

2013

GESCHÄFTSBERICHT
DER FLUGHAFEN ZÜRICH AG



Wesentliche Ereignisse

7. Februar

Ausbau der Infrastruktur für Enteiserabwasser

Seit Oktober 2012 werden die Behandlungsanlagen für Enteiserabwasser ausgebaut. Ab Anfang Februar finden die Arbeiten auch innerhalb von Sicherheitszonen der Pisten und Rollwege statt.

7. März

Ständerat stimmt dem Staatsvertrag zu

Ein Mehr der Stände befürwortet den Staatsvertrag mit Deutschland. Am 5. Juni stimmt ebenfalls die Mehrheit des Nationalrates zu.

8. März

Flughafen Zürich AG beginnt mit dem Bau der Standplätze Echo Nord

Zukünftige Flugzeug-Generationen werden auf den Standplätzen mehr Platz beanspruchen. Um die bestehende Standplatzkapazität beizubehalten, baut die Flughafenbetreiberin nördlich des Docks E neue Standplätze.

19. April

Flughafen Zürich kann neues Lärmgebührenmodell umsetzen

Das Bundesverwaltungsgericht entzieht der Beschwerde des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ) und der Gemeinde Rümlang die aufschiebende Wirkung. Die Umsetzung des revidierten Lärmgebührenmodells erfolgt per 1. Mai 2013.

26. April

Flughafen Zürich AG vergibt die Planungsarbeiten für Pistenausbauten

Damit der Betrieb am Flughafen Zürich auch während der ausgedehnten Sperrzeiten gemäss Staatsvertrag mit Deutschland effizient abgewickelt werden kann, braucht es die Verlängerung der Pisten 28 und 32. Die Flughafen Zürich AG vergibt die Planungsarbeiten.

22. Mai

Flughafen Zürich AG beginnt mit dem Bau der Bodenstation für GPS-Anflug

Die Flughafenbetreiberin investiert vier Millionen Franken in eine GBAS-Bodenstation, welche den GPS-Anflug noch präziser macht, und unterstützt damit die Einführung modernster Anflugverfahren.

26. Juni

SIL-Objektblatt schafft raumplanerische Grundlagen für Flughafen Zürich

Der Bundesrat verabschiedet das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich. Mit diesem Entscheid verfügt der Flughafen Zürich erstmals über raumplanerische Grundlagen.

11. Juli

Flughafen Zürich AG beginnt mit der Neugestaltung der Vorfahrten

Die Flughafenbetreiberin wird die Vorfahrten im Abflug- und Ankunftsbereich baulich und betrieblich sanieren. Damit sollen insbesondere Verkehrsstaus reduziert und die bestehende Infrastruktur saniert werden. Während der Sommerferien werden die ersten Änderungen für Zubringer spürbar. Im Oktober folgen die Sanierungsarbeiten der Vorfahrtsinfrastruktur Ankunft.

6. August

Eröffnung Parkhauserweiterung P6 am Flughafen Zürich

Die Flughafen Zürich AG feiert die Erweiterung des Parkhauses P6. Mit rund 1'300 zusätzlichen Parkplätzen ist das P6 das grösste Parkhaus am Flughafen und fasst neu bis zu 4'000 Fahrzeuge.

23. August

Flughafen Zürich AG bedauert das Scheitern der Gebührenverhandlungen

In den sechs Monate dauernden Gebührenverhandlungen können die Verhandlungsteilnehmer trotz intensiver Gespräche keine Einigung finden. Die Flughafen Zürich AG bedauert das Scheitern. Sie hatte sich stets für eine Einigung eingesetzt und zuletzt ein Angebot für eine sehr moderate Erhöhung der Flughafengebühren unterbreitet, welche die Gebühren erstmals seit zehn Jahren erhöht hätte.

15. November

BAZL verfügt Gebühren am Flughafen Zürich

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erlässt die Verfügung betreffend die Flugbetriebsgebühren für die Jahre 2014 bis 2017.

22. November

Zürcher Flughafenbetreiberin erhält Konzession für Flughafen in Brasilien

Die Flughafen Zürich AG gewinnt im Konsortium mit der brasilianischen CCR und der Flughafen München GmbH die Konzession für den Ausbau und Betrieb des internationalen Flughafens Confins in Belo Horizonte, Brasilien.

18. Dezember

Finanzierung für «The Circle» gesichert

Die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG unterzeichnen einen Vertrag zur gemeinsamen Finanzierung des Immobilien-Grossprojektes.

Kennzahlen (5-Jahres-Vergleich)

(CHF in 1'000)	2013	2012	2011	2010	2009
Erträge	975'094	948'820	905'404	851'548	809'890
davon Aviation-Erträge	604'491	596'411	579'613	534'722	501'716
davon Non-Aviation-Erträge	370'603	352'409	325'791	316'826	308'174
Betriebskosten	-448'381	-558'143	-421'462	-415'100	-407'656
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	526'713	390'677	483'942	436'448	402'234
EBITDA-Marge (in %)	54.0	41.2	53.5	51.3	49.7
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	302'003	171'936	282'731	245'730	213'156
EBIT-Marge (in %)	31.0	18.1	31.2	28.9	26.3
Gewinn	137'052	94'732	169'845	138'519	190'610
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	458'993	439'920	438'899	431'032	350'933
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-171'239	-185'046	-449'688	-266'971	-132'911
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'413'507	3'383'681	3'212'552	2'968'638	3'074'504
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	3'398'594	3'298'117	3'090'595	3'021'571	2'967'793
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	7.1	4.1	7.3	6.5	5.7
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'051'618	1'859'803	1'801'777	1'684'402	1'598'411
Eigenkapitalrendite (in %)	7.0	5.2	9.7	8.4	12.6
Eigenkapitalquote (in %)	50.5	45.7	47.2	47.9	44.9
Finanzschulden (netto) ²⁾	692'758	826'230	1'012'051	1'002'062	1'066'144
Finanzschulden (netto) / EBITDA	1.32x	2.11x	2.09x	2.30x	2.65x
Betriebliche Kennzahlen					
Anzahl Passagiere	24'865'138	24'802'400	24'337'954	22'878'251	21'926'872
Anzahl Flugbewegungen	262'227	270'027	279'001	268'765	262'121
Fracht in Tonnen	415'362	418'751	415'035	411'037	344'415
Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag ³⁾	1'478	1'365	1'321	1'292	1'302
Anzahl Mitarbeiter per Bilanzstichtag ³⁾	1'736	1'615	1'570	1'543	1'549
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG					
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	6'140'375	6'140'375	6'140'375
Dividende (vorgeschlagen / ausbezahlt) pro Aktie (in CHF) ⁴⁾	10.00	9.50	9.50	7.00	7.50
Dividendenbetrag (CHF in 1'000)	61'404	58'334	58'334	42'983	46'053
Payout Ratio (in %)	44.8	61.6	34.3	31.0	24.2
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	334.12	302.88	293.43	274.32	260.31
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	22.34	15.52	27.67	22.57	31.20
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	22.33	15.51	27.65	22.56	31.18
Aktienkurs (in CHF)					
Höchst	534.50	432.50	402.50	391.00	339.00
Tiefst	396.25	316.00	276.50	283.60	198.00
	Valoren-				
	nummer		SIX Symbol		Reuters
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	1056796		FHZN		FHZN.S

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

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

³⁾ 2013: Inklusive Mitarbeitende der erstmals konsolidierten A-port Operaciones S.A. sowie deren Tochtergesellschaften.

⁴⁾ 2009: Ordentliche Dividende von CHF 5.00 und Sonderdividende (aus Erfolg Teilveräusserung Bangalore International Airport Ltd.) von CHF 2.50.

Ausgewählte Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss (5-Jahres-Vergleich) ¹⁾

Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt:

(CHF in 1'000)	2013	2012	2011	2010	2009
Erträge	920'737	896'764	856'817	819'791	777'622
davon Aviation-Erträge	550'134	544'355	531'026	502'965	469'448
davon Non-Aviation-Erträge	370'603	352'409	325'791	316'826	308'174
Betriebskosten	-444'494	-554'332	-417'197	-410'751	-402'989
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	476'243	342'432	439'620	409'040	374'633
EBITDA-Marge (in %)	51.7	38.2	51.3	49.9	48.2
Gewinn	96'016	80'590	149'351	124'662	176'653
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG					
Payout Ratio (in %)	64.0	72.4	39.1	34.5	26.1
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	15.65	13.20	24.33	20.31	28.92

¹⁾ Die dargestellten Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss wurden um alle wesentlichen Lärmpositionen korrigiert. In der Erfolgsrechnung sind dies die Lärmgebühren, die operativen Lärmkosten, die Amortisationen auf dem immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung, die aufgrund von Lärm entstehenden Finanzaufwände und Finanzerträge sowie die aus diesen Anpassungen resultierenden Steuereffekte. In der Bilanz wurden sämtliche wesentlichen Aktiv- und Passivpositionen eliminiert, welche im Zusammenhang mit der Lärmthematik stehen.

Vorwort	
Aktionärsadresse	4
Flughafen Zürich AG	
Unternehmensporträt	7
Geschäftsentwicklung	
Kennzahlen	14
Ergebnisentwicklung	16
Konzerngeldflussrechnung	21
Segmentberichterstattung	22
Beteiligungen	24
Investitionen	24
Bilanzstruktur	25
Ausblick	25
Airport Zurich Noise Fund	26
Verkehrsentwicklung	27
Aviation	30
Non-Aviation	32
Projektmanagement	35
Mitarbeitende, Gesellschaft und Umwelt	
Flughafen Zürich AG als Arbeitgeber	38
Gesellschaftliche Verantwortung	40
Hintergrundgespräch	42
Umwelt	44
Corporate Governance	56
Risk Management	64
Finanzbericht	
Konzernrechnung gemäss IFRS	73
Bericht der Revisionsstelle	121
Jahresrechnung gemäss OR	123
Bericht der Revisionsstelle	137

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre
Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren

Das vergangene Geschäftsjahr war geprägt von intensiven Verhandlungen rund um Gebühren, wichtigen politischen Entscheiden, erfreulichen Entwicklungen in unseren Grossprojekten und betrieblichen Herausforderungen, die uns Tag für Tag gestellt werden. Als Betreiberin des grössten Landesflughafens der Schweiz ist es unsere Aufgabe, zusammen mit den in Zürich operierenden Fluggesellschaften eine ausgezeichnete Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich und der gesamten Schweiz an die wichtigsten Metropolen und Märkte der Welt zu gewährleisten.

Im vergangenen Jahr hat die Flughafen Zürich AG einen Gewinn von CHF 137.1 Mio. erwirtschaftet. Das sind 44.7 % mehr als im Vorjahr. Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende von CHF 10.00 pro Aktie vor.

