen umzusetzen. In diesem Zusammenhang leitete das BAZL ein Verfahren zur Nachtlärmsanierung ein. Dabei wurde das Gebiet mit Erleichterungen gemäss dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, den der Bundesrat am 23. August 2017 festgesetzt hat, erweitert. In diesem Zusammenhang stellte die Flughafen Zürich AG im Vorjahr 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. zurück (siehe auch [Ziffer 5, Übrige Erträge und Aufwendungen](#)).

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen CHF 400.0 Mio., wovon CHF 260.6 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 139.4 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2019 zum Barwert zurückgestellt. Da der Zinssatz für die Barwertanpassung der nominellen Zahlungsströme aufgrund des nochmals gesunkenen Zinsniveaus per Bilanzstichtag 0.00% (Vorjahr: 0.35%) beträgt, entspricht der Barwert dem Nominalwert. Es wird damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2030 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)	2019	2018
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	425'405	443'505
Einnahmen Lärmgebühren	12'733	11'945
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-11'498	-12'617
Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	-10'130	-8'629
Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	416'510	434'204
Operative Kosten	-3'469	-3'402
Zinsertrag und Marktwertveränderungen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	9'841	-5'397
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	422'882	425'405

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)	31.12.2019	31.12.2018
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 16, Flüssige Mittel und Festgelder)	18'092	34'242
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	17'376	21'967
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	394'428	377'241
Abgrenzung gegenüber der Flughafen Zürich AG ¹⁾	-7'014	-8'045
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	422'882	425'405

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)	2020	2021	2022	2023	2024ff.	Total
Flüssige Mittel	18'092					18'092
AAA	13'622	44'160	15'000	29'066	55'667	157'515
AA+ / AA / AA-	1'800		5'016	18'010	30'701	55'527
A+ / A / A-		3'900	25'030	12'982	50'847	92'759
BBB+ / BBB / BBB-	1'504					1'504
Ohne Rating					104'499	104'499
Übrige ¹⁾	-7'014					-7'014
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	28'004	48'060	45'046	60'058	241'714	422'882
in %	6.6	11.4	10.6	14.2	57.2	100.00

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 für das Berichtsjahr von einem Steuersatz von 20.4% aus (Vorjahr: 20.5%). 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)	2019	2018
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten netto, per 1. Januar	-42'334	-61'687
Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht	6'212	2'617
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	2'228	16'788
Umrechnungsdifferenzen	-139	-52
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember	-34'033	-42'334
davon latente Steuerguthaben	2'121	1'950
davon latente Steuerverbindlichkeiten	-36'154	-44'284

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

	31.12.2019		31.12.2018	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Sachanlagen und übrige immaterielle Anlagen		-12'169		-15'011
Beteiligungen und übrige Finanzanlagen		0		-1'321
Erneuerungsfonds		-36'495		-35'588
Fluglärmthematik		-26'266		-24'224
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten	72		50	
Vorsorgeverpflichtung	38'757		31'848	
Diverse Positionen	2'121	-53	1'950	-38
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, brutto	40'950	-74'983	33'848	-76'182
Verrechnung von Guthaben und Verbindlichkeiten	-38'829	38'829	-31'898	31'898
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto	2'121	-36'154	1'950	-44'284

22 LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Nettovorsorgeverpflichtungen	-177'007	-143'466
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer	-13'197	-11'889
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-190'204	-155'355

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 2019 einen (ungeprüften) Deckungsgrad von 100.5% (Vorjahr: 95.1%) 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 2019 und des Dienstzeitaufwands wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des Planvermögens wurde per 31. Dezember 2019 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)	31.12.2019	31.12.2018
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-746'572	-652'069
Marktwert des Planvermögens	569'565	508'603
In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen	-177'007	-143'466

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2019	2018
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-652'069	-642'408
Laufender Dienstzeitaufwand	-19'877	-21'379
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-5'121	-4'089
Arbeitnehmerbeiträge	-12'034	-11'504
Ausbezahlte Leistungen	20'594	30'674
Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)	-9'323	-16'181
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	-68'742	12'818
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-746'572	-652'069

Per 31. Dezember 2019 beträgt die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtung 18.1 Jahre (Vorjahr: 17.0 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2019	2018
Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar	508'603	516'848
Arbeitgeberbeiträge	18'009	17'198
Arbeitnehmerbeiträge	12'034	11'504
Ausbezahlte Leistungen	-20'594	-30'674
Administrationskosten	-21	-238
Zinserträge auf Planvermögen	4'083	3'364
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	47'451	-9'399
Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember	569'565	508'603

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2019	2018
Nettovorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-143'466	-125'560
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-20'936	-22'342
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	-30'614	-12'762
Arbeitgeberbeiträge	18'009	17'198
Nettovorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-177'007	-143'466

Für das Geschäftsjahr 2020 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 19.8 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2019	2018
Laufender Dienstzeitaufwand	-19'877	-21'379
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-1'038	-725
Administrationskosten	-21	-238
In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag	-20'936	-22'342

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2019	2018
Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)	-9'323	-16'181
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	-68'742	12'818
Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge	47'451	-9'399
Im sonstigen Gesamtergebnis erfasster Betrag	-30'614	-12'762

Annahmen zu versicherungstechnischen Berechnungen:

(in % oder Jahren)	2019	2018
Diskontierungssatz per 31. Dezember	0.20	0.80
Inflation	0.75	0.75
Künftige Lohnerhöhungen (inkl. Inflation)	1.50	1.50
Künftige Rentenerhöhungen	0.00	0.00
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	1.00	1.00
Lebenserwartung im Alter 65 (Anzahl Jahre):		
Frauen (Alter 45)	26.4	25.7
Frauen (Alter 65)	24.7	23.8
Männer (Alter 45)	24.4	23.7
Männer (Alter 65)	22.6	21.8

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 2019 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.

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	31.12.2019	31.12.2018
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	2.0	4.7
Aktien	33.0	33.3
Obligationen	37.0	36.8
Immobilien	18.0	17.0
Andere	10.0	8.2
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)	2019		2018	
	+0.25%	–0.25%	+0.25%	–0.25%
Diskontierungssatz	–29'863	32'849	–24'127	26'083
Künftige Lohnerhöhungen	2'240	–2'240	1'956	–1'304
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	3'733	–1'493	1'956	–1'304

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 13.2 Mio. (Vorjahr: CHF 11.9 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, die per Bilanzstichtag 9.6 Jahre (Vorjahr: 9.3 Jahre) beträgt.

23 ÜBRIGES KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL UND RECHNUNGSABGRENZUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	52'294	28'964
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	29'152	25'882
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	7'373	7'373
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	1'773	27'886
Passive Rechnungsabgrenzungen	90'592	90'105
Cross Currency Swap	4'843	5'624
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	4'646	4'636
An- und Vorauszahlungen von Kunden	7'199	7'819
Sozialversicherungsbeiträge	241	19
Andere Verpflichtungen	6'054	3'556
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	113'575	111'759
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	88'819	62'219
davon zu Marktwerten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	4'843	5'624
davon übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	19'913	43'916

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, 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 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).

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 18.8 Mio. (Vorjahr: CHF 21.8 Mio.) enthalten (siehe [Ziffer 14, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen](#)). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts 2019 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2019 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 Voraus fakturierung) 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)	31.12.2019	31.12.2018
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	132'308	395'659
Festgelder (kurz- und langfristig)	38'136	186'667
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	394'428	377'241
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	112'189	102'024
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	17'376	21'967
Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	21'794	15'066
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7'792	6'713
Total maximales Ausfallrisiko	724'023	1'105'337

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	31.12.2019	31.12.2018
Betriebskreditlimiten (committed credit lines) ¹⁾	31.12.2019	240'000	240'000
Total Kreditlimiten		240'000	240'000
Beanspruchung ²⁾		-15'904	-60
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		224'096	239'940

1) Die Betriebskreditlimiten wurden am 18. Dezember 2019 über einen Gesamtbetrag von CHF 160.0 Mio. und eine sechsjährige Laufzeit vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2025 verlängert.

2) Letter of Credit und Bankgarantien.

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

(CHF in 1'000)					
31. Dezember 2019	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahrs	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Anleihen	1'050'354	1'099'625	311'938	426'750	360'938
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	26'324	48'458	1'068	5'575	41'815
Leasingverbindlichkeiten	84'582	84'594	6'175	25'271	53'148
Übrige Finanzverbindlichkeiten	149'660	149'660	44'383	105'277	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	56'790	56'790	56'790	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	88'819	88'819	88'819	0	0
Total nichtderivative finanzielle Verbindlichkeiten	1'456'529	1'527'946	509'172	562'873	455'901
Cross Currency Swap	4'843	5'640	997	4'643	0
Total derivative finanzielle Verbindlichkeiten	4'843	5'640	997	4'643	0
Total	1'461'372	1'533'586	510'169	567'516	455'901

(CHF in 1'000)					
31. Dezember 2018	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahrs	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
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	62'219	62'219	62'219	0	0
Total nichtderivative finanzielle Verbindlichkeiten	1'243'971	1'331'998	170'812	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	1'249'595	1'337'622	172'218	755'066	410'338

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.

iii) Fremdwährungsrisiko

Die Funktionalwahrung der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG ist der Schweizer Franken (CHF). Der Konzern ist Fremdwahrungsbewegungen vor allem beim brasilianischen Real (BRL), beim chilenischen Peso (CLP), beim US-Dollar (USD), beim Euro (EUR) sowie beim malaysischen Ringgit (MYR) ausgesetzt.

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des Schweizer Frankens um 5% gegenüber den entsprechenden Währungen per 31. Dezember 2019 hätte das Konzerneigenkapital beziehungsweise das Konzernergebnis um untenstehende Beträge erhohht 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	-3'267	0	3'267	0
CLP	-872	0	872	0
MYR	-11	0	11	0
USD	0	-280	0	280
EUR	0	-523	0	523
31. Dezember 2019	-4'150	-803	4'150	803
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

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 Funktionalwahrung CHF bevorzugt.

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)	31.12.2019	31.12.2018
Festgelder (kurz- und langfristig)	38'136	186'667
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	307'305	303'812
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	345'441	490'479
Flüssige Mittel	114'336	361'630
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	18'092	34'242
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	132'428	395'872
Total verzinsliche Aktiven	477'869	886'351
Anleihen (kurz- und langfristig)	-1'050'354	-1'088'448
Leasingverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-84'582	-3'010
Übrige Finanzverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-149'600	-10'520
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-1'284'596	-1'101'978
Total verzinsliche Passiven	-1'284'596	-1'101'978

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	560	0	-560
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-4'664	0	4'664	0
31. Dezember 2019	-4'664	560	4'664	-560
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

B) 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)	31.12.2019	31.12.2018
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (Obligationen)	307'305	303'812
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzanlagen	307'305	303'812
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (gemischter Anlagefonds)	104'499	95'396
Total zu Marktwerten bewertete Finanzanlagen	104'499	95'396
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Collateral und kurzfristige Geldanlagen	132'308	395'659
Kurz- und langfristige Festgelder	38'136	186'667
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	112'189	102'024
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	21'794	15'066
Übrige Finanzanlagen	7'792	6'713
Total Flüssige Mittel, Festgelder, Forderungen und übrige Finanzanlagen	312'219	706'129
Anleihen	-1'050'354	-1'088'448
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-1'050'354	-1'088'448
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (Cross Currency Swap)	-4'843	-5'624
Total zu Marktwerten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-4'843	-5'624
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-26'324	-26'149
Leasingverbindlichkeiten	-84'582	-3'010
Übrige Finanzverbindlichkeiten	-149'660	-10'520
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-56'790	-53'625
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-88'819	-62'219
Total übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-406'175	-155'523

C) VERKEHRSWERTE (FAIR VALUES)

Die Bilanzwerte der flüssigen Mittel, Festgelder, Forderungen und übrigen Finanzanlagen sowie der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten entsprechen 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)	31.12.2019		31.12.2018	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (Obligationen)	307'305	313'155	303'812	307'599
Total Finanzanlagen	307'305	313'155	303'812	307'599
Anleihen	-1'050'354	-1'093'000	-1'088'448	-1'121'597
Total Finanzverbindlichkeiten	-1'050'354	-1'093'000	-1'088'448	-1'121'597

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)	31.12.2019			31.12.2018		
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Gemischter Anlagefonds des Airport Zurich Noise Fund zum Marktwert		104'499			95'396	
Cross Currency Swap		-4'843			-5'624	

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 INVESTITIONSVERPFLICHTUNGEN

Per Bilanzstichtag bestehen Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von insgesamt rund CHF 330 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage (CHF 155 Mio.), die Erweiterung landseitiger Passagierflächen (CHF 55 Mio.), die Erstellung von Standplätzen Zone West (CHF 20 Mio.) und die Sanierung der Piste 28/10 (CHF 10 Mio.). Weiter bestehen für das Projekt THE CIRCLE anteilige Investitionsverpflichtungen in der Höhe von rund CHF 210 Mio.

24.3 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 25.0 Mio. (Vorjahr: CHF 26.5 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 10.6 Mio.).

Die Flughafen Zürich AG gewährt im Rahmen ihres Engagements für den Ausbau und Betrieb des Flughafens in Florianópolis 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 90.7 Mio. (Vorjahr: CHF 0.0 Mio.). Weiter ist die Flughafen Zürich AG eine Rückbürgschaft für eine Erfüllungsgarantie eingegangen, die die Betreibergesellschaft Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. gegenüber der brasilianischen Flugaufsichtsbehörde ANAC abgeben musste. Per

Bilanzstichtag beläuft sich der Betrag aus der Rückbürgschaft auf CHF 15.1 Mio. (Vorjahr: CHF 28.8 Mio.).

Im Rahmen der Konzessionen für die Flughäfen in Antofagasta und Iquique sind die jeweiligen Betreibergesellschaften Erfüllungsgarantien gegenüber dem chilenischen Ministerium für öffentliche Bauten («Ministerio de Obras Públicas») eingegangen. Per Bilanzstichtag beläuft sich der Betrag aus diesen Erfüllungsgarantien auf insgesamt CHF 5.7 Mio. (Vorjahr: CHF 7.0 Mio.).

Für die Angebotsabgabe betreffend den Flughafen in Jewar (Noida), Neu-Delhi, ist die Flughafen Zürich AG eine Bietergarantie gegenüber der Projektfirma der lokalen indischen Behörde («Noida International Airport Limited») eingegangen. Per Bilanzstichtag beläuft sich der Betrag aus dieser Bietergarantie auf CHF 13.6 Mio.

Im Rahmen einer Konzessionsausschreibung für Flughäfen durch die indische Flughafenbehörde («Airports Authority of India») ist die Flughafen Zürich AG Bietergarantien eingegangen. Per Bilanzstichtag beläuft sich der Betrag der Bietergarantien auf insgesamt CHF 2.2 Mio.

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

24.4 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 99.3 Mio. (Vorjahr: CHF 98.0 Mio.) vergütet. In diesem Zusammenhang bestehen per Bilanzstichtag passive Rechnungsabgrenzungen in der Höhe von CHF 7.8 Mio. (Vorjahr: CHF 5.8 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 2019 für den Flughafen in Belo Horizonte auf CHF 3.0 Mio. (Vorjahr: CHF 2.7 Mio.) und für die chilenischen Flughäfen auf CHF 3.6 Mio. (Vorjahr: CHF 3.3 Mio.).

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG im Rahmen der Personalvorsorge Arbeitgeberbeiträge in der Höhe von CHF 18.0 Mio. (Vorjahr: CHF 17.2 Mio.) an die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich entrichtet (siehe [Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmer](#)). Davon sind per Bilanzstichtag noch CHF 2.6 Mio. (Vorjahr: CHF 2.4 Mio.) in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» 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
		31.12.2019	31.12.2018
Andreas Schmid	Präsident	11'115	15
Vincent Albers	Mitglied	2'517	2'217
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Josef Felder	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	25'100	25'100
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	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		39'821	28'421

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

Name	Stück	Stück
	31.12.2019	31.12.2018
Stephan Widrig	5'572	4'650
Lukas Brosi	1'043	698
Stefan Gross	860	515
Daniel Scheifele	877	532
Stefan Tschudin	418	130
Total	8'770	6'525

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)	2019	2018
Kurzfristig fällige Leistungen	3'991	3'797
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	543	553
Anteilbasierte Vergütung	333	390
Total	4'867	4'740

24.5 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 578 Mio.	100.0
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória	BRL 571 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 16'138 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 0.2 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

24.6 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.

24.7 BETRIEBSKONZESSIONEN FÜR AUSLÄNDISCHE FLUGHÄFEN

Die Flughafen Zürich AG ist per Bilanzstichtag via ihre Tochtergesellschaften für den Betrieb und Ausbau der nachfolgenden 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 2019 betrug das Verkehrsvolumen 3.9 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 38.1 Mio.) fällig. Nach der Unterzeichnung der Konzessionsvereinbarung im Sommer 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. Im Oktober 2019 wurden die in der Konzession vorgesehenen obligatorischen Infrastrukturmassnahmen im Umfang von rund BRL 550 Mio. (rund CHF 132 Mio.) abgeschlossen und ein neues Terminal eröffnet.

Am 15. März 2019 hat die Flughafen Zürich AG bei einem öffentlichen Bieterverfahren der brasilianischen Regierung den Zuschlag für den Betrieb und Ausbau der beiden Flughäfen in Vitória (IATA: VIX) und Macaé (IATA: MEA) im Südosten Brasiliens erhalten. Im Jahr 2019 betrug das Verkehrsvolumen der beiden Flughäfen rund 3.2 Mio. Passagiere. Als Gegenleistung für das Recht zum 30-jährigen Betrieb der Flughäfen wurde anlässlich der Unterzeichnung der Konzessionsvereinbarung im September 2019 eine fixe Konzessionsgebühr von insgesamt BRL 437.0 Mio. (CHF 105.0 Mio.) fällig. Darüber hinaus sind ab dem sechsten Betriebsjahr variable umsatzabhängige Konzessionszahlungen zu leisten. Nach der Unterzeichnung der Konzessionsvereinbarung hat die 100%ige Tochtergesellschaft Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A. als alleinige Inhaberin der

Konzession den Flugbetrieb in Macaé am 20. Dezember 2019 und in Vitória am 3. Januar 2020 übernommen.

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 Diego Aracena S.A., eine 100%ige Tochtergesellschaft der A-port S.A., hat im Jahr 2017 die neue Konzession für den Betrieb und den Ausbau des internationalen Flughafens Diego Aracena (IATA: IQQ) in Iquique im Norden Chiles übernommen. Der Flughafen befindet sich rund 40 Kilometer südwestlich der Stadt Iquique in der Region Tarapacá. Mit 1.5 Mio. Passagieren jährlich gilt er als fünftgrösster Flughafen des Landes. Die Konzession begann im April 2018 zu laufen und weist eine verkehrsabhängige, variable Konzessionsdauer von erwarteten 18 Jahren bis maximal möglichen 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 40 Mio. (rund CHF 39 Mio.).