Passagierzahlen: Moderat im erwarteten Rahmen

Insgesamt haben im Jahr 2013 24'865'138 Passagiere den Flughafen Zürich genutzt. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 0.3 %. Die Zahl der Lokalpassagiere im Jahr 2013 nahm um 2.2 % auf 16.6 Mio. zu. Gleichzeitig sank die Zahl der Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich um 3.5 % auf 8.2 Mio. und damit auch der Transferanteil am Passagiervolumen von 34.2 % im Jahr 2012 auf 32.9 % im Jahr 2013. Die durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Flug erhöhte sich von 106 auf 109. Auch die Sitzplatzauslastung steigerte sich im Jahr 2013 von 74.4 % auf 75.1 %. Das Sitzangebot von und nach Zürich ist 2013 um 0.7 % gesunken. Insgesamt gab es im Jahr 2013 262'227 Flugbewegungen, was einem Rückgang von 2.9 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Verkehrsanteil von Swiss International Air Lines betrug 56.8 %, gefolgt von Air Berlin (5.5 %), Edelweiss Air (3.7 %), Lufthansa (3.6 %) sowie British Airways (2.1 %).

Die Umsätze aus dem Fluggeschäft betragen CHF 604.5 Mio. (+1.4 %), diejenigen des Nicht-Fluggeschäftes liegen mit CHF 370.6 Mio. um 5.2 % über dem Vorjahresniveau.

Flugbetriebsgebühren

Die Verhandlungspartner konnten innerhalb der gesetzten Fristen keine Einigung erreichen. Die Flughafen Zürich AG bedauert dies ausserordentlich, denn die unterbreiteten Anpassungen der Gebührentarife waren sehr moderat. Aufgrund der Nicht-Einigung hat die Flughafenbetreiberin gemäss Verordnung über die Flughafengebühren dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einen Gebührenvorschlag eingereicht. Das BAZL hat die entsprechende Verfügung erlassen, gegen die verschiedene

Fluggesellschaften Beschwerde eingereicht haben. Insgesamt würden die Flugbetriebsgebühren, unter Berücksichtigung der Sistierung des «Lärmfüfliers», für die Passagiere am Flughafen Zürich tiefer ausfallen als bisher, was den Flughafen Zürich noch wettbewerbsfähiger machen würde. Es wird erwartet, dass die Fluggesellschaften diese Reduktion den Passagieren weitergeben. Die Vorteile sind klar: Die Passagiere zahlen tiefere Gebühren, die Fluggesellschaften haben attraktivere Preise und die Flughafenbetreiberin kann durch die moderate Erhöhung der reinen Passagiergebühr die Refinanzierung ihrer Investitionen und Kosten sicherstellen.

Entwicklung Pistensystem

Das heutige Pistensystem ist auf das Nordkonzept ausgerichtet mit Anflügen von Norden und Starts nach Westen oder Süden. Dieses Konzept gilt tagsüber. Aufgrund der deutschen Sperrzeiten muss der Anflug während den morgendlichen und abendlichen Randstunden von Osten (Ostkonzept) oder Süden (Südkonzept) her erfolgen. Der Staatsvertrag sieht vor, die Nachtflugsperre für Anflüge über deutschem Gebiet von Norden her nochmals zu verlängern, und zwar täglich von 18 bis 6.30 Uhr. In diese Zeitspanne (18 - 20 Uhr) fallen auch Langstreckenflüge, für welche die heutige Länge der Piste 28 nicht ausreicht. Das ertüchtigte Ostkonzept ist die einzige gleichwertige Alternative zum bewährten Nordkonzept. Ein vollwertiges Ostkonzept ist jedoch nur umsetzbar mit Verlängerungen der Piste 28 nach Westen und der Piste 32 nach Norden. Zusätzlich sind Schnellabrollwege und eine Umrollung der Piste 28 nötig. Im vollwertigen Ostkonzept sind auch Entflechtungen der An- und Abflugrouten notwendig. Die Umrollung der Piste 28 will der Flughafen unabhängig vom Staatsvertrag umsetzen, weil damit die Sicherheitsmarge erhöht wird. Die Pistenverlängerungen werden dann nötig, wenn die Sperrzeiten ändern. Da die Erarbeitung des Baubewilligungsgesuchs für die Pistenverlängerungen viel Zeit erfordert, hat die Flughafen Zürich AG bereits im Jahr 2013 mit der Planung begonnen.

Aufwertung der Infrastruktur

Im Frühsommer 2014 geht die neue, geschlossene Schallschutzhalle in Betrieb. Sie erlaubt Standläufe von grossen Langstreckenflugzeugen bis zum Typ Boeing 747-800. Die Bauarbeiten für die Standplätze Echo Nord sind auf Kurs. Ebenfalls im Norden des Docks E werden die vorbereitenden Tiefbauarbeiten für die Sanierung der Piste 14/32 vorangetrieben. Die Vorfahrten entlang der Terminals gehören zu den ältesten Infrastrukturen am Flughafen Zürich. Sie werden auf der Ankunfts- und auf der Abflugebene komplett saniert und neu gestaltet. Ein neues Bewirtschaftungssystem mit Schrankenanlagen und Leitsystem soll den Verkehrsfluss verbessern. Die südliche Erweiterung des Parkhauses P6 als Ersatz für das Parkhaus P5 wurde Anfang August 2013 in Betrieb

genommen. Mit rund 1'300 zusätzlichen Parkplätzen fasst das Gebäude neu rund 4'000 Fahrzeuge. Im Rahmen der Gesamtsanierung des Terminals 2 wurde der südliche Teil des Gebäudes über alle Geschosse komplett ausgehöhlt, Richtung Süden erweitert und im Rohbau an die künftige Nutzung angepasst. Die neue Glasfassade wurde Ende September 2013 fertiggestellt. Die Kapazität der Check-in-Schalter erhöht sich um 16 Schalter. Im Herbst 2013 wurden die Infrastruktur für den Check-in-Bereich montiert sowie Testläufe bei den Gepäckbändern durchgeführt. Bereits im ersten Quartal 2014 werden die betroffenen Fluggesellschaften ihre neuen Schalter im umgebauten Terminalteil beziehen.

Sicherheit

Das BAZL publizierte im Frühjahr 2013 einen Sicherheitsbericht mit dem Ziel, die komplexen Betriebsabläufe und systemischen Risiken zu identifizieren und zu reduzieren. Die Analyse wurde im Auftrag des BAZL von der Flughafen Zürich AG in Zusammenarbeit mit Skyguide, Swiss International Air Lines und der Luftwaffe erstellt. Der Bericht kommt zum Schluss, dass der Flughafen Zürich sicher ist. Zur Komplexität des Systems gehören unter anderem die Betriebskonzepte oder die sich kreuzenden Pisten. Verschiedene Massnahmen sollen diese Komplexität verringern und die Sicherheitsmarge erhöhen. Die Flughafen Zürich AG hat mehrere im Bericht erwähnte Massnahmen bereits umgesetzt, weitere sind in Erarbeitung.

Retail und Gastronomie

Das Duty-Free-Geschäft entwickelt sich sowohl im Abflug- wie auch im Ankunftsbereich erfolgreich. Dank zentralisierter Sicherheitskontrollen verweilen Reisende generell länger im Airside Center, was sich zusammen mit den rundum erneuerten Shops positiv auf die Kommerzumsätze auswirkt. Die Umsätze der vor zwei Jahren eingeführten Arrival-Duty-Free-Geschäfte wachsen deutlich im zweistelligen Bereich. Dies beweist, dass dieses Angebot sich im Bewusstsein der Passagiere niedergeschlagen hat und geschätzt wird. Der Umsatz pro abfliegenden Passagier konnte im Berichtsjahr weiter gesteigert werden. Dazu beigetragen haben diverse Neueröffnungen und Projekte im Retail- sowie Gastronomiebereich.



Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates



Thomas E. Kern
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Grossprojekte

Beim Projekt «The Circle» wurden mehrere Meilensteine erreicht. Das Vorprojekt konnte per 30. Juni 2013 erfolgreich abgeschlossen werden. Die Flughafen Zürich AG hat darauf basierend die Planung des Bauprojektes ausgelöst. Der Vorvermietungsstand für die erste Etappe soll bis zum geplanten Baustart Ende 2014 bei 50 % liegen. Im Dezember 2013 haben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG Verträge zur gemeinsamen Finanzierung des Immobilien-Grossprojektes unterzeichnet. Die zwei Partner werden zum Zeitpunkt des Baubeginns eine Miteigentümergeinschaft bilden, woran die Flughafen Zürich AG mit 51 % und die Swiss Life AG mit 49 % beteiligt sein werden. Die operative Geschäftsführung des Objekts, die Leitungsfunktion in der Entwicklung, Bauherrenvertretung und Vermarktung des Grossprojektes bleiben bei der Flughafen Zürich AG. Der Realisierungsentscheid ist insbesondere an eine ausreichende Vorvermietungsquote sowie an ein Investitionskostendach nach Abschluss der nächsten Planungsphase gekoppelt und wird voraussichtlich Ende 2014 erwartet. Mit einer Fertigstellung der ersten Etappe wird im Jahr 2018 gerechnet, wobei erste Baukörper bereits Ende 2017 in Betrieb gehen können.

Die Flughafen Zürich AG hat im Konsortium mit der brasilianischen CCR und der Flughafen München GmbH die Konzessionsausschreibung für den Ausbau und den Betrieb des internationalen Flughafens Confins in Belo Horizonte, Brasilien, gewonnen. Mit 11 Millionen Passagieren gehört dieser zu den wichtigsten Flughäfen in Brasilien und entwickelt sich zu einer zentralen Inlandverkehrsdrehscheibe. Zusätzlich zur Eigenkapitalbeteiligung von umgerechnet rund CHF 24 Mio., welche im zwölften Konzessionsjahr erreicht wird, wird die Flughafen Zürich AG Management-Dienstleistungen erbringen und einen Teil der Schlüsselpositionen besetzen können.

Politische Rahmenbedingungen

Das Schweizer Parlament hat im vergangenen Jahr den Staatsvertrag mit Deutschland genehmigt. In Deutschland hingegen wurde der Ratifizierungsprozess sistiert. Die Flughafen Zürich AG setzt sich weiterhin aktiv für den Staatsvertrag und damit auch für die dringend benötigte Rechts- und Planungssicherheit ein. Nur so können die anstehenden Herausforderungen der Luftfahrt langfristig gemeistert werden. Nach der Konstituierung der neuen Bundesregierung im Dezember 2013 ist der neue Bundesverkehrsminister nun aufgefordert, den Ratifikationsprozess für den Staatsvertrag fortzusetzen. Am 26. Juni 2013 verabschiedete der Bundesrat den ersten Teil des Objektblatts Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Mit diesem Objektblatt wird der Rahmen für Betrieb, Raumplanung, Lärmimmissionen und Infrastruktur bis 2030 gelegt. Der nun

publizierte Teil des Objektblatts entspricht weitgehend dem heutigen Betrieb auf dem bestehenden Pisten-system. In einem zweiten Planungsschritt wird der Bundesrat über die Anpassungen entscheiden, die sich aus der betrieblichen Umsetzung des Staatsvertrags mit Deutschland und aufgrund weiterer sicherheitstechnischer Optimierungen ergeben.