INDIEN

In diesem Zusammenhang wurde Anfang 2020 mit der Yamuna International Airport Private Limited mit Sitz in Neu-Delhi eine 100%ige Tochtergesellschaft gegründet. Die mit der ersten Bauphase (Bauzeit rund vier Jahre) verbundenen Investitionen betragen rund CHF 650 Mio. Nach Inbetriebnahme der ersten Bauphase wird der neue Flughafen über eine Kapazität von jährlich 12 Mio. Passagieren verfügen. Neben den notwendigen Investitionen für den Bau und Betrieb des Flughafens wird ab dem sechsten Jahr nach Inbetriebnahme eine fixe Passagiergebühr an die staatliche Behörde fällig.

24.8 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2019 am 5. März 2020 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Am 12. Februar 2020 hat die Flughafen Zürich AG eine Anleihe in der Höhe von CHF 400 Mio. mit einer Laufzeit von 15 Jahren und einem Zinscoupon von 0.20% herausgegeben, welche zur Refinanzierung von Immobilienkäufen sowie als Betriebskapital verwendet wird.

Das sich derzeit ausbreitende Coronavirus wird einen negativen Einfluss auf die Ertragslage der Flughafen Zürich AG haben. Die finanziellen Auswirkungen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht näher abgeschätzt werden.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 5. März 2020

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 2019, der Konzern-erfolgsrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Veränderung des Konzern-eigenkapitals 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 63 bis 133) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2019 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 Gruppe per 31. Dezember 2019 Rückstellungen in Höhe von CHF 248.1 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 wurden 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 62% der gesamten Vermögenswerte. 2019 betrug die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 455.1 Mio. Somit ist diese Position aufgrund der absoluten Grösse wesentlich für die Bilanz der Flughafen Zürich Gruppe.

Die hohe Anzahl an unterschiedlichsten, teils 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 Restwerte ausgebucht wurden.

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 8 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 ergebenden Fragen mit dem Controlling und Accounting

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



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 des Vergütungsberichts 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)

Juri Frischknecht
Zugelassener Revisionsexperte

JAHRESRECHNUNG

JAHRESRECHNUNG GEMÄSS SCHWEIZER OBLIGATIONENRECHT (OR)

Erfolgsrechnung	140
Bilanz	141
Anhang zur Jahresrechnung	142
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	152
Bericht der Revisionsstelle	153

ERFOLGSRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2019	2018
Aviation-Erträge		661'451	656'667
Non-Aviation-Erträge		426'134	417'117
Total Erträge		1'087'585	1'073'784
Personalaufwand		-199'461	-194'584
Polizei und Sicherheit		-120'463	-119'033
Energie und Abfall		-19'124	-20'428
Unterhalt und Material		-38'291	-36'412
Andere Betriebskosten		-47'698	-51'022
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-31'758	-34'370
Aufwendungen für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-10'107	-8'213
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5'500	-5'500
Übrige Erträge und Aufwendungen		14'604	14'593
Betriebserfolg vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		629'787	618'815
Abschreibungen und Amortisationen		-218'310	-224'812
Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern		411'477	394'003
Finanzertrag		5'174	5'372
Finanzaufwand		-14'831	-16'745
Ausserordentliches Ergebnis	(1)	-3'639	-3'913
Gewinn vor Steuern		398'181	378'717
Direkte Steuern		-82'262	-79'988
Jahresgewinn		315'919	298'729

BILANZ

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2019	31.12.2018
Aktiven			
Flüssige Mittel		92'365	317'706
Kurzfristige Festgelder		37'500	149'167
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		17'376	21'967
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(2)	111'713	96'262
Übrige kurzfristige Forderungen		8'645	4'418
Warenlager		12'634	10'346
Aktive Rechnungsabgrenzungen	(3)	42'492	46'856
Umlaufvermögen		322'725	646'722
Langfristige Festgelder		0	37'500
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		395'450	377'972
Beteiligungen	(4)	6'012	6'012
Übrige langfristige Finanzanlagen		313'611	158'118
Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE	(5)	426'967	326'531
Sachanlagen	(6)	2'801'645	2'557'555
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(7)	127'913	0
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		26'796	19'917
Übrige immaterielle Anlagen		15'824	14'186
Anlagevermögen		4'114'218	3'497'791
Total Aktiven		4'436'943	4'144'513
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		37'455	37'597
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	300'000	0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(8)	86'681	43'376
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(10)	27'483	31'256
Übrige kurzfristige Rückstellungen		4'034	4'137
Passive Rechnungsabgrenzungen		89'748	78'440
Kurzfristiges Fremdkapital		545'401	194'806
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	750'000	1'050'000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten		123'824	0
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(10)	445'885	437'172
Erneuerungsfonds		179'102	173'602
Langfristiges Fremdkapital		1'498'811	1'660'774
Total Fremdkapital		2'044'212	1'855'580
Aktienkapital	(11)	307'019	307'019
Gesetzliche Kapitalreserven: Kapitaleinlagereserven	(11)	117'013	215'256
Gesetzliche Gewinnreserven: Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven		42'370	42'370
Freiwillige Gewinnreserven		109'747	109'810
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		1'501'226	1'316'090
Jahresgewinn		315'919	298'729
Eigene Aktien	(12)	-563	-341
Eigenkapital		2'392'731	2'288'933
Total Passiven		4'436'943	4'144'513

ANHANG ZUR JAHRESRECHNUNG

I GRUNDSÄTZE DER JAHRESRECHNUNG

ALLGEMEINES

Die Jahresrechnung 2019 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 10, Rückstellung für Fluglärm](#)).

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik im Bereich der formellen Enteignungen ist aufgrund der Vielzahl rechtlich relevanter Grundlagen sowie der unsicheren beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und der politischen Diskussionen komplex und erfordert insbesondere im Bereich der formellen Enteignungen wesentliche Annahmen und Einschätzungen in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten sowie die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2019 noch rund 6'300 offen waren. Davon sind knapp 800 Fälle 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 Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsentschädigungen vorzunehmen. Mit weiteren Urteilen setzte das Bundesgericht im Jahr 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied im Jahr 2011 abschliessend über die anzuwendende Berechnungsmethode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Im Jahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen und im Jahr 2018 zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum. Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weiteren entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft jeweils auf diesen Zeitpunkt 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.

Am 22. November 2019 fällte das Bundesgericht einen Entscheid in Pilotverfahren betreffend die Verjährung von Entschädigungsforderungen in Oberglatt. Dieser Bundesgerichtsentscheid sowie weitere entschiedene Grundsatzfragen ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen per 31. Dezember 2019.

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 im Jahr 2018 weitere Schallschutzmassnahmen.

Per Bilanzstichtag 31. Dezember 2019 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss im Zusammenhang mit der Lärmthematik immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 26.8 Mio. (Vorjahr: CHF 19.9 Mio.) und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 473.4 Mio. (Vorjahr: CHF 468.4 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.

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über separate Gebühren. 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 per 1. Februar 2014 sistiert. Die Flugzeuiglärmgebühren auf Basis Flugbewegung und Lärmklasse werden weiterhin erhoben.

WEITERE WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

LEASINGVERHÄLTNISSE

Im Rahmen der Einführung von IFRS 16 Leasingverhältnisse für die Konzernrechnung hat die Flughafen Zürich AG entschieden, den in diesem Zusammenhang neu geltenden Rechnungslegungsgrundsatz per 1. Januar 2019 auch für die Jahresrechnung nach den Rechnungslegungsvorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts zu übernehmen.

Leasinggeschäfte werden nach Massgabe der wirtschaftlichen Verfügungsmacht bilanziert. Hierbei werden Leasing- und Mietverträge als Finanzierungsleasing klassifiziert, wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum des Leasinggegenstandes verbunden sind, auf die Flughafen Zürich AG als Leasingnehmerin übertragen werden. Alle anderen Leasinggeschäfte stellen operatives Leasing dar.

Bei einem Finanzierungsleasing wird zu Vertragsbeginn der Wert des Leasing- bzw. Mietgegenstands als Nutzungsrecht an einem geleasteten Vermögenswert aktiviert und in gleicher Höhe als Leasingverbindlichkeit passiviert. Die Abschreibung des Nutzungsrechts an einem geleasteten Vermögenswert und die Amortisation der Leasingverbindlichkeit erfolgt über die Vertragslaufzeit. Bei einem operativen Leasing werden die Miet- und Leasingzahlungen bei Fälligkeit direkt erfolgswirksam erfasst.

Die Auswirkungen der Anwendung des neuen Rechnungslegungsgrundsatzes für Leasingverhältnisse per 1. Januar 2019 stellen sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	01.01.2019
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	
Effekt aus der Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsgrundsatzes Leasing	41'894
Zunahme Total Aktiven	41'894
Leasingverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	
Effekt aus der Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsgrundsatzes Leasing	41'894
Zunahme Total Fremdkapital	41'894

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.

WARENLAGER

Dieses umfasst vorwiegend Betriebsstoffe sowie für den Unterhalt und die Reparatur von Sachanlagen erforderliche Verbrauchsmaterialien, die 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)	2019	2018
Ausserordentlicher Ertrag	1'887	991
Ausserordentlicher Aufwand	-5'526	-4'904
Ausserordentliches Ergebnis	-3'639	-3'913

Im ausserordentlichen Ertrag ist im Berichtsjahr eine Abschlagszahlung im Rahmen der Nachlassliquidation der Swissair enthalten. Der ausserordentliche Aufwand setzt sich sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr aus Buchverlusten aus Anlageabgängen, Debitorenverlusten und einem Verlustanteil an der Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE zusammen.