Schutzkonzept Süd

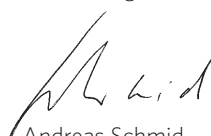
Das BAZL hat Anfang Dezember 2013 das Schutzkonzept Süd des Flughafens Zürich genehmigt. Lärm-exponierte Wohnliegenschaften unter dem Südanflug auf die Piste 34 sollen mit einem automatischen Schliessmechanismus für die Schlafzimmerfenster ausgerüstet werden. Vom Konzept profitieren die Bewohner von rund 1'300 Gebäuden in den Städten Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen, Zürich und Dübendorf. Weil für den verwendeten Perimeter nach wie vor keine klaren rechtlichen Vorgaben bestehen, verpflichtet das Bundesamt die Flughafenbetreiberin, innerhalb von zwei Jahren ein ergänzendes Schutzkonzept vorzulegen, das die neuesten Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt. Diese Anpassungen sollen dann Gegenstand eines neuen Verfahrens bilden.

Ausblick und Dank

Der grösste Landesflughafen der Schweiz ist das Tor zur Welt. Der Flughafen Zürich ist inzwischen aber von einem der am dichtesten besiedelten Gebiete der Schweiz umgeben. Das führt dazu, dass die unterschiedlichen Interessen – Lärm- und Umweltschutz für die Anwohner einerseits, ein nachfrageorientiertes Wachstum des Flugbetriebs andererseits – immer stärker kollidieren. Dieses Spannungsfeld zwischen den Interessen von Wirtschaft, Gesellschaft, Politik und Umwelt ist eine der grössten Herausforderungen, der sich die Flughafenbetreiberin immer wieder aufs Neue stellen muss. Klar ist, dass es mehr denn je Rahmenbedingungen braucht, die diesem Spannungsfeld gerecht werden, ohne den Flughafen Zürich unnötig einzuengen.

Ein grosses Dankeschön gebührt deshalb allen, die auch im vergangenen Jahr zum Wohlergehen des Unternehmens und des Flughafens Zürich beigetragen haben. Wir treiben die Planung wichtiger Projekte und Prozesse sachverständig, pragmatisch und weitsichtig voran.

Zürich-Flughafen, 3. März 2014


Andreas Schmid
Präsident des
Verwaltungsrates


Thomas E. Kern
Vorsitzender der
Geschäftsleitung

Flughafen Zürich AG | Unternehmensporträt

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 und weitere Qualitätsmerkmale erhält der Flughafen Zürich regelmässig Auszeichnungen. Hinter dieser Leistung stehen rund 25'000 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 im Auftrag des Bundes die bedeutendste Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz – den Flughafen Zürich. Der Kernauftrag lautet, die Nachfrage nach Direktverbindungen zu den wichtigsten Metropolen der Welt zu befriedigen. Die Flughafen Zürich AG stützt sich bei der Strategie und deren Umsetzung auf die drei Dimensionen Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Gesellschaft. Ziel ist es, dank dieser Betrachtungsweise die Wettbewerbsfähigkeit und Glaubwürdigkeit sowie den Wert des Unternehmens nachhaltig zu steigern.

Verwaltungsrat

Präsident: Andreas Schmid

Nomination & Compensation Committee

Vorsitz: Dr. Kaspar Schiller

Audit & Finance Committee

Vorsitz: Martin Candrian

Political Affairs Committee

Vorsitz: Ernst Stocker

Geschäftsleitung

Vorsitz: Thomas E. Kern

Operations

Stefan Conrad

Services

Michael Schallhart

Marketing & Real Estate

Stephan Widrig

Finance

Daniel Schmucki



Von links nach rechts: Stefan Conrad (COO), Michael Schallhart (CSO), Thomas E. Kern (CEO), Stephan Widrig (CCO) und Daniel Schmucki (CFO)

Das Unternehmen konzentriert sich auf seine Kernaufgaben als Flughafenbetreiberin, als Betreiberin der kommerziellen Zentren auf der Land- und Luftseite sowie der renditeorientierten Bewirtschaftung und Weiterentwicklung der Immobilien am Standort Zürich. Die Flughafen Zürich AG beschäftigt rund 1'600 Mitarbeitende.

Struktur

Die Flughafen Zürich AG sorgt mit ihren vier Geschäftsbereichen für ein Maximum an Sicherheit, Qualität und Leistungsfähigkeit.

Operations

Operations ist für den konzessionierten Betrieb des Flughafens Zürich zuständig. In diesem Bereich werden alle Aktivitäten und Abläufe für einen sicheren, qualitativ hochstehenden und effizienten Flugbetrieb erbracht und koordiniert. Dazu gehören alle passagierbezogenen Flugprozesse bei Abflug, Ankunft und Transfer, das Frachthandling, die Standplatzzuteilung und Rollverkehrsführung sowie Safety und Security. Der reibungslose Ablauf wird durch den Einbezug aller Partner in einem zentralen Steuerungsgremium – dem Airport Steering – gewährleistet. Das Aviation Marketing unterstützt den nachfrageorientierten Verkehrszuwachs bei Dritt-Airlines. Der Bereich Operations ist weiter für die Entwicklung, den Bau sowie für den Betrieb des 880 Hektaren grossen Flughafenareals inklusive Versorgung, Entsorgung und Unterhalt der land- und luftseitigen Tiefbauten zuständig. Ausserdem stellt der Bereich Operations die kurz-, mittel- und langfristige, nachfrageorientierte Entwicklung der aviatischen Infrastruktur sicher und setzt sich beim BAZL für möglichst gute Rahmenbedingungen ein.

Marketing & Real Estate

Der Bereich Marketing & Real Estate ist verantwortlich für die Entwicklung, den Bau sowie die renditeorientierte Bewirtschaftung der Hochbauten am Flughafen Zürich. Der Bereich gestaltet luft- und landseitig attraktive Einkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungszentren. Weitere Aufgaben sind die Betreuung der für den Flugbetrieb und die Hochbauten notwendigen technischen Anlagen, das infrastrukturelle Facility Management, die Gesamtverantwortung für alle landseitigen Verkehrsträger und Parkplätze, die Landgeschäfte sowie die übergeordnete Vermarktung und Markenbildung des Flughafens Zürich.

Finance

Der Bereich Finance stellt die Finanzierung und Liquidität der Flughafen Zürich AG sicher und schafft Transparenz über die finanziellen Ergebnisse sowie über die Ressourcenverwendung der Unternehmung und deren Einheiten. Bei der Abteilung Investor Relations liegt die Verantwortung für eine qualitativ hochstehende und zeitgerechte Finanzberichterstattung sowie die Kommunikation mit dem Kapitalmarkt. Im Rahmen des Risk & Compliance Managements stellt der Bereich die systematische Evaluation und Bewertung der Risiken der Flughafen Zürich AG dar. Darüber hinaus ist der Bereich Finance verantwortlich für die internationale Geschäftsentwicklung und die Betreuung von derzeit zehn Flughäfen, welche die Flughafen Zürich AG zusammen mit Partnern in Indien und Lateinamerika betreibt.

Services

Zum Bereich Services gehören sämtliche Unternehmensdienstleistungen, die für die ablauforganisatorischen Prozesse der Flughafen Zürich AG verantwortlich sind. Dazu zählen unter anderem das Personalwesen, das Beschaffungswesen sowie die Rechtsabteilung, welche auch die Lärmentschädigungsverfahren abwickelt. Die Abteilungen Public Affairs und Corporate Communication vertreten die politischen Anliegen der Flughafen Zürich AG und stellen die zielgruppengerechte Kommunikation gegen aussen sicher. Die Abteilung Lärmmanagement & Anwohnerschutz ist verantwortlich für die Umsetzung des Schallschutzprogrammes und überwacht die Einhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugwege. Die Abteilung Umweltschutz bearbeitet alle Aspekte rund um die Themen Luft und Klima, Ressourcen und Biosphäre. Die Informatik ist für die gesamte Datenverarbeitung und Kommunikationsvernetzung verantwortlich. Sie bietet zudem in den Informatikgeschäftsfeldern technologische Leistungen und Lösungen für die am Flughafen Zürich ansässigen Unternehmen an.



Strategie

Die Strategie ist wie ein Wegweiser. Sie weist über Projekte und Massnahmen zu den Zielen:

- Erfüllung des Konzessionsauftrages (Nationale Drehscheibe des Weltluftverkehrs)
- Steigerung des Unternehmenswertes

Die Flughafen Zürich AG erfüllt den Konzessionsauftrag des Bundes 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, welche 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.

Langfristige Schwerpunkte und Ziele

Um ihren Auftrag wahrzunehmen und ihre Strategie umzusetzen, hat die Flughafen Zürich AG zehn langfristige Schwerpunkte festgelegt. Sie gelten als Grundlage für die erfolgreiche Weiterentwicklung des Unternehmens.

1. Konsequente Konsumenten-, Kunden- und Qualitätsorientierung
2. Erhalt der unternehmerischen Freiheit
3. Wahrnehmung der Führungsaufgaben am Flughafen Zürich
4. Erweiterung und weitere Vernetzung der Verkehrsdrehscheibe
5. Stärkung des Begegnungszentrums durch innovative Projekte mit hoher Anziehungskraft
6. Ausbau und Stärkung der Projektleistung im In- und Ausland
7. Einsatz für optimale politische Rahmenbedingungen
8. Zielgerichtete Personalführung und zielgerichteter Mitarbeiterinsatz
9. Stärkung der finanziellen Basis und solide Wertvermehrung
10. Differenzierung durch Schweizer Kernwerte – «Swissness»

Unternehmenswerte und Kultur

Basierend auf ihrer Tradition und fokussiert auf ihre Aufgabe hat die Flughafen Zürich AG Unternehmenswerte definiert. Sie prägen jedes Handeln und gelten als Grundlage für eine nachhaltige Geschäftstätigkeit. Drei Werte erhalten eine besonders wichtige Bedeutung:

«Schweizerisch»

Jeder Handgriff sitzt, Sicherheit und Perfektion werden grossgeschrieben. Die Qualität richtet sich konsequent nach den Bedürfnissen der Konsumenten, wobei Pünktlichkeit und Verlässlichkeit als Grundvoraussetzung gelten. Details sind genauso wichtig wie der Blick und das Verständnis für das Ganze. Kurz gesagt: schweizerisch durch und durch. Das ist die Flughafen Zürich AG, die als Aushängeschild des kleinen, feinen Landes im Herzen Europas für ein herzliches Willkommen sorgt und sich als zuverlässige Partnerin in aller Welt einen Namen gemacht hat.

«Aufmerksam»

Das Lächeln kommt von Herzen. Genauso wie der Wille, sich mit Leidenschaft um die Bedürfnisse und die Wünsche von Kunden und Partnern zu kümmern. In jedem Moment für die genau richtige Lösung zu sorgen, gehört zu den Grundsätzen, die immer wieder aufs Neue

gelebt werden. Aufmerksamkeit bedeutet für die Flughafen Zürich AG, sich sowohl den kleinen Dingen im Alltag anzunehmen wie sich auch den grossen Herausforderungen im Fluggeschäft und in der Gesellschaft zu stellen.

«Entschlossen»

Die Flughafen Zürich AG agiert mutig und entschlossen. Dabei setzt sie mit ihrer hohen Dienstleistungsqualität im direkten Umfeld wie auch in der gesamten Branche neue Massstäbe. Aktiv und dynamisch werden die gesetzten Ziele angegangen und umgesetzt – und dies mit grosser Effizienz und klarer Fokussierung. Fingerspitzengefühl und Durchsetzungswille prägen das Handeln, wobei immer das Wohl von Mitarbeitenden, Kunden, Partnern und Aktionären im Zentrum steht.

LORD

Das Verhalten aller Mitarbeitenden ist zielgerichtet und geprägt durch Loyalität, Offenheit, Respekt und Disziplin oder kurz: LORD. Von den Führungskräften wird erwartet, dass sie die Unternehmenswerte und die Unternehmenskultur in ihrer täglichen Arbeit umsetzen und vorleben. Bei der Flughafen Zürich AG orientieren sich die Führungskräfte an folgenden Grundsätzen:

Vorbildlich

- Ich verhalte mich so, wie sich meine Mitarbeitenden verhalten sollen.
- Ich orientiere mich an den Zielen unseres Unternehmens und richte Ziele für meine Mitarbeitenden daran aus.
- Ich informiere offen, stufengerecht und rechtzeitig.

Menschlich

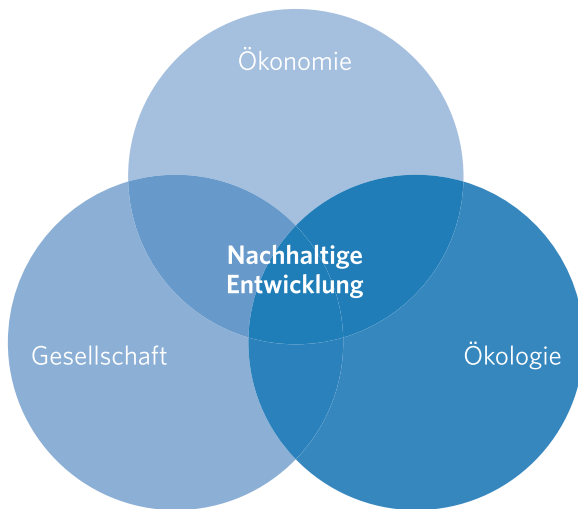
- Ich lasse zu, dass Bestehendes und Geplantes hinterfragt wird.
- Ich schaffe für meine Mitarbeitenden/mein Team ein glaubwürdiges und vertrauensvolles Umfeld.
- Ich fordere und fördere meine Mitarbeitenden, helfe, aus Fehlern zu lernen, und belohne sehr gute Leistungen.

Konsequent

- Ich gebe meine Erwartungen in Bezug auf Ziele, Prioritäten und Qualität klar bekannt und fordere diese ein.
- Ich kommuniziere Entscheide nachvollziehbar, respektiere sie selber und vertrete sie.
- Ich übertrage Verantwortung immer in Verbindung mit den nötigen Kompetenzen.

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.





4'139

QUADRATMETER GASTRONOMIEFLÄCHE STEHEN IM NICHT-ÖFFENTLICHEN BEREICH DES FLUGHAFENS ZÜRICH ZUR VERFÜGUNG.

193

SCHRITTE LEGT MAN VON DER SICHERHEITSKONTROLLE BIS ZUM NZZ CAFÉ IM AIRSIDE CENTER ZURÜCK.

20'000

PERSONEN BESUCHTEN DAS 2013 NEU ERÖFFNETE NZZ CAFÉ.

8

TABLETS STEHEN DEN GÄSTEN DES CAFÉS FÜR DIE LEKTÜRE DER AKTUELLEN NZZ ZUR VERFÜGUNG.

Kennzahlen (2-Jahres-Vergleich)

(CHF in 1'000)	2013	2012	Veränderung in %
Erträge	975'094	948'820	2.8
davon Aviation-Erträge	604'491	596'411	1.4
davon Non-Aviation-Erträge	370'603	352'409	5.2
Betriebskosten	-448'381	-558'143	-19.7
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	526'713	390'677	34.8
EBITDA-Marge (in %)	54.0	41.2	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	302'003	171'936	75.6
EBIT-Marge (in %)	31.0	18.1	
Gewinn	137'052	94'732	44.7
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	458'993	439'920	4.3
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-171'239	-185'046	-7.5
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'413'507	3'383'681	0.9
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	3'398'594	3'298'117	3.0
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	7.1	4.1	
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'051'618	1'859'803	10.3
Eigenkapitalrendite (in %)	7.0	5.2	
Eigenkapitalquote (in %)	50.5	45.7	
Finanzschulden (netto) ²⁾	692'758	826'230	-16.2
Finanzschulden (netto) / EBITDA	1.32x	2.11x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	24'865'138	24'802'400	0.3
Anzahl Flugbewegungen	262'227	270'027	-2.9
Fracht in Tonnen	415'362	418'751	-0.8
Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag ³⁾	1'478	1'365	8.3
Anzahl Mitarbeiter per Bilanzstichtag ³⁾	1'736	1'615	7.5
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	
Dividende (vorgeschlagen / ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	10.00	9.50	5.3
Dividendenbetrag (CHF in 1'000)	61'404	58'334	5.3
Payout Ratio (in %)	44.8	61.6	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	334.12	302.88	10.3
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	22.34	15.52	43.9
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	22.33	15.51	44.0
Aktienkurs (in CHF)			
Höchst	534.50	432.50	23.6
Tiefst	396.25	316.00	25.4
	Valoren-		
	nummer	SIX Symbol	Reuters
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	1056796	FHZN	FHZN.S

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

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

³⁾ 2013: Inklusive Mitarbeitende der erstmals konsolidierten A-port Operaciones S.A. sowie deren Tochtergesellschaften.

Kennzahlen (exklusive Lärmeinfluss)

Die Flughafen Zürich AG refinanziert sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Kosten verursachergerecht über Lärmgebühren. Die Lärmgebühren sind zweckgebunden. Ein allfälliger Gebührensüberschuss 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 ohne Lärmeinfluss gezeigt. Langfristig ist die Lärmthematik für die Flughafen Zürich AG sowohl erfolgs- wie auch cashflow-neutral. Die nachfolgenden Kennzahlen wurden um alle wesentlichen Lärmpositionen der Erfolgsrechnung und der Bilanz korrigiert.

(CHF in 1'000)	2013	2012	Veränderung in %
Erträge	920'737	896'764	2.7
davon Aviation-Erträge	550'134	544'355	1.1
davon Non-Aviation-Erträge	370'603	352'409	5.2
Betriebskosten	-444'494	-554'332	-19.8
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	476'243	342'432	39.1
EBITDA-Marge (in %)	51.7	38.2	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	259'282	131'440	97.3
EBIT-Marge (in %)	28.2	14.7	
Gewinn	96'016	80'590	19.1
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	428'712	414'262	3.5
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-165'270	-173'283	-4.6
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'172'650	3'193'750	-0.7
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	3'183'201	3'115'257	2.2
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	6.5	3.4	
Eigenkapital per Bilanzstichtag	1'810'761	1'669'872	8.4
Eigenkapitalrendite (in %)	5.5	4.9	
Eigenkapitalquote (in %)	52.3	47.8	
Finanzschulden (netto) ²⁾	994'706	1'107'886	-10.2
Finanzschulden (netto) / EBITDA	2.09x	3.24x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	24'865'138	24'802'400	0.3
Anzahl Flugbewegungen	262'227	270'027	-2.9
Fracht in Tonnen	415'362	418'751	-0.8
Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag ³⁾	1'468	1'354	8.4
Anzahl Mitarbeiter per Bilanzstichtag ³⁾	1'725	1'604	7.5
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	
Dividende (vorgeschlagen / ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	10.00	9.50	5.3
Dividendenbetrag (CHF in 1'000)	61'404	58'334	5.3
Payout Ratio (in %)	64.0	72.4	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	294.89	271.95	8.4
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	15.65	13.20	18.6
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	15.64	13.19	18.6

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

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

³⁾ 2013: Inklusive Mitarbeitende der erstmals konsolidierten A-port Operaciones S.A. sowie deren Tochtergesellschaften.

Ergebnisentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich die **Erträge** von CHF 948.8 Mio. auf CHF 975.1 Mio. (+2.8 %). Zum Wachstum beigetragen haben sowohl das aviatische wie insbesondere auch das nicht-aviatische Geschäft.

Von den Gesamterträgen entfallen rund 62 % auf **Aviation-Erträge**, welche im Berichtsjahr CHF 604.5 Mio. (+1.4 %) betrugen. Nachstehend sind die wichtigsten Ertragspositionen kommentiert.

(CHF in 1'000)	2013	2012	Veränderung in %
Passagiergebühren	203'870	199'636	2.1
PRM-Gebühren	11'137	11'104	0.3
Landegebühren	85'331	85'954	-0.7
Emissionsgebühren	3'191	3'222	-1.0
Parkgebühren	7'060	6'675	5.8
Treibstoffgebühren	7'182	7'164	0.3
Frachterträge	7'686	7'623	0.8
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	29'663	29'574	0.3
Flugzeug-Energieversorgungsanlage	13'274	12'906	2.9
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'765	4'697	1.4
Übrige Erträge	14'760	14'803	-0.3
Total Erträge Aviation Flugbetrieb	387'919	383'358	1.2
Sicherheitsgebühren	161'190	160'039	0.7
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'025	958	7.0
Total Erträge Aviation Sicherheit	162'215	160'997	0.8
Lärmgebühren	54'357	52'056	4.4
Total Erträge Aviation Fluglärm	54'357	52'056	4.4
Total Aviation-Erträge	604'491	596'411	1.4

Die Passagierzahlen entwickelten sich im vergangenen Jahr insgesamt leicht positiv, wobei der Rückgang bei den Umsteigepassagieren durch das erfreuliche Wachstum bei den Lokalpassagieren deutlich überkompensiert werden konnte. Entsprechend erhöhten sich die Erträge aus **Passagier- und Sicherheitsgebühren** auf CHF 203.9 Mio. beziehungsweise CHF 161.2 Mio.

Der Rückgang bei den **Landegebühren** um 0.7 % auf CHF 85.3 Mio. ist wie schon im Vorjahr auf die rückläufige Anzahl der Flugbewegungen (-2.9 %) zurückzuführen. Dieser Rückgang konnte teilweise mit dem erneuten Anstieg des durchschnittlichen Abfluggewichts pro Flugzeug kompensiert werden.