2 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	111'528	96'837
Wertberichtigung	-979	-575
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen	1'164	0
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	111'713	96'262

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)	31.12.2019	31.12.2018
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Dritten	42'492	46'759
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Beteiligungen	0	97
Total aktive Rechnungsabgrenzungen	42'492	46'856

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 578 Mio.	100.0
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A. ²⁾	Vitória	BRL 571 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 16'138 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 0.2 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⁾	Portamar	VEB 25 Mio.	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A. ²⁾	Portamar	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 24.7 Mio., aufgelaufen per 31. Dezember 2019) 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 der Verletzung von Verfahrensvorschriften verlangt. Am 15. April 2019 hat das Ad-Hoc-Schiedsgericht des ICSID die Nichtigkeitsbeschwerde vollumfänglich abgewiesen. Dies bedeutet, dass der Schiedsspruch definitiv und endgültig ist. Die Beteiligungswerte sind vollständig wertberichtigt.

5 KAPITALANTEIL MITEIGENTÜMERGEMEINSCHAFT THE CIRCLE

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Anteil Vermögenswerte Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE	445'698	350'197
Anteil Verbindlichkeiten Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE	-18'731	-23'666
Total Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft THE CIRCLE	426'967	326'531

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

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

6 SACHANLAGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Grundstücke	129'958	119'697
Hochbauten, Tiefbauten	2'280'889	2'170'743
Projekte in Arbeit	308'745	187'076
Mobile Sachanlagen	82'053	80'039
Total Sachanlagen	2'801'645	2'557'555

7 LEASINGVERHÄLTNISSE

Nachfolgend sind die Anschaffungswerte der bilanzierten Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten sowie die kumulierten Abschreibungen ersichtlich:

(CHF in 1'000)	31.12.2019
Anschaffungswerte bilanzierte Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	133'720
Kumulierte Abschreibungen auf Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	-5'807
Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	127'913

Die entsprechenden Leasingverbindlichkeiten weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

(CHF in 1'000)	31.12.2019
Fällig innerhalb 1 Jahr	5'986
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	43'556
Fällig nach 5 Jahren	80'268
Total bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	129'810

8 ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

(CHF in 1'000)	31.12.2019	31.12.2018
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	84'122	40'934
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	2'559	2'442
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	86'681	43'376

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

9 KURZ- UND LANGFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN

	31.12.2019				
	Nominalbetrag	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungs-termin
	(CHF in 1'000)				
Anleihe	300'000	2012 – 2020	1.250%	nein	3.7.
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	300'000				
Anleihe	400'000	2013 – 2023	1.500%	nein	17.4.
Anleihe	350'000	2017 – 2029	0.625%	nein	24.5.
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	750'000				

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 224.1 Mio.

10 RÜCKSTELLUNG FÜR FLUGLÄRM

(CHF in 1'000)	2019	2018
Bestand per 1. Januar	468'428	485'259
Veränderung der Rückstellung für Fluglärm	4'940	-16'831
Bestand per 31. Dezember	473'368	468'428
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1. Jahrs)	27'483	31'256
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1. Jahr)	445'885	437'172

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

11 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 117.0 Mio. (Vorjahr: CHF 215.3 Mio.).

12 EIGENE AKTIEN

(Anzahl Aktien)	2019	2018
Bestand per 1. Januar	1'655	2'094
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	8'290	5'185
Zuteilung an Geschäftsleitung, Mitarbeitende und Dritte ¹⁾	-6'812	-5'624
Bestand per 31. Dezember	3'133	1'655

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

Im Berichtsjahr wurden 8'290 Namenaktien zum jeweiligen Börsenkurs erworben (Vorjahr: 5'185 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.

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 mit der Swiss Life AG.

14 NETTOAUFLÖSUNG STILLE RESERVEN

Im Geschäftsjahr 2019 wurden im Gegensatz zum Vorjahr keine stillen Reserven aufgelöst. Die Nettoauflösung des Vorjahrs in der Höhe von CHF 57.6 Mio. stammte insbesondere aus der unterschiedlichen Verbuchungsweise der Lärmthematik in der Konzernrechnung nach IFRS und der vorliegenden Jahresrechnung nach OR (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:

	2019	2018
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
		31.12.2019	31.12.2018
Andreas Schmid	Präsident	11'115	15
Vincent Albers	Mitglied	2'517	2'217
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Josef Felder	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	25'100	25'100
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	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		39'821	28'421

17 BETEILIGUNGSRECHTE FÜR GESCHÄFTSLEITUNG, KADER UND MITARBEITENDE

Im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung an Geschäftsleitung und Kader wurden im Berichtsjahr Mitgliedern der Geschäftsleitung 2'245 Aktien (Vorjahr: 1'921 Aktien) im Wert von CHF 389'508 (Vorjahr: CHF 394'189) zugeteilt und Kadermitgliedern 4'429 Aktien (Vorjahr: 3'560 Aktien) im Wert von CHF 768'432 (Vorjahr: CHF 730'512).

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

Name	Stück	Stück
	31.12.2019	31.12.2018
Stephan Widrig	5'572	4'650
Lukas Brosi	1'043	698
Stefan Gross	860	515
Daniel Scheifele	877	532
Stefan Tschudin	418	130
Total	8'770	6'525

Die Flughafen Zürich AG gibt zusätzlich denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden in diesem Zusammenhang 138 Aktien (Vorjahr: 140 Aktien) im Wert von CHF 24'356 (Vorjahr: CHF 28'506) abgegeben.

18 WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2019 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 5. März 2020 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Am 12. Februar 2020 hat die Flughafen Zürich AG eine Anleihe in der Höhe von CHF 400 Mio. mit einer Laufzeit von 15 Jahren und einem Zinscoupon von 0.20% herausgegeben, welche zur Refinanzierung von Immobilienkäufen sowie als Betriebskapital verwendet wird.

Das sich derzeit ausbreitende Coronavirus wird einen negativen Einfluss auf die Ertragslage der Flughafen Zürich AG haben. Die finanziellen Auswirkungen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht näher abgeschätzt werden.

ANTRAG ÜBER DIE VERWENDUNG DES BILANZGEWINNS

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

(CHF in 1'000)	
Jahresgewinn	315'919
Gewinnvortrag	1'501'226
Bilanzgewinn	1'817'145
Einlage in die gesetzlichen Gewinnreserven ¹⁾	0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 3.90 ²⁾	119'737
Vortrag auf neue Rechnung	1'697'408

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	117'013
Übertragung von Kapitaleinlagereserven in freiwillige Gewinnreserven und Auszahlung einer Zusatzdividende von brutto CHF 3.20 ²⁾	98'246
Kapitaleinlagereserven nach Ausschüttung	18'767

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, 5. März 2020

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 140 bis 152), für das am 31. Dezember 2019 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 2019 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 Fluglärm

Prüfungssachverhalt Im Zusammenhang mit Fluglärm hat die Flughafen Zürich AG per 31. Dezember 2019 Rückstellungen in Höhe von CHF 473.4 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 insbesondere 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 Fluglärm sind im Anhang zur Jahresrechnung unter Ziffer 10 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 Rückstellung für Fluglärm.

Sachanlagen

Prüfungs-sachverhalt Sachanlagen zur Nutzung im Rahmen der operativen Betriebstätigkeit sowie damit zusammenhängende Projekte in Arbeit umfassen 63% der gesamten Vermögenswerte. 2019 betragen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 455.1 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 Restwerte ausgebucht wurden.

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

Weitere Informationen zu Sachanlagen sind im Anhang zur Jahresrechnung unter Ziffer 6 enthalten.

- Unser Prüfverfahren** 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.



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)

Juri Frischknecht
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 die offenen Stellen sind auf der [Website](#) jederzeit aktuell.

DIE 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 weiterzuentwickeln. 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 2%. 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 29% aller Mitarbeitenden im Teilzeitverhältnis angestellt. Bei den Frauen arbeiten insgesamt 65% Teilzeit, bei den Männern 13%.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Der Flughafen Zürich ist eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung und mit 31.5 Mio. Passagieren und 275'000 Flugbewegungen der mit Abstand grösste Flughafen der Schweiz. 69 Fluggesellschaften verbinden die Schweiz auf direktem Weg mit 203 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 einem unveränderten 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 erweitern. 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, damit die Rahmenbedingungen der steigenden Nachfrage angepasst werden können und die Flughafen Zürich AG ihre Funktion als einziger interkontinentaler Drehkreuzflughafen der Schweiz im Interesse des Landes und gemäss 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 2019 fort. Dabei stand neben der systematischen schriftlichen Information (beispielsweise durch den [Politikbrief](#)) der Austausch mit den umliegenden Gemeinden, den politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern auf Ebene Bund und Kantone sowie mit den verschiedenen Behördenorganisationen im Vordergrund. Auch die Zusammenarbeit der Flughafen Zürich AG mit den unterschiedlichen regionalen und nationalen Branchen- und Wirtschaftsverbänden konnte erfolgreich weitergeführt werden.