Überproportional zum Verkehrsvolumen stiegen die Einkünfte aus **Lärmgebühren** auf CHF 54.4 Mio. (+4.4 %). Diese Gebühren setzen sich zusammen aus Passagier-Lärmgebühren, lärmabhängigen Landegebühren sowie Zuschlägen für Nachtrandstunden, wobei für letztere beiden Komponenten seit dem 1. Mai 2013 höhere Tarife gemäss revidiertem und vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) verfügt Lärmgebührenmodell gelten. Seit dem 1. Juli 2008 werden die Erträge aus Lärmgebühren zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich zwecks anteiliger Finanzierung von formellen Enteignungsentschädigungen aufgeteilt. Im Berichtsjahr blieb deren Verteilung unverändert zum Vorjahr bei 76 % zu 24 %.

Ein kräftiger Anstieg konnte bei den **Non-Aviation-Erträgen** verzeichnet werden, welche sich um 5.2 % auf CHF 370.6 Mio. erhöhten. Der Anteil dieser Erträge, welche ausserhalb des Flugbetrieb-Bereiches erwirtschaftet werden, entspricht mittlerweile rund 38 %.

(CHF in '000)	2013	2012	Veränderung in %
Retail, Tax & Duty Free	92'413	87'425	5.7
Food & Beverage	14'968	14'275	4.9
Werbeflächen und Promotion	16'611	16'749	-0.8
Parkingerträge	68'697	67'097	2.4
Übrige Kommerzerträge	13'366	12'369	8.1
Total Kommerz- und Parkingerträge	206'055	197'915	4.1
Mieterträge und Pachtzinsen	95'530	94'531	1.1
Energie- und Nebenkostenverrechnung	26'710	26'833	-0.5
Reinigung	4'189	3'919	6.9
Dienstleistungserträge	2'809	2'478	13.4
Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	129'238	127'761	1.2
Kommunikationsdienstleistungen	15'088	14'839	1.7
Consultingerträge	1'490	1'335	11.6
Übrige Dienstleistungen und Diverses	18'732	10'559	77.4
Erträge aus Dienstleistungen	35'310	26'733	32.1
Total Non-Aviation-Erträge	370'603	352'409	5.2

Den grössten Beitrag zum Wachstum leisteten die **Bereiche Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage**, deren umsatzabhängigen Erträge um 5.7 % beziehungsweise um 4.9 % zulegen konnten. Diese erfreuliche Entwicklung bestätigt den eingeschlagenen Weg hinsichtlich Optimierung des Kommerzportfolios.

Die diesen Erträgen zugrunde liegenden Umsätze der Shop- und Restaurantbetreiber am Flughafen Zürich betrugen im Berichtsjahr CHF 537.6 Mio. (+3.9%), was sich in durchschnittlichen Ausgaben pro abfliegenden Passagier von CHF 43.20 (Vorjahr CHF 41.70) niederschlägt.

(CHF in '000)	2013	2012	Veränderung in %
Umsatzentwicklung der Kommerzpartner (CHF in Mio.)	537.6	517.2	3.9
Konzessionseinnahmen Flughafen Zürich AG			
Retail, Tax & Duty Free	92'413	87'425	5.7
Food & Beverage	14'968	14'275	4.9
Durchschnittliche Ausgabe pro abfliegenden Passagier (in CHF)	43.20	41.70	3.6

Überwiegend beeinflusst durch das Wachstum der Lokalpassagiere erhöhten sich auch die **Erträge aus der Parkplatzbewirtschaftung** um 2.4 % auf CHF 68.7 Mio.

Im Bereich der **Liegenschaftsbewirtschaftung** konnte die Gesellschaft Erträge von insgesamt CHF 129.2 Mio. (+1.2 %) erwirtschaften. Die **Mieterträge und Pachtzinsen** konnten durch eine weitere Reduktion des Flächenleerstandes im Vergleich zum Vorjahr um CHF 1.0 Mio. (+1.1 %) gesteigert werden. Die Erträge aus der Weiterverrechnung von **Energie- und Nebenkosten** reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr leicht um 0.5 % auf CHF 26.7 Mio.

Insbesondere durch die erstmalige Konsolidierung der chilenischen Managementgesellschaft A-port Operaciones und deren Tochtergesellschaften stiegen die **Erträge aus Dienstleistungen** um CHF 8.6 Mio. (+32.1 %) auf CHF 35.3 Mio. an. Der Konsolidierungseinfluss auf die Erträge beträgt CHF 7.0 Mio.

Geschäftsentwicklung | Ergebnisentwicklung

(CHF in 1'000)	2013	2012	Veränderung in %
Personalaufwand	178'180	290'116	-38,6
Polizei und Sicherheit	118'113	115'347	2,4
Energie und Abfall	25'185	26'109	-3,5
Unterhalt und Material	43'568	42'758	1,9
Andere Betriebskosten	53'618	51'953	3,2
Verkauf, Marketing, Verwaltung	38'278	41'618	-8,0
Aktiviert Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto	-8'561	-9'758	-12,3
Total Betriebskosten	448'381	558'143	-19,7

Die **Betriebskosten** sanken im Berichtsjahr um CHF 109.8 Mio. auf CHF 448.4 Mio. (-19.7 %). Der markante Rückgang begründet sich insbesondere mit der im Vorjahr erfolgswirksamen Ersterfassung des neuen Anschlussvertrages mit der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich über CHF 121.9 Mio.

Unter Ausklammerung dieses Sondereffekts würde sich eine Zunahme der Betriebskosten um CHF 12.1 Mio. bzw. 2.8 % ergeben, wovon Aufwendungen von rund CHF 6 Mio. der erstmaligen Konsolidierung von A-port Operaciones S.A. und deren Tochtergesellschaften zuzuordnen sind.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Einflussgrössen des tieferen **Personalaufwandes** dargestellt:

(CHF in Mio.)		
Personalaufwand 2012		290.1
Erfolgswirksame Anpassung der Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	ca.	-121.9
Anpassung Basissaläre	ca.	1.6
Abnahme Rückstellung für Ferien- und Überzeitguthaben	ca.	-1.0
Höhere ergebnisabhängige, variable Lohnanteile	ca.	0.5
Tiefere Rückvergütungen aus Sozialversicherungsbeiträgen	ca.	0.3
Höhere Arbeitgeberbeiträge an die Pensionskasse (BVK)	ca.	3.9
Konsolidierung Personalaufwand A-port Operaciones sowie deren Tochtergesellschaften	ca.	5.0
Tieferer übriger Personalaufwand	ca.	-0.1
Diverses	ca.	-0.2
Personalaufwand 2013		178.2

Per 31. Dezember 2013 beschäftigte die Flughafen Zürich AG in der Schweiz 1'639 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.2012: 1'615), das entspricht 1'381 Vollzeitstellen (31.12.2012: 1'365). Weiter sind per Bilanzstichtag 97 Mitarbeitende bei der erstmals konsolidierten A-port Operaciones S.A. sowie deren Tochtergesellschaften angestellt.

Die Ausgaben für **Polizei und Sicherheit** sind um 2.4 % auf CHF 118.1 Mio. gestiegen, wobei der Anstieg nebst dem leicht höheren Passagieraufkommen auf Mehrleistungen der Kantonspolizei Zürich im Bereich des Perimeterschutzes zurückzuführen ist.

(CHF in 1'000)	2013	2012	Veränderung in %
Kantonspolizei Zürich	97'356	94'978	2,5
Sicherheitskosten durch Dritte	20'757	20'369	1,9
Total Polizei und Sicherheit	118'113	115'347	2,4

Insbesondere tiefere Elektrizitätskosten führten dazu, dass die Kosten für **Energie und Abfall** im Berichtsjahr um 3.5 % von CHF 26.1 Mio. auf CHF 25.2 Mio. gesenkt werden konnten.

Die Wintersaison 2012/2013 bescherte dem Flughafen Zürich den strengsten und längsten Winter seiner Geschichte. Die Ausgaben des Winterdienstes, beispielsweise für Flächenenteisungsmittel, manifestieren sich in der Kostenposition **Unterhalt und Material**, welche im Berichtsjahr mit CHF 43.6 Mio. um 1.9 % über dem Wert des Vorjahres liegt.

Auch die **anderen Betriebskosten** verzeichnen eine Erhöhung, nämlich um 3.2 % auf CHF 53.6 Mio. Dieser Anstieg erklärt sich unter anderem mit höheren Kosten für die Betreuung von Passagieren mit reduzierter Mobilität (PRM). Die Anzahl der betreuten Passagiere stieg im Berichtsjahr um beachtliche 7 % an.

Deutlich rückläufig, um CHF 3.3 Mio. oder 8.0 %, entwickelten sich die Aufwendungen für **Verkauf, Marketing und Verwaltung**. Diese betrugen im Berichtsjahr CHF 38.3 Mio. Zurückgegangen sind insbesondere die Kosten für Studien und externe Unterstützungsarbeiten.

Die Position **Aktivierete Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen** fiel um rund CHF 1.2 Mio. (-12.3 %) niedriger aus als im Vorjahr. Dies unter anderem aufgrund weniger Eigenleistungen für Projekte und bauliche Vorhaben als noch im Vorjahr.

(CHF in '000)	2013	2012	Veränderung in %
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	526'713	390'677	34.8
Abschreibungen und Amortisationen	-224'710	-218'741	2.7
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	302'003	171'936	75.6
Finanzergebnis	-134'438	-56'969	n/a
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften	2'988	2'401	24.4
Ertragssteuern	-33'501	-22'636	48.0
Gewinn	137'052	94'732	44.7

Das **Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)** beträgt CHF 526.7 Mio. und liegt CHF 136.0 Mio. über dem Wert des Vorjahres (CHF 390.7 Mio.). Bereinigt um die im Vorjahr erfolgswirksame Erfassung der Kosten für Leistungen an Arbeitnehmer im Zusammenhang mit dem neuen Anschlussvertrag mit der BVK konnte der EBITDA um 2.8 % gesteigert werden. Die EBITDA-Marge blieb mit 54.0 % gegenüber dem um den Sondereffekt bereinigten Wert des Vorjahres unverändert.

Die **Abschreibungen und Amortisationen** sind im Vergleich zum Vorjahr um CHF 6.0 Mio. angestiegen und liegen bei CHF 224.7 Mio. Im Wesentlichen trugen Teil-Inbetriebnahmen im Rahmen der Aufwertung des Terminals 2 und der Erweiterung des Parkhauses 6 sowie neue Kommerzeinrichtungen zu dieser Erhöhung bei.

Das **Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)** konnte von CHF 171.9 Mio. auf CHF 302.0 Mio. (+75.6 %) gesteigert werden. Bereinigt um den Sondereffekt in der Vorjahresperiode (Anschlussvertrag BVK) konnte das EBIT um 2.8 % gesteigert werden.