FLUGLÄRM

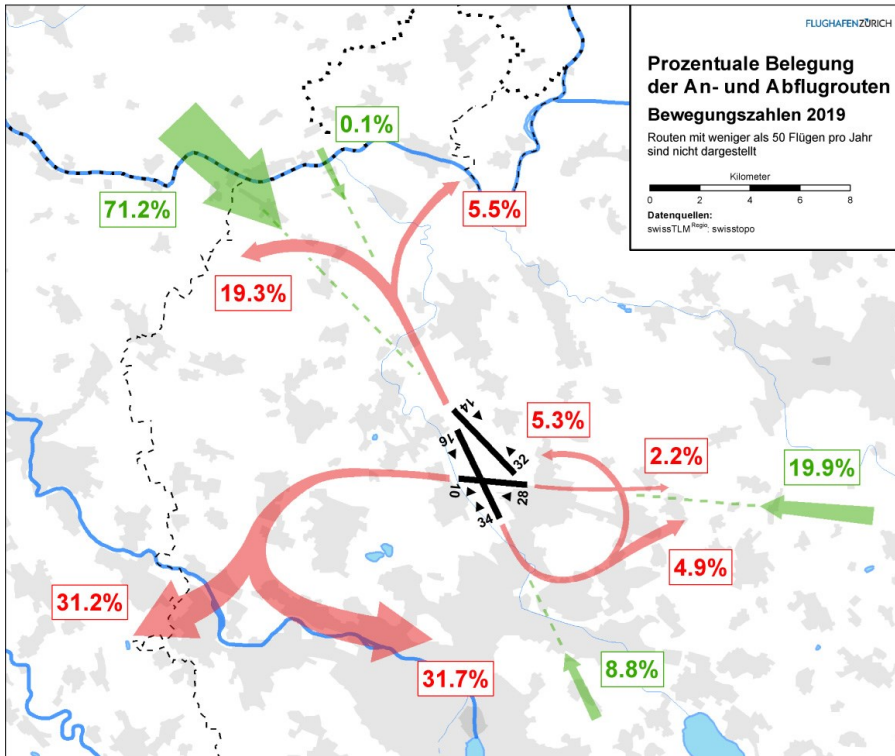
Lärmauswirkungen des Flugbetriebs auf die Umgebung sind ein wichtiger Themenschwerpunkt der Flughafen Zürich AG. Die Abteilung Lärmmanagement analysiert die Lärmsituation und informiert über diese transparent.

LÄRMMONITORING

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

Gegenüber dem Vorjahr blieb die Fluglärmbelastung am Tag an allen Messstellen stabil. In der ersten Nachtstunde verzeichneten die Messstellen im Westen (1 und 2) eine Zunahme, in der ersten und zweiten Nachtstunde die Messstellen im Süden (6, 12 und 13) eine leichte Abnahme der Fluglärmbelastung. An allen anderen Messstellen blieb die Fluglärmbelastung in den beiden Nachtstunden im Vergleich zum Vorjahr stabil.

Veränderungen der Lärmbelastung hängen hauptsächlich von der Verteilung der Flugbewegungen auf den An- und Abflugrouten ab.



Prozentuale Belegung der An- und Abflugrouten im Jahr 2019. Routen mit weniger als 50 Flügen pro Jahr sind nicht dargestellt.

NACHTFLÜGE UND AUSNAHMEBEWILLIGUNGEN

Die Bevölkerung empfindet Flüge während der Nachtzeit als besonders störend. Im Jahr 2019 wurden 4.8% (2018: 5.0%) der Flugbewegungen nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) durchgeführt. Für insgesamt 272 Flüge (2018: 312 Flüge), die während der Nachtflugsperrzeit (23:30 bis 06:00 Uhr) stattfanden, wurden Ausnahmegenehmigungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen berechtigter Gründe genehmigt (siehe [Lärmkennzahlen](#)).

ÜBERWACHUNG DER ABFLUGROUTEN

Sämtliche Abflüge am Flughafen Zürich werden durch die Abteilung Lärmmanagement auf Einhaltung der vorgeschriebenen Flugrouten überprüft. Diese sind 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. Im Jahr 2019 wurden dazu 136 (2018: 178) Ermittlungen eingeleitet und es fanden 29 (2018: 25) Aussprachen mit Chefpiloten statt. Die häufigste Ursache für Abweichungen von Flugrouten waren wie im letzten Jahr Anweisungen der Flugsicherung.

LÄRMGEBÜHREN

Alle Jet-Flugzeuge sind in eine der fünf Lärmklassen mit unterschiedlich hohen Gebührenansätzen eingeteilt, die pro Landung und Start anfallen. Damit wird den Fluggesellschaften ein finanzieller Anreiz geschaffen, um mit möglichst lärmgünstigen Flugzeugen nach Zürich zu fliegen. Zusätzlich werden Nachtstundentarife erhoben, die differenziert nach Lärmklasse und Zeitpunkt der Landung respektive des Starts erhoben werden. Im Jahr 2019 war der Anteil der Lärmklasse 4 während der Nachtzeit (22:00–06:00 Uhr) mit rund 53% (2018: 54%) am höchsten.

Seit dem 11. September 2019 gelten am Flughafen Zürich neue [Lärmgebühren](#) für die Tagesrand- und Nachtstunden. Diese sollen eine effiziente und damit pünktlichere Abwicklung des Verkehrs am Abend bewirken und damit Flüge nach 23.00 Uhr reduzieren.

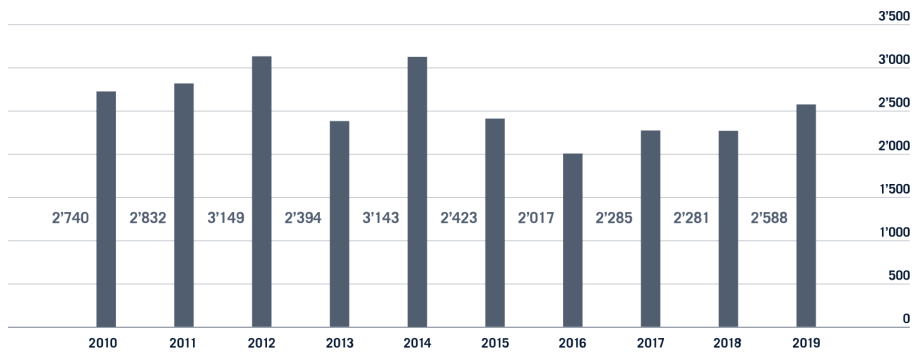
NUTZUNG DER SCHALLSCHUTZHALLE

Im Jahr 2019 wurden in der Schallschutzhalle insgesamt 487 (2018: 567) Triebwerkstandläufe durchgeführt. Standläufe während der Nacht betrafen hauptsächlich Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge (88% aller Nachtstandläufe). Langstreckenflugzeuge wie A343, A333 und B777 sowie alle übrigen Flugzeugtypen wurden dagegen mehrheitlich tagsüber getestet.

Die zulässige Lärmdosis wurde im Jahr 2019 drei Mal überschritten. Dies ist deutlich weniger als die 25 Überschreitungen, die gemäss Betriebsreglement pro Kalenderjahr erlaubt wären. Nach Angaben der Flugzeugunterhaltsbetriebe wurden 973 Leerlaufstarts (Idle) auf dem Vorfeld und den Standplätzen durchgeführt, wobei 690 tagsüber (06:00 bis 22:00 Uhr) und 283 nachts (22:00 bis 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 2019 der häufigste Grund für Anfragen. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Anzahl der Anfragen und Reklamationen um rund 10% angestiegen.



■ Anzahl Fluglärmreklamationen und -anfragen pro Jahr

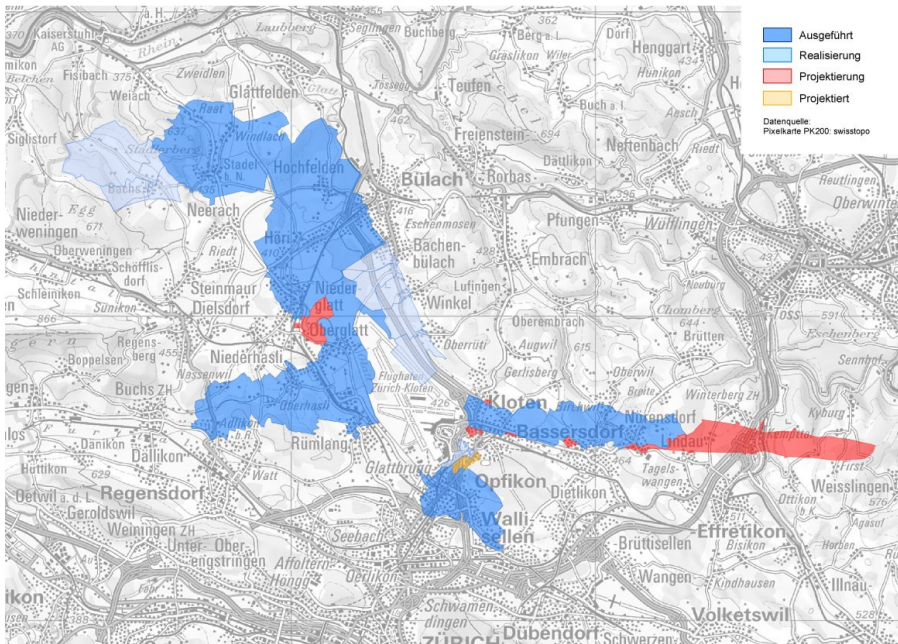
SCHALLSCHUTZ

Mit der Realisierung des Schallschutzprogramms 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. In erster Linie handelt es sich dabei um den Einbau von Schallschutzfenstern. 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, werden die Kosten durch die Flughafen Zürich AG zurückerstattet.

Von 1999 bis und mit 2019 wurden rund CHF 260 Mio. für Schallschutzmassnahmen an rund 6'400 Gebäuden ausgegeben. Von CHF 11.5 Mio. Ausgaben im Jahr 2019 entfielen CHF 0.8 Mio. auf Projektierungen, CHF 8.9 Mio. auf Sanierungen und CHF 1.8 Mio. auf Rückerstattungen.



Übersichtskarte Schallschutzmassnahmen 2019 (Programm 2010, Stand 2019).