Das **Finanzergebnis** fiel mit CHF 134.4 Mio. um CHF 77.5 Mio. höher aus als im Vorjahr. Der Grund für die substanzielle Zunahme liegt insbesondere in der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Die Gesellschaft kündigte am 25. März 2013 das Japanese Private Placement aus dem Jahr 2003 mit Laufzeit bis 2023 über JPY 37 Mrd. frühzeitig und zahlte es am 23. Mai 2013 vollständig zurück. Zusammen mit der Kündigung des Japanese

Private Placement wurde das Instrument zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen aus dem Japanese Private Placement ebenfalls aufgelöst. Am 17. April 2013 wurde zudem eine neue Anleihe im Betrag von CHF 400.0 Mio. (nominal) und einem Zinscoupon von 1.5 % mit Rückzahlung im Jahr 2023 platziert. Die Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten schlägt sich insgesamt mit einem negativen Einfluss von CHF 82.9 Mio. auf das Finanzergebnis des Geschäftsjahres 2013 nieder.

Im Berichtsjahr erfolgte zudem eine Neueinschätzung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse für formelle Enteignungen sowie eine Anpassung des Diskontsatzes für die Aufzinsung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen. Dies führte zu einem nicht liquiditätswirksamen Finanzertrag in der Höhe von CHF 6.2 Mio. gegenüber einem Finanzaufwand von CHF 25.8 Mio. im Vorjahr.

Der **Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften** basiert auf den Gewinnanteilen an der Betriebsgesellschaft des indischen Flughafens in Bengaluru (Bangalore International Airport Ltd., BIAL) und dem Beteiligungsportfolio in Lateinamerika.

Der **Konzerngewinn** in Höhe von CHF 137.1 Mio. liegt um 44.7 % über dem Vorjahreswert. Bereinigt um die Effekte (nach Steuern) aus der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr sowie um die erfolgswirksame Ersterfassung des neuen Anschlussvertrages mit der Pensionskasse BVK des Vorjahres würde eine Steigerung des Konzerngewinns um 5.8 % resultieren.

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von CHF 10.00 (Vorjahr CHF 9.50) pro Aktie vor.

Die nachstehend dargestellten Zahlen zeigen die **Ergebnisse mit und ohne Berücksichtigung der finanziellen Lärmkomponenten**. Lärmrelevante Erträge dienen ausschliesslich zur Deckung von Kosten im Zusammenhang mit Fluglärm und kommen somit nicht dem Aktionär der Flughafen Zürich AG zugute. Isoliert betrachtet können in den einzelnen Jahren Ertrags- oder Aufwandüberschüsse entstehen, welche jedoch bis zur vollständigen Abwicklung der Lärmthematik sowohl ertrags- wie auch cashflow-neutralisiert werden. Auf den Seiten 14 und 15 sind die Kennzahlen inklusive und exklusive Lärm dargestellt.

(CHF in 1'000)	2013 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	2013 ohne Fluglärm	2012 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	2012 ohne Fluglärm
Aviation-Erträge	604'491	-54'357	550'134	596'411	-52'056	544'355
Non-Aviation-Erträge	370'603	0	370'603	352'409	0	352'409
Total Erträge	975'094	-54'357	920'737	948'820	-52'056	896'764
Betriebskosten	-448'381	3'887	-444'494	-558'143	3'811	-554'332
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	526'713	-50'470	476'243	390'677	-48'245	342'432
EBITDA-Marge (in %)	54.0		51.7	41.2		38.2
Abschreibungen und Amortisationen	-224'710	7'749	-216'961	-218'741	7'749	-210'992
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	302'003	-42'721	259'282	171'936	-40'496	131'440
EBIT-Marge (in %)	31.0		28.2	18.1		14.7
Gewinn	137'052	-41'036	96'016	94'732	-14'142	80'590
Gewinn in % der Erträge	14.1		10.4	10.0		9.0

Konzerngeldflussrechnung

Der Geldzufluss aus operativer Geschäftstätigkeit hat gegenüber dem Vorjahr (CHF 439.9 Mio.) leicht zugenommen und beträgt für das Berichtsjahr CHF 459.0 Mio. Der Geldzufluss aus der Geschäftstätigkeit Fluglärm beträgt dabei CHF 30.3 Mio. (Vorjahr CHF 25.7 Mio.).

Der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit reduzierte sich trotz erhöhter Bautätigkeit aufgrund der Rückzahlung von Festgeldern mit einer Laufzeit von mehr als 90 Tagen um CHF 13.8 Mio. und beträgt für das Geschäftsjahr 2013 CHF -171.2 Mio. Auf den Geldabfluss aus der Investitionstätigkeit Fluglärm (Nettoinvestitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund) entfallen dabei CHF -6.0 Mio. (Vorjahr CHF -11.8 Mio.).

Im Berichtsjahr resultierte insbesondere aufgrund der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten (Rückzahlung des Japanese Private Placement und des dazugehörigen Absicherungs-instruments sowie Platzierung einer neuen Anleihe) ein Geldabfluss aus Finanzierungstätigkeit in der Höhe von CHF -263.2 Mio. Im Vorjahr konnte als Vergleich dazu noch ein Geldzufluss von CHF 44.3 Mio. verzeichnet werden.

Per Ende 2013 verfügt die Gesellschaft damit insgesamt über flüssige Mittel in der Höhe von CHF 392.9 Mio. (Vorjahr CHF 368.7 Mio.), wovon CHF 45.8 Mio. durch den Airport Zurich Noise Fund gehalten werden.

(CHF in 1'000)	2013	2012	Veränderung in %
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	458'993	439'920	4.3
davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm	30'281	25'658	18.0
Einnahmen Lärmgebühren	53'799	52'044	3.4
Ausgaben für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	-23'518	-26'386	-10.9
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-171'239	-185'046	-7.5
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm	-5'969	-11'763	-49.3
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-73'169	-87'613	-16.5
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	67'200	75'850	-11.4
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-263'228	44'332	n/a
Zu- (+) / Abnahme (-) flüssige Mittel	24'526	299'206	-91.8
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	368'713	69'512	n/a
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln	-296	-5	n/a
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	392'943	368'713	6.6
davon Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)	45'760	27'759	64.8

Segmentberichterstattung

Unter Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Segmentberichterstattung sind die Erläuterungen zur Segmentberichterstattung der Flughafen Zürich AG aufgeführt.

Aviation Flugbetrieb

(CHF in Mio.)	2013	2012	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	384.5	381.3	0.8
Intersegmentäre Erträge	10.4	8.2	26.8
Total Erträge	394.9	389.5	1.4
Segmentergebnis (EBIT)	44.4	-16.4	n/a
Total Segmentaktiven	977.6	948.0	3.1
Abschreibungen und Amortisationen	63.0	61.6	2.3
Total Investitionen	97.4	59.1	64.8
Vollzeitstellen per 31. Dezember	596	595	0.2

Das Segment «Aviation Flugbetrieb» weist mit CHF 44.4 Mio. im Gegensatz zum Vorjahr (CHF -16.4 Mio.) wieder ein positives Ergebnis aus. Die markante Verbesserung ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass in der Vorjahresperiode die erfolgswirksam verbuchte Rückstellung für Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer (neuer Anschlussvertrag mit der BVK) enthalten ist, welche anteilmässig dem Segment «Aviation Flugbetrieb» belastet wurde.

Das höhere Verkehrsvolumen führt zu einer Erhöhung der Segmenterträge um CHF 3.2 Mio. Höhere Abschreibungen für Fluggastbrücken sowie für die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage begründen den leichten Anstieg bei den Abschreibungen und Amortisationen des Segments «Aviation Flugbetrieb». In den Investitionen von CHF 97.4 Mio. sind hauptsächlich aktivierte Kosten für den Bau der neuen Schallschutzhalle sowie für Anpassungen und Sanierungen der Flugbetriebsflächen enthalten.

Aviation Sicherheit

(CHF in Mio.)	2013	2012	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	162.8	161.6	0.7
Intersegmentäre Erträge	0.0	0.0	n/a
Total Erträge	162.8	161.6	0.7
Segmentergebnis (EBIT)	18.7	8.6	117.4
Total Segmentaktiven	34.6	37.2	-7.0
Abschreibungen und Amortisationen	4.8	5.5	-12.7
Total Investitionen	2.1	0.9	133.3
Vollzeitstellen per 31. Dezember	17	16	6.3

Im Berichtsjahr hat sich das Ergebnis im Segment «Aviation Sicherheit» von CHF 8.6 Mio. auf CHF 18.7 Mio. verbessert. Auch hier ist die markante Verbesserung primär darauf zurückzuführen, dass im Vorjahresergebnis die erfolgswirksam verbuchte Rückstellung für Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer (neuer Anschlussvertrag mit der BVK) enthalten ist, welche anteilmässig dem Segment «Aviation Sicherheit» belastet wurde.

Zudem wirkten sich die höheren Erträge mit Dritten, welche aufgrund des Passagierwachstums leicht zugenommen haben, positiv auf das Ergebnis aus. Demgegenüber stehen höhere Kosten für Polizei und Sicherheit.

Aviation Fluglärm

(CHF in Mio.)	2013	2012	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	54.4	52.1	4.4
Intersegmentäre Erträge	0.0	0.0	n/a
Total Erträge	54.4	52.1	4.4
Segmentergebnis (EBIT)	42.8	40.1	6.7
Total Segmentaktiven	592.6	580.1	2.2
Abschreibungen und Amortisationen	7.9	8.0	-1.2
Total Investitionen	73.2	87.6	-16.4
Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	305.4	334.4	-8.7
Vollzeitstellen per 31. Dezember	10	11	-9.1

Das Ergebnis im Segment «Aviation Fluglärm» hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um CHF 2.7 Mio. auf CHF 42.8 Mio. verbessert. Die positive Entwicklung ist nebst dem höheren Verkehrsvolumen insbesondere auf das per 1. Mai 2013 revidierte und vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) verfügte Lärmgebührenmodell zurückzuführen.

Der Rückgang bei den Finanzierungsaufwendungen (siehe Seite 78, Segmentberichterstattung) erklärt sich durch den in der Vorjahresperiode enthaltenen ausserordentlich hohen Finanzaufwand für die Aufzinsung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen.

Non-Aviation

(CHF in Mio.)	2013	2012	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	373.4	353.8	5.5
Intersegmentäre Erträge	135.2	138.9	-2.7
Total Erträge	508.6	492.7	3.3
Segmentergebnis (EBIT)	196.1	139.6	40.5
Total Segmentaktiven	1'946.9	1'951.2	-0.2
Abschreibungen und Amortisationen	149.0	143.6	3.8
Total Investitionen	147.4	116.7	26.3
Vollzeitstellen per 31. Dezember	855	743	15.1

Das Ergebnis im Segment «Non-Aviation» hat sich von CHF 139.6 Mio. auf CHF 196.1 Mio. verbessert. Auch hier ist die markante Verbesserung primär darauf zurückzuführen, dass im Ergebnis des Vorjahres die erfolgswirksam verbuchte Rückstellung für Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer (neuer Anschlussvertrag mit der BVK) enthalten ist, welche anteilmässig dem Segment «Non-Aviation» belastet wurde.