SCHUTZKONZEPT SÜD

Im Rahmen der Phase 1 des **Schutzkonzepts Süd** hat die Flughafen Zürich AG in zahlreichen Liegenschaften in Zürich, Opfikon, Wallisellen und Dübendorf auf ihre Kosten Fensterantriebe oder Schalldämmlüfter in den Schlafzimmern eingebaut.

Für die Phase 2 des Schutzkonzepts reichte die Flughafen Zürich AG am 5. September 2019 ein überarbeitetes Konzept ein. Das Verfahren ist derzeit beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hängig.

LÄRMKENNZAHLEN FLUGHAFEN ZÜRICH

	2019	2018	2017
Anzahl Einwohner ¹⁾ über Alarmwert für ES II ²⁾	nicht verfügbar ³⁾	6'535	5'215
Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert für ES II	nicht verfügbar ³⁾	63'427	61'080
Anzahl Einwohner über Planungswert für ES II	nicht verfügbar ³⁾	154'165	164'115
Tagesfluglärmbelastung ⁴⁾ am NMT 1 /3 /6 /10 (dB{A}) ⁵⁾	66/59/66/59	66/58/66/58	66/59/66/59
Anzahl Standläufe in der Schallschutzhalle am Tag / in der Nacht	273/214	334/233	338/312 ⁶⁾
Anzahl Überschreitungen der zulässigen Lärmdosis	3	1	5
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen / eingeleiteter Ermittlungen	4'144/136	4'558/178	4'721/167
Anzahl Nachtflugbewegungen (22–06 Uhr)	12'968	13'655	12'476
davon in der ersten Nachtstunde (22–23 Uhr)	10'342	10'569	9'802
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ⁷⁾	272	312	311
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	65	61	46
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	20	28	18
davon diverse Ursachen	187	223	247
Schallschutzprogramm 2010: Anzahl sanierter Objekte ⁸⁾	6'400	6'200	6'000
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ⁹⁾	2'588	2'281	2'285

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.

ÖKOLOGISCHE VERANTWORTUNG

Ein verantwortungsvoller Umgang mit den natürlichen Ressourcen ist für die Flughafen Zürich AG seit Langem selbstverständlich. 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. In den Bereichen Klimaschutz und Energie hat sich das Unternehmen [Reduktions- und Effizienzsteigerungsziele](#) gesetzt.

UMWELTMANAGEMENTSYSTEM

Seit 2001 verfügt die Flughafen Zürich AG über ein Umweltmanagementsystem (UMS) nach der internationalen Norm ISO 14001. Damit werden alle umweltrelevanten Prozesse gesteuert und die Umweltauswirkungen systematisch reduziert. Mit einem jährlichen

externen Audit 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 nutzt 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 Zürich. Die Ziele in einzelnen Themenbereichen beschränken sich hingegen auf die direkte Einflussosphäre der Flughafen Zürich AG.

Globales Klima

Die Flughafen Zürich AG engagiert sich seit Jahren für den Klimaschutz. Seinen jährlichen CO₂-Ausstoss konnte das Unternehmen in den vergangenen 28 Jahren um über 40% verringern.



REDUKTIONSZIEL

Die Flughafen Zürich AG versteht sich als Vorreiterin in Sachen Klimaschutz am Flughafen. Deshalb hat sie im April des Berichtsjahrs ihre CO₂-Ziele erweitert. Das bisher bestehende Ziel, die eigenen CO₂-Emissionen bis 2030 auf noch jährlich 20'000 Tonnen zu reduzieren, wird ergänzt. Neu strebt die Flughafen Zürich AG bis ins Jahr 2050 an, die CO₂-Emissionen gegen null zu senken.

Im Juni unterzeichnete Stephan Widrig, CEO der Flughafen Zürich AG, am Jahreskongress des europäischen Flughafenverbands «ACI Europe» zudem eine Resolution, die das Ziel festlegt, die CO₂-Emissionen der Flughäfen bis spätestens ins Jahr 2050 auf netto null zu senken. Damit bekräftigen die europäischen Flughäfen ihre Absicht, ihren Teil zum Erreichen des am Pariser Klimaschutzgipfels vereinbarten Ziels beizutragen, um die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad begrenzen zu können.

CO₂-QUELLEN

Kohlendioxid (CO₂) ist von den bekannten Klimagasen 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 Einflussphasen, 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. Bei Scope 2 handelt es sich um die CO₂-Emissionen resultierend aus der extern produzierten Energie, in erster Linie dem elektrischen Strom. Scope 3 schliesslich umfasst alle übrigen Flughafenquellen. Dazu gehören die ganze Abfertigung, der Zubringerverkehr und die Flugzeuge.

MASSNAHMEN ZUR REDUKTION

Die Flughafen Zürich AG hat eine Vielzahl von Massnahmen ergriffen, um den Einsatz von fossilen Brenn- und Treibstoffen zu reduzieren. Denn diese sind fast ausschliesslich für die CO₂-Emissionen des Unternehmens verantwortlich. Ein Schwerpunkt mit grosser Wirkung liegt in der Erneuerung der Hochbauten, um den Wärmebedarf reduzieren zu können.

Weiter investiert die Flughafen Zürich AG laufend in die Elektrifizierung der Bodenfahrzeuge und -maschinen, die für die Flugzeugabfertigung und den Flughafenunterhalt benötigt werden. Dies umfasst nicht nur den eigenen Fahrzeugpark, sondern auch die übrigen Unternehmen am Flughafen. Diesen stellt die Flughafen Zürich AG die geeignete Ladeinfrastruktur zur Verfügung.

Zahlreiche Massnahmen reduzieren die Triebwerklaufzeiten der Flugzeuge. Dazu gehören effizient gestaltete Abläufe beim Starten und Landen ebenso wie der Einsatz von stationären Strom- und Klimaversorgungsanlagen.

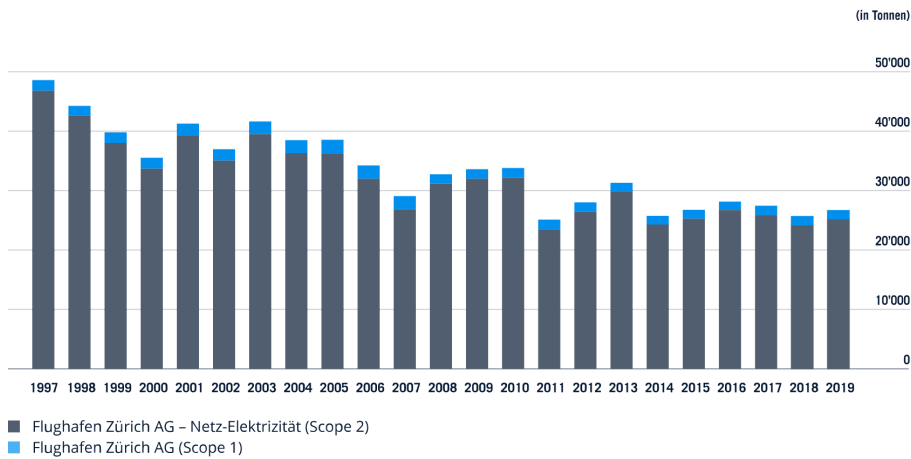
AIRPORT CARBON ACCREDITATION

Auf Initiative des europäischen Flughafenverbands «ACI Europe» wurde 2009 [Airport Carbon Accreditation \(ACA\)](#) ins Leben gerufen. Dieses Akkreditierungsprogramm anerkennt Flughäfen weltweit, die ihre CO₂-Emissionen zuerst inventarisieren und dann Massnahmen ergreifen, um sie zu senken. Die Flughafen Zürich AG nimmt seit dem Jahr 2010 teil und ist seit Beginn auf der zweithöchsten Stufe akkreditiert. Dies bedeutet, dass die Flughafen Zürich AG ihre CO₂-Emissionen stetig reduziert und die Partner unterstützt, ihre Emissionen ebenfalls zu senken. Die höchste Stufe würde die CO₂-Neutralität bedeuten.



DIE SITUATION IM JAHR 2019

Die CO₂-Emissionen betragen im Berichtsjahr 26'218 Tonnen für Scope 1, 1'632 Tonnen für Scope 2 und 4'230'902 Tonnen für Scope 3. Die Emissionen in Scope 1 erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 4%. Grund dafür ist einerseits ein erhöhter Heizbedarf wegen unterdurchschnittlicher Temperaturen im Mai und andererseits die höhere Stromproduktion im Heizkraftwerk mit Wärme-Kraft-Kopplung.



CO₂-Emissionen Flughafen Zürich AG nach Scopes seit 1997.

LUFTQUALITÄT

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

EMISSIONEN

Um die Luftqualität am Flughafen Zürich beurteilen zu können, werden verschiedene Schadstoffe betrachtet. Die wichtigsten sind Stickoxide (NO_x) und Feinstaub (PM). Die Flughafen Zürich AG führt ein Emissionsinventar, das festhält, welche Mengen pro Schadstoff jährlich ausgestossen werden. Die geltende Emissionsobergrenze, die den Stickoxid-Ausstoss des Flughafens Zürich behördlich limitiert, wird eingehalten.

Luftschadstoffe lassen sich am Flughafen Zürich zu folgenden vier Quellgruppen zusammenfassen: Flugzeuge, Abfertigungsvorgänge, Flughafeninfrastruktur und landseitiger Verkehr. In erster Linie stammen die Luftschadstoffe aus der Verbrennung von fossilen Brennstoffen wie Kerosin, Diesel oder Benzin. Deshalb haben die Flugzeuge den grössten Anteil an den Emissionen. Bei den Stickoxiden sind es rund 90%.

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 als auch sogenannte Passivsammler, die den Leitschadstoff Stickstoffdioxid messen. Die vollautomatischen Messstellen werden im Auftrag des Flughafens durch das kantonale Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) betrieben.

Regelmässig führt die Flughafen Zürich AG für einzelne Schadstoffe und Fragestellungen zusätzliche Studien durch, um die Situation noch genauer verstehen zu können. Im



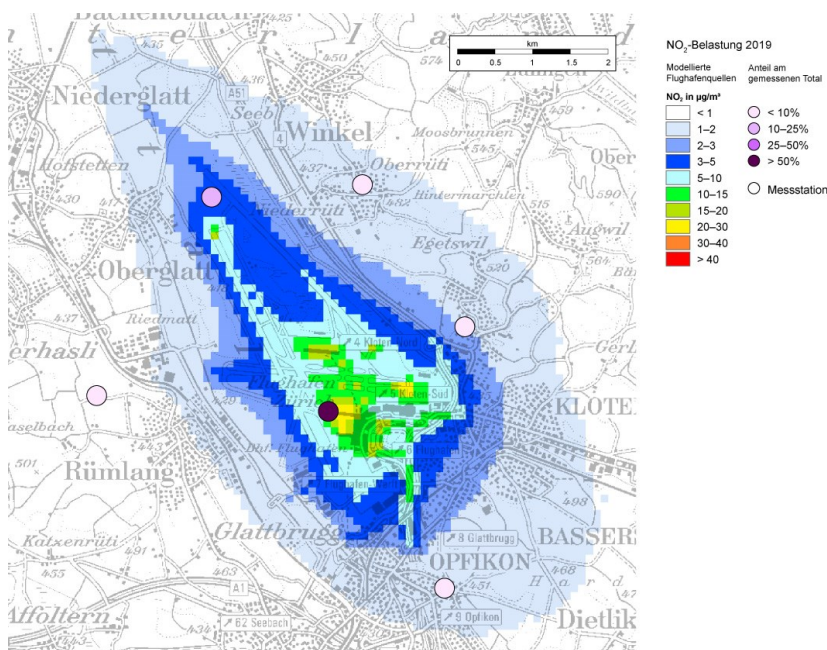
Die automatische Messstation auf dem Dach des Docks A.

Berichtsjahr wurde beispielsweise eine Studie zum Ultrafeinstaub im Anflug auf die Piste 14, die Hauptlandepiste, durchgeführt.

DIE SITUATION IM JAHR 2019

Weil sich die Anzahl Flugbewegungen reduzierte, hat auch der Ausstoss von Stickoxiden (NO_x) am Flughafen im Berichtsjahr um 3.3% abgenommen.

Die Werte der Immissionsmessungen am und rund um den Flughafen lagen auf dem Niveau des Vorjahres. 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. Ausserdem investiert die Flughafen Zürich AG viel in die Optimierung der betrieblichen Abläufe, um die Wege der Flugzeuge flüssiger zu machen und so unnötige Triebwerklaufzeiten zu vermeiden.

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.

Der Ersatz von Verbrennungs- durch Elektromotoren bei Bodenfahrzeugen ist eine weitere Massnahme, um Emissionen zu vermeiden. Die Zahl der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge und Geräte für die Abfertigung und den Bodenverkehr steigt am Flughafen Zürich stetig.



Die Bauweise der Triebwerke (hier eines des Airbus A220) spielt eine entscheidende Rolle für die Zusammensetzung der Schadstoffe.

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Die Flughafen Zürich AG gehört beim Thema Luftqualität im internationalen Vergleich zu den 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.

ENERGIE

Die Flughafen Zürich AG sorgt für eine zuverlässige und effiziente Versorgung des gesamten Flughafens mit Strom, Wärme und Kälte.

STRATEGISCHE ZIELE

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 «Energierategie 2030». Um dies zu erreichen, sollen der Primärenergieeinsatz reduziert, der Spitzenbedarf geglättet und die Energieautonomie erhöht werden.

Die Art der Energieversorgung ist eng verknüpft mit dem Klimaschutz, stammen doch über 90% der CO₂-Emissionen der Flughafen Zürich AG aus der Bereitstellung von Strom und Wärme.



Der Zubau von Photovoltaikanlagen ist in vollem Gang.

ENERGIEPRODUKTION

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 und in geringem Umfang Heizöl genutzt. Drei Zentralen mit Kältemaschinen und einer Kälteleistung von gut 20 MW liefern den Grossteil der am Flughafen Zürich benötigten Kälte. Ein hoher Anteil an Freecooling sowie teilweise Abwärmenutzung führen zu einer hohen Effizienz dieser Anlagen. 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 Bau sind derzeit die Anlagen auf dem neuen Feuerwehrgebäude sowie bei THE CIRCLE. Weitere Projekte sind in Planung.

PHOTOVOLTAIK

1'679 MWh

Der Jahresertrag aller Photovoltaik-Anlagen war 2019 so hoch wie noch nie zuvor.

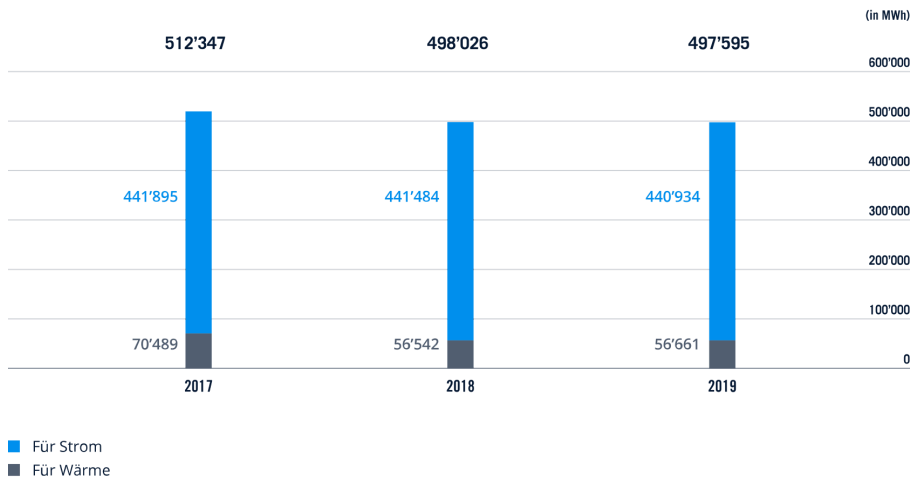
THE CIRCLE

Energetisch vorbildlich wird der im Bau befindliche neue Gebäudekomplex THE CIRCLE, der im Jahr 2020 eröffnet wird und nach MINERGIE sowie nach LEED Platin zertifiziert wird. 736 Fundationspfähle sind als sogenannte Energiepfähle ausgerüstet, wie es sie am Flughafen im Dock E seit 2002 gibt. Somit kann ein Grossteil der Energie für Heizen und Kühlen über diese geothermischen Strukturen bereitgestellt werden. Dank den ebenfalls verbauten ausgeklügelten Wärmerückgewinnungssystemen muss nur rund ein Viertel der benötigten Energie von aussen zugeführt werden. Nicht zuletzt sind auf den Dächern Photovoltaikanlagen zur Produktion von Solarstrom installiert, die aber nur einen kleinen Teil des Bedarfs decken können.

DIE SITUATION IM JAHR 2019

Der Wärmebedarf stieg im Berichtsjahr um 5% auf 98'844 MWh. Die hauptsächliche Ursache dafür liegt im kalten Monat Mai, dessen Temperaturen deutlich unter der langjährigen Norm lagen. Der Strombedarf hingegen verharrte mit 162'240 MWh auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr.

Ausgedrückt in Primärenergie betrug der Gesamtbedarf 497'595 MWh, was praktisch dem Wert des Vorjahrs entspricht. 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.



Aufgewendete Primärenergie für Strom und Wärme.

GROSSVERBRAUCHERVEREINBARUNG

Als Grossverbraucherin 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. In vollem Gang ist beispielsweise der Ersatz von konventionellen Leuchtmitteln durch LED. Ein anderes Beispiel ist die Überprüfung der Lüftungs- und Klimaanlageanlagen, die eine Liste von über 50 Anlagen ergab, deren Energiebedarf ohne Komforteinbusse reduziert werden kann. Viele weitere Massnahmen leisten kleine Beiträge daran, den Energieverbrauch zu reduzieren und die Effizienz zu erhöhen.

NATUR UND LANDSCHAFT

Der Flughafen umfasst 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

Der Flughafenperimeter von 953 Hektar Fläche besteht rund zur Hälfte aus Grünflächen. Weil der Flughafen Zürich bei der Planung in den vierziger Jahren des 20. Jahrhunderts mitten in ein Riedgebiet gesetzt wurde, umfassen diese auch ausgedehnte Gebiete mit hohem ökologischem Wert. 53 Hektar sind Naturflächen mit Schutzstatus.

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.

VOGELSCHLAGPRÄVENTION

Der Flughafen ist mit seinen Wäldern, Gewässern und grossen Freiflächen ein Anziehungspunkt für viele Vogelarten. Insbesondere grosse Vögel und Schwarmvögel können 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 Beutegreifer die Greifvögel bei der Jagd nach Kleinsäugetern konkurrieren.



Die Asthaufen fördern Wiesel und sind damit eine Massnahme der Prävention von Vogelschlag.

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. Dies erfolgt beispielsweise durch die Aufwertung von Flächen anderswo.

ABFALL

Das systematische Abfallmanagement der Flughafen Zürich AG sorgt dafür, dass fast sämtlicher Abfall thermisch oder stofflich verwertet wird.