Zur Zunahme der Erträge mit Dritten haben im Wesentlichen die höheren Kommerzerträge sowie die Erträge der erstmalig konsolidierten A-port Operaciones S.A. und deren Tochtergesellschaften beigetragen. Letzteren stehen allerdings fast gleich hohe Aufwendungen gegenüber, welche im Wesentlichen durch die beinahe 100 Vollzeitstellen bei den neu konsolidierten Gesellschaften anfallen. Die Erhöhung bei den Abschreibungen begründet sich primär mit der Eröffnung von neuen Kommerzeinrichtungen sowie partiellen Inbetriebnahmen im Terminal 2.

Beteiligungen

Indien

Die Flughafen Zürich AG ist per Bilanzstichtag mit 5 % am Aktienkapital der Eigentümer- und Betriebsgesellschaft des im Mai 2008 eröffneten Flughafens in Bengaluru, der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt.

Zudem ist sie über ein Operations, Management & Service Agreement (OMSA) in den Betrieb des Flughafens involviert. Aus diesem Vertrag fliessen der Gesellschaft entsprechende Erträge zu. Die Flughafen Zürich AG ist im Verwaltungsrat von BIAL vertreten.

Lateinamerika

Ende November 2013 hat die Flughafen Zürich AG im Konsortium mit der brasilianischen CCR und der Flughafen München GmbH die Konzessionsausschreibung für den Ausbau und Betrieb des internationalen Flughafens Confins in Belo Horizonte in Brasilien gewonnen. Am Konsortium ist die Flughafen Zürich AG mit 24 % beteiligt. Das private Konsortium wird 51 % am lokalen Flughafenunternehmen halten – die restlichen 49 % verbleiben bei der staatlichen Infraero, die sich bis anhin für den Betrieb verantwortlich zeichnete. Mit rund 11 Mio. Passagieren gehört Confins zu den wichtigsten Flughäfen in Brasilien und entwickelt sich zu einer zentralen Inlandverkehrsdrehscheibe. Zusätzlich zur Eigenkapitalbeteiligung von umgerechnet bis zu CHF 24 Mio., welche im zwölften Konzessionsjahr erreicht wird, wird die Flughafen Zürich AG Management-Dienstleistungen erbringen und einen Teil der Schlüsselpositionen besetzen können. Die Unterzeichnung der Konzessionsvereinbarung über 30 Jahre ist für das Frühjahr 2014 vorgesehen.

Basierend auf der Strategie, über Betriebs- und Managementverträge die Expertise der Flughafen Zürich AG möglichst gewinnbringend in internationale Projekte einzubringen und diese mit den Kenntnissen eines starken lokalen Partners zu ergänzen, wurde eine Optimierung der Beteiligungsverhältnisse in Lateinamerika durchgeführt, welche Anfang 2013 abgeschlossen werden konnte. Die Flughafen Zürich AG übernahm dabei die Mehrheit an A-port Operaciones S.A. Diese Gesellschaft mit Sitz in Santiago de Chile (Chile) nimmt das Management und den Betrieb von Flughäfen in Lateinamerika und der Karibik wahr. Dies umfasst die Flughäfen in Chile und Curaçao sowie die über die lokalen Gesellschaften A-port Operaciones Colombia S.A.S. und Unique IDC S.A. de C.V. laufenden Verträge in Kolumbien und Honduras.

Die Beteiligungen an den Konzessionsgesellschaften für die chilenischen Flughäfen in Puerto Montt, Iquique und Antofagasta werden dabei von A-port Chile S.A. mit Sitz in Santiago de Chile sowie am Hato International Airport in Curaçao durch Companhia de Participações Aeroportuárias mit Sitz in São Paulo (Brasilien) gehalten.

Venezuela

Die Flughafen Zürich AG ist 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 und der Schweiz. Es haben verschiedene Schriftenwechsel zwischen der Flughafen Zürich AG und der Bolivarischen Republik Venezuela stattgefunden. Das Hearing vor dem ICSID in Washington hat im Juni 2013 stattgefunden. Die Entscheidung des ICSID-Schiedsgerichts soll in der zweiten Jahreshälfte 2014 vorliegen. Die Beteiligung wurde im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

Investitionen

Unter Berücksichtigung der Lärmthematik wurden im Jahr 2013 CHF 320.1 Mio. investiert gegenüber CHF 264.3 Mio. im Vorjahr. Die Investitionen in Sachanlagen betrugen CHF 246.9 Mio. (Vorjahr CHF 176.7 Mio.). Aufgeteilt auf die verschiedenen Kategorien zeigt sich folgendes Bild:

(CHF in Mio.)	2013	2012
Sachanlagen	246.9	176.7
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	0.0	0.0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	73.2	87.6
Total	320.1	264.3

Die grössten Investitionen in der Position «Sachanlagen» entfallen auf folgende Projekte:

- Aufwertung Terminal 2 (CHF 43.5 Mio.)
- Verschiedene werterhaltende Unterhaltsarbeiten an Hochbauten (CHF 26.2 Mio.)
- The Circle at Zürich Airport (CHF 21.6 Mio.)
- Erweiterung Parking-Anlagen (CHF 19.5 Mio.)
- Neue Schallschutzhalle (CHF 16.4 Mio.)
- Umsetzung genereller Entwässerungsplan GEP (CHF 15.0 Mio.)
- Flugzeug-Standplätze Echo Nord (CHF 14.5 Mio.)
- Sanierung Piste 14/32 (CHF 13.3 Mio.)

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme blieb im Vergleich zum Vorjahr praktisch unverändert und beträgt per Stichtag CHF 4'065.7 Mio. Dabei nahm das Umlaufvermögen um CHF 38.2 Mio. auf CHF 609.0 Mio. ab, was vor allem auf den tieferen Gesamtbestand an flüssigen Mitteln und Festgeldern zurückzuführen ist. Das Anlagevermögen erhöhte sich dagegen ganz leicht um CHF 36.0 Mio. auf CHF 3'456.7 Mio.

Das Eigenkapital nahm im Berichtsjahr um insgesamt CHF 191.8 Mio. zu und beträgt neu per Ende 2013 CHF 2'051.6 Mio. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 50.5 % (2012: 45.7 %).

Aufgrund der im abgelaufenen Geschäftsjahr durchgeführten Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten, der Fälligkeit einer Anleihe im 2014 sowie der Abnahme der Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer reduzierte sich das langfristige Fremdkapital um insgesamt CHF 305.8 Mio. und beläuft sich per 31. Dezember 2013 auf CHF 1'496.7 Mio. Das kurzfristige Fremdkapital erhöhte sich dagegen trotz des reduzierten Marktwerts des ausstehenden Swaps aufgrund der im Jahr 2014 fälligen Anleihe um netto CHF 111.7 Mio. und beträgt per Bilanzstichtag CHF 517.4 Mio.

Die Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROIC) stieg auf 7.1 % (Vorjahr 4.1 %).

(CHF in '000)	2013		2012	
	Total	in %	Total	in %
Anlagevermögen	3'456'655	85.0	3'420'690	84.1
Umlaufvermögen	609'020	15.0	647'225	15.9
Total Aktiven	4'065'675	100.0	4'067'915	100.0
Eigenkapital	2'051'618	50.5	1'859'803	45.7
Langfristiges Fremdkapital	1'496'692	36.8	1'802'477	44.3
Kurzfristiges Fremdkapital	517'365	12.7	405'635	10.0
Total Passiven	4'065'675	100.0	4'067'915	100.0
Durchschnittlich investiertes Kapital (Capital Invested)	3'398'594		3'298'117	
Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROIC)		7.1		4.1

Ausblick

Verkehrs- und Ertragsentwicklung

Die Flughafen Zürich AG erwartet für das Jahr 2014 ein leichtes Wachstum bei den Passagieren von 1 % sowie einen anhaltend leichten Rückgang bei der Anzahl der Flugbewegungen. Solange die vom BAZL verfügbaren Gebühren aufgrund des Rechtsverfahrens nicht umgesetzt werden können, werden die Aviation-Erträge im Rahmen des Verkehrsvolumens zunehmen. Eine Ausnahme bildet der per 1. Februar 2014 sistierte «Lärmfünftel», welcher die Lärmerträge substantiell reduzieren wird. Im Bereich Non-Aviation erwartet die Gesellschaft für 2014 ein leicht überproportionales Wachstum.

Betriebskosten

Die Betriebskosten werden sich gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich nur unwesentlich verändern.

Investitionen

Die Gesellschaft sieht für 2014 eine Summe von rund CHF 250 Mio. für Investitionen in Sachanlagen vor, wovon die grössten Beträge in die Aufwertung des Terminals 2, die Sanierung der Piste 14/32, den Bau zusätzlicher Flugzeug-Standplätze, die Erweiterung der Parkplatz-Infrastruktur sowie die Neugestaltung der Vorfahrten fliessen werden.

Ergebnis

Unter Ausschluss des Sondereffekts 2013 und exklusive Lärmkomponenten werden sowohl das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) und die EBITDA-Marge als auch das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) über den Vorjahreswerten liegen.

Airport Zurich 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 ist eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung. Diese 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.

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

Da im Rahmen der Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich (siehe Seiten 85 bis 87 im Finanzteil dieses Geschäftsberichtes) per 1. Juli 2008 ein Teil des Airport Zurich Noise Fund an den Kanton Zürich übertragen worden ist und der Kanton ab diesem Datum zudem einen Teil der vereinnahmten Lärmgebühren erhält, erscheint in der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG nur noch der Teil des Airport Zurich Noise Fund, welcher die Gesellschaft betrifft (siehe Seiten 104 und 105 im Finanzteil dieses Geschäftsberichtes).

Nachfolgend wird zusätzlich eine konsolidierte Sichtweise des Airport Zurich Noise Fund (Anteil Flughafen Zürich AG und Anteil Kanton Zürich) dargestellt.

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.

Die nachfolgend dargestellten Zahlen enthalten die konsolidierte Sicht des Airport Zurich Noise Fund. Es handelt sich bei dieser Darstellung um die gemäss AZNF-Reglement geforderte Liquiditätsbetrachtung.

(CHF in '000)	2013			2012		
	Flughafen Zürich AG	Kanton ZH	Total	Flughafen Zürich AG	Kanton ZH	Total
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	273'786	219'233	493'019	247'711	203'337	451'048
Einnahmen Lärmgebühren	53'799	16'989	70'788	52'044	16'435	68'479
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-20'611	0	-20'611	-23'230	0	-23'230
Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	-2'907	-9'139	-12'046	-3'156	-3'227	-6'383
Nettoergebnis vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	304'067	227'083	531'150	273'369	216'545	489'914
Operative Kosten	-3'887	-7	-3'894	-3'811	-16	-3'827
Zinsertrag aus Finanzanlagen	4'755	1'491	6'246	5'857	2'279	8'136
Marktwertveränderung sowie realisierte Kursgewinne/-verluste auf Finanzanlagen	-4'738	-653	-5'391	-1'629	425	-1'204
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	300'197	227'914	528'111	273'786	219'233	493'019

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 auch Finanzteil auf Seite 103, Ziffer 15, Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen).