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 hat eine Reihe von Massnahmen umgesetzt, um wo immer möglich und sinnvoll Wertstoffe getrennt zu sammeln und dem Recycling zuzuführen. Der Kehrriecht wird in einer Kehrriechtverbrennungsanlage verbrannt und die Abwärme zur Stromproduktion und zur Speisung des Fernwärmenetzes genutzt.

DIE SITUATION IM JAHR 2019

Die Abfallmenge ging im Berichtsjahr verglichen mit dem Vorjahr zurück: 2019 wurden 18'439 Tonnen Abfall gesammelt, was einem Rückgang um 12% entspricht. Die Ursache liegt im Vorjahr, in welchem ausserordentlich hohe Abfallmengen bei den Metallen und beim Sperrgut verzeichnet wurden. Im Berichtsjahr bewegten sich die Mengen hingegen wieder auf dem Niveau des langjährigen Mittels.

Dies wirkt sich direkt auf den Anteil der stofflichen Verwertung aus, welcher auf 45.9% zurückging (Vorjahr: 48.9%). Der Kehrriechtanteil stieg stattdessen auf 53%. Die Menge des gesammelten Papiers/Kartons, welche bei 2'846 Tonnen liegt, entspricht der Menge des Vorjahrs.

Die Menge an gesammeltem PET, das dem Recycling zugeführt werden konnte, stieg gegenüber dem Vorjahr deutlich um 28% auf 358 Tonnen. Ebenso erfreulich ist der

Rückgang der Menge der konfiszierten Flüssigkeiten an der Sicherheitskontrolle auf 202 Tonnen.

Um die Vergleichbarkeit mit anderen Flughäfen sicherzustellen, sind die angegebenen Mengen gemäss Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) definiert.

WASSER UND GEWÄSSERSCHUTZ

Die Flughafen Zürich AG geht sorgsam mit Frischwasser um. Schmutzwasser wird je nach Herkunft auf unterschiedliche Art und Weise gereinigt.

FRISCHWASSER

Der Flughafen Zürich bezieht Frischwasser aus drei unterschiedlichen Quellen: Erstens stammt das Trinkwasser aus dem kommunalen Versorgungsnetz der Stadt Kloten. Im Berichtsjahr sank der Verbrauch um 7.2% 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 für einen Teil der Toilettenspülungen Regenwasser eingesetzt.

Frishwasserverbrauch Flughafen Zürich	2019	2018	2017
Trinkwasser (m ³)	649'997	700'375	664'129
Grundwasser (m ³)	188'230	124'119	123'591
Regenwasser (m ³)	13'180	12'332	13'005
Total Frischwasser (m³)	851'407	836'826	800'725

GENERELLE 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 und Pumpwerke.

HÄUSLICHES UND INDUSTRIEABWASSER

Die verschiedenen anfallenden Arten von Abwasser werden differenziert behandelt. Das häusliche Abwasser, das beispielsweise von WC-Anlagen und Restaurantküchen stammt, wird vollumfänglich 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 unter laufendem Betrieb umgebaut und erweitert. Inhalte von Fettabscheidern werden in eine Biogasanlage geliefert. Spezielle Abwässer, beispielsweise aus Werkstätten oder von den Flugzeugtoiletten, erfordern eine

Vorbehandlung, die auf dem Flughafenareal stattfindet, bevor sie ebenfalls in die ARA geleitet 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 2018/19 wurden 2'113 m³ Enteisungsmittel (Propylenglykol) für die Flugzeugenteisung eingesetzt (-2% gegenüber Vorjahr). Für die Flächenenteisung auf Pisten, Rollwegen und Vorfeld waren es 1'364 m³ flüssige Enteisermittel (-14%). Auf den Fahrstrassen, in den Parkhäusern und im Areal des Werkhofs wurden zusätzlich 349 Tonnen herkömmliches Tausalz eingesetzt. Verglichen mit dem langjährigen Mittel wurden insgesamt mehr Enteisungsmittel eingesetzt. Abhängig von Niederschlag und Temperatur schwanken die Mengen der eingesetzten Enteisungsmittel allerdings von Winter zu Winter ohnehin stark.

Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich	2018/19	2017/18	2016/17
Flugzeugenteisungsmittel (m ³)	2'113	2'152	1'921
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig (m ³)	1'364	1'580	1'301
Flächenenteisungsmittel fest (Tonnen)	0	21	0
Tausalze für übrige Flächen (Tonnen)	349	329	492
Behandlungsgrad (Vorfeld, Pisten und Rollwege, %)	94	92	94

BEHANDLUNG DER ENTEISERABWÄSSER

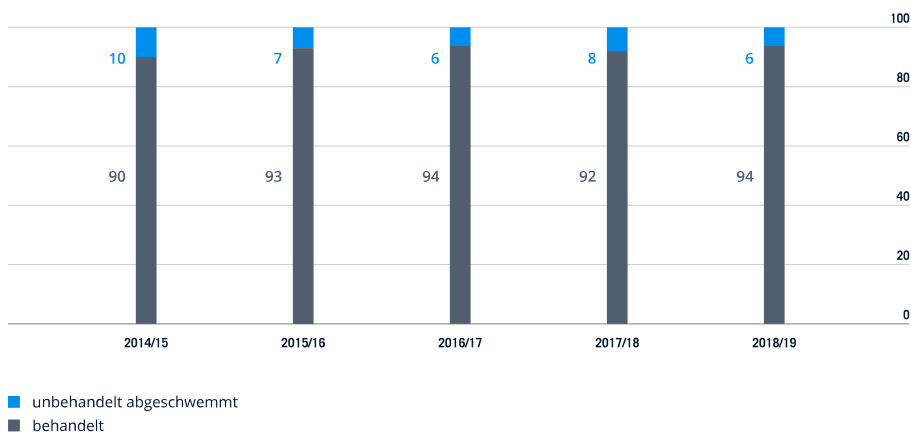


Im Stapelbecken wird das hochkonzentrierte Enteisermittel gesammelt und anschliessend in der flughafeneigenen Anlage destilliert.

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. Mittelstark 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 2018/19 94% und lag damit leicht höher als im Vorjahr. Von den 512 t aufgefangenen Kohlenstoff gelangten 30 t (Vorjahr 40 t) beziehungsweise 6% ohne Behandlung in die Glatt. Die Flughafen Zürich AG investiert stetig in die weitere Optimierung und schliesst neue Flugbetriebsflächen an die Behandlungsanlage an.



Behandlungsgrad des aufgefangenen Abwassers aus der Flugzeugenteisung.

UMWELTKENNZAHLEN FLUGHAFEN ZÜRICH

	2019	2018	2017
NO _x -Emissionen (Tonnen)	1'434	1'484	1'351
davon Flugzeug (Tonnen) ¹⁾	1'332	1'376	1'244
VOC-Emissionen (Tonnen)	274	290	325
davon Flugzeug (Tonnen)	191	210	233
CO-Emissionen (Tonnen)	1'296	1'400	1'511
davon Flugzeug (Tonnen)	1'209	1'307	1'418
PM-Emissionen (Tonnen)	19	21	22
davon Flugzeug (Tonnen)	15	17	17
CO ₂ -Emissionen Scope 1 Flughafen Zürich AG ²⁾ (Tonnen)	26'218	25'143	27'917
CO ₂ -Emissionen Scope 2 Flughafen Zürich AG ³⁾ (Tonnen)	1'632	1'657	1'665
CO ₂ -Emissionen Scope 3 Flughafensystem ⁴⁾ (Tonnen)	4'230'902	4'113'904	4'039'010
Gesamtverbrauch Primärenergie (MWh)	497'595	498'026	512'347
Gesamtwasserverbrauch (m ³)	851'407	836'826	800'725
Gesamtabfallmenge nach ADV (Tonnen)	18'439	20'960	18'153
davon Wertstoffe (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz) (%)	45.9	48.9	44.9
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle (Tonnen)	202	219	213

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 aktuell 69 Fluggesellschaften verbinden die Schweiz auf direktem Weg mit 203 Destinationen und erschliessen so die wichtigsten Wirtschaftsmetropolen, zukunftssträchtige Tourismus- und bedeutende Exportmärkte für die 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 die Standortattraktivität einer Region und ist massgeblich für ein robustes Wirtschaftswachstum und damit auch für Arbeitsplätze und Wohlstand mitverantwortlich. Der Luftverkehr ist und bleibt wesentlicher Faktor dieser Erreichbarkeit. Der Flughafen Zürich und die dort an- und abfliegenden Fluggesellschaften sorgen heute für eine überdurchschnittlich hohe Erreichbarkeit. Die nach wie vor steigende Nachfrage nach Luftverkehr, die zunehmenden Kapazitätsengpässe und die heute nur noch sehr geringen Wachstumsmöglichkeiten am Flughafen Zürich gefährden diese gute Ausgangslage zunehmend. Um auch in Zukunft die Standortattraktivität des Wirtschafts- und Lebensraums zu gewährleisten, ist der Flughafen Zürich auf Verbesserungen der politischen Rahmenbedingungen angewiesen.

EXPORTINDUSTRIE IST AUF EFFIZIENTEN LUFTFRACHTVERSAND ANGEWIESEN

Die Schweiz ist eine Exportnation. Schweizer Unternehmen verkaufen ihre hochwertigen Produkte verteilt über die ganze 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 der heimischen Industrie in die wichtigen Exportmärkte. Wertebasiert betrachtet, verlassen mehr als 40% der Exportgüter die Schweiz per Luftfracht.

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 2019

Der Geschäftsbericht 2019 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch und wird online umgesetzt: <https://report.flughafen-zuerich.ch/2019>.