Verkehrsentwicklung

Positive Entwicklung trotz unsicherem wirtschaftlichem Umfeld

Im Jahr 2013 haben 24'865'138 Passagiere den Flughafen Zürich benutzt. Damit wurde der Rekord des Vorjahres um 0.3 % übertroffen. Dieser Wert liegt unter dem durchschnittlichen Wachstum der europäischen Flughäfen von +1.3 % ¹⁾.

Das Einzugsgebiet des Flughafens Zürich erwies sich trotz des unsicheren wirtschaftlichen Umfelds auch im Jahr 2013 als stabiler und verlässlicher Markt mit weiterhin steigender Nachfrage nach Flugreisen. Die Zahl der Lokalphasagiere nahm im Jahr 2013 um 2.2 % auf 16.6 Mio. zu. Gleichzeitig sank die Zahl der Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich um 3.5 % auf 8.2 Mio. Der Transferanteil der Passagiere ging dabei von 34.2 % im Vorjahr auf 32.9 % im Berichtsjahr zurück.

Der Bereich Linienverkehr wuchs im Jahr 2013 um +0.8 %. Der Charterverkehr ging mit -28.8 % hingegen deutlich zurück, was auf eine vermehrte Verschiebung des Chartergeschäfts hin zum Linienverkehr zurückzuführen ist. Die General Aviation verzeichnete einen Rückgang von -4.4 %.

Der Interkontinentalverkehr wuchs mit +1.6 %. Insbesondere die Quell- und Zielregionen Fernost (+5.0 %), Nordamerika (+4.1 %) sowie Naher und Mittlerer Osten (+3.2 %) weisen dank erweiterter Flugangebote und erhöhter Nachfrage ein hohes Wachstum aus. Aufgrund des Einbruchs im Ägyptengeschäft verzeichnete die Region Afrika einen drastischen Rückgang (-14.4 %). Europa, der für Zürich grösste Markt, war mit -0.1 % leicht rückläufig.

Gemessen an der Anzahl Passagiere haben Swiss International Air Lines, Darwin Airlines, Alitalia, Turkish Airlines und Intersky am meisten zum Passagierwachstum beigetragen. Der Hub Carrier Swiss fungiert mit einem Passagieranteil von 56.8 % als passagierstärkste Fluggesellschaft am Flughafen Zürich, gefolgt von Air Berlin (5.5 %), Edelweiss Air (3.7 %) und Lufthansa (3.6 %).

Weniger Flugbewegungen bei besserer Auslastung

Im Jahr 2013 fanden 262'227 Flugbewegungen statt, was einem Rückgang von 2.9 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Aufgrund des Einsatzes grösserer Flugzeuge veränderte sich das Sitzplatzangebot mit -0.7 % jedoch nur marginal.

Das konstante Sitzangebot bei gleichzeitig mehr Passagieren und weniger Bewegungen führte zu einer Steigerung der Sitzauslastung um 0.7 Prozentpunkte auf 75.1 %. Folglich erhöhte sich auch die Anzahl Passagiere pro Flugbewegung von 106 Passagieren im Vorjahr auf 109 im Jahr 2013.

Im Linienverkehr betrug die Abnahme der Anzahl Flugbewegungen -1.7 %, während der Charterverkehr mit -26.0 % stark zurückging. Der Bereich der General Aviation weist einen Rückgang von -8.1 % auf.

Entwicklung des Frachtvolumens

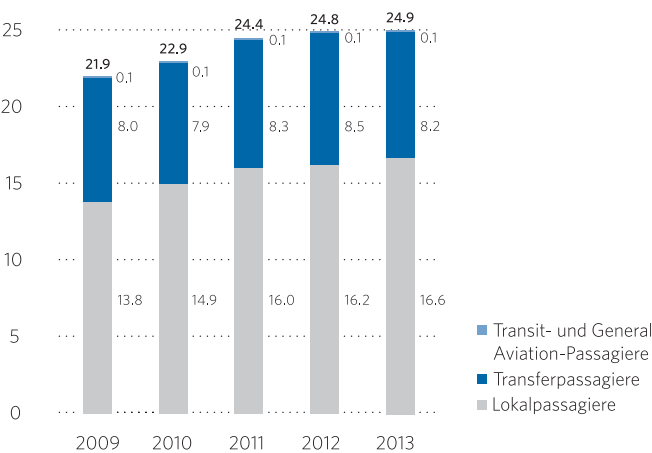
Das Frachtvolumen am Flughafen Zürich nahm im Jahr 2013 gegenüber 2012 um -0.8 % ab. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 415'362 Tonnen Fracht transportiert. Während das Volumen der geflogenen Fracht ein Wachstum von +0.5 % verzeichnete, ging der Luftfrachtersatzverkehr auf der Strasse um -3.9 % zurück.

Starkes Netzwerk

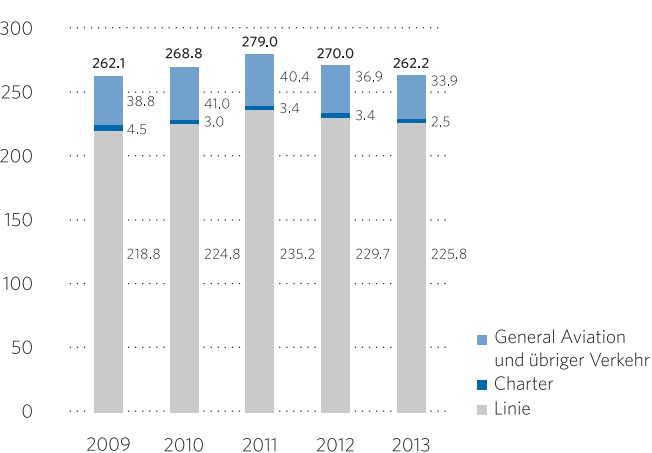
Im Jahr 2013 wurden vom Flughafen Zürich aus 130 europäische und 54 interkontinentale Destinationen von 61 Linien- und 12 Charterfluggesellschaften bedient. Die Konsolidierungswelle der letzten Jahre, in deren Folge auch einige für Zürich relevante Airlines Konkurs anmeldeten, schwächte sich 2013 ab. So musste einzig OLT Express Germany (Dresden und Bremen) ihren Betrieb einstellen. Um effizienter zu werden, werden sich die grossen Airlines auch künftig auf die grossen Flughäfen konzentrieren und dort ihre Kapazitäten mittels grösserer Fluggeräte steigern. Damit eröffnet sich eine neue Chance für Regionalairlines, die dezentralen Flughäfen nachhaltig zu bewirtschaften. Im Jahr 2013 machte Intersky den Anfang und bedient nun Graz und Salzburg. Für das Jahr 2014 haben sich weitere Fluggesellschaften angekündigt, die das Streckennetz ab Zürich mit weiteren Zielen bereichern wollen.

¹⁾ Quelle: ACI Airports Council International

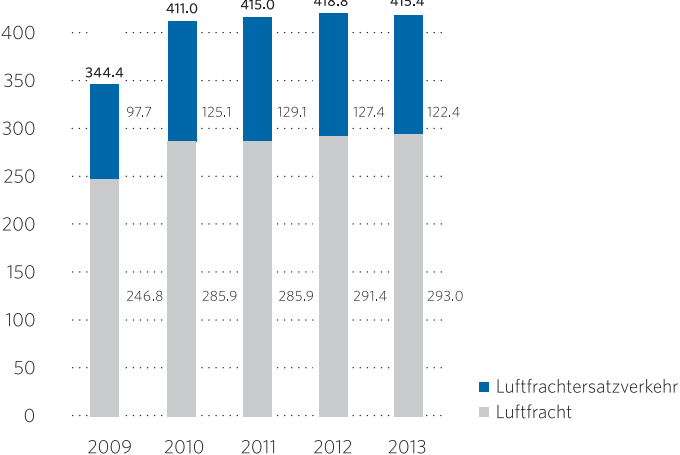
Passagierentwicklung (in Mio.)



Flugbewegungen (in 1'000)



Fracht (in 1'000 Tonnen)



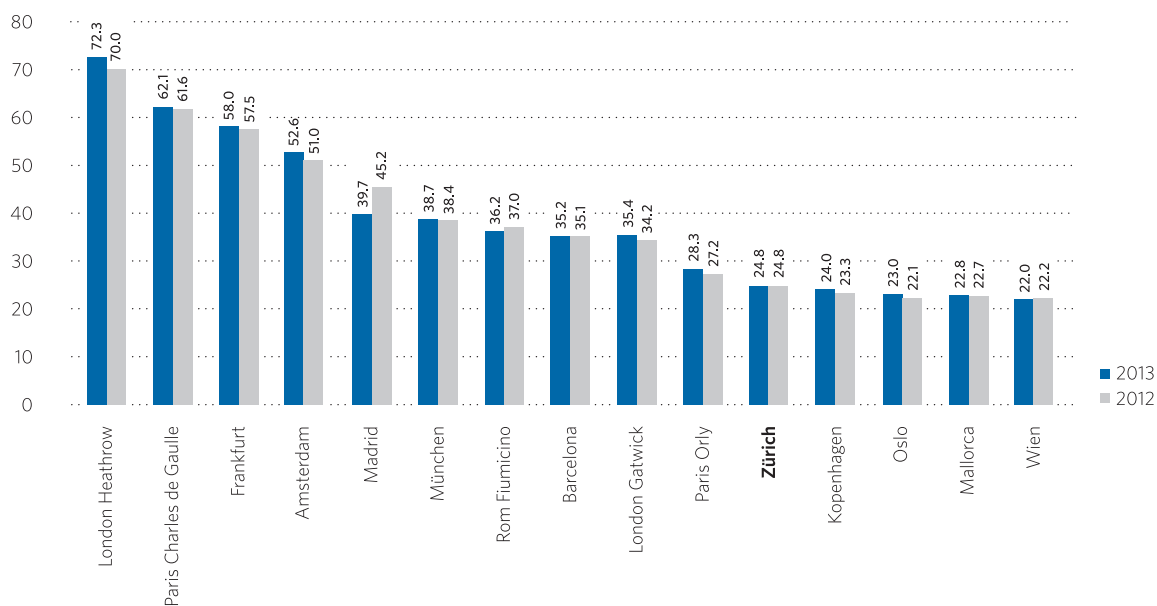
Fluggesellschaften und Destinationen

Anzahl Fluggesellschaften	2013	2012
Linienverkehr	61	65
Charterverkehr	12	13
Destinationen Linienverkehr (Städte)		
Europa	130	130
Afrika	19	20
Asien	17	19
Nordamerika	14	15
Süd- / Zentralamerika	4	4
Total	184	188
Destinationen Linienverkehr (Länder)		
Europa	36	36
Afrika	8	8
Asien	14	16
Nordamerika	2	2
Süd- / Zentralamerika	4	4
Total	64	66

Rundungshinweis: Bei der Summierung von gerundeten Beträgen können rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Passagiere an europäischen Flughäfen (in Mio.)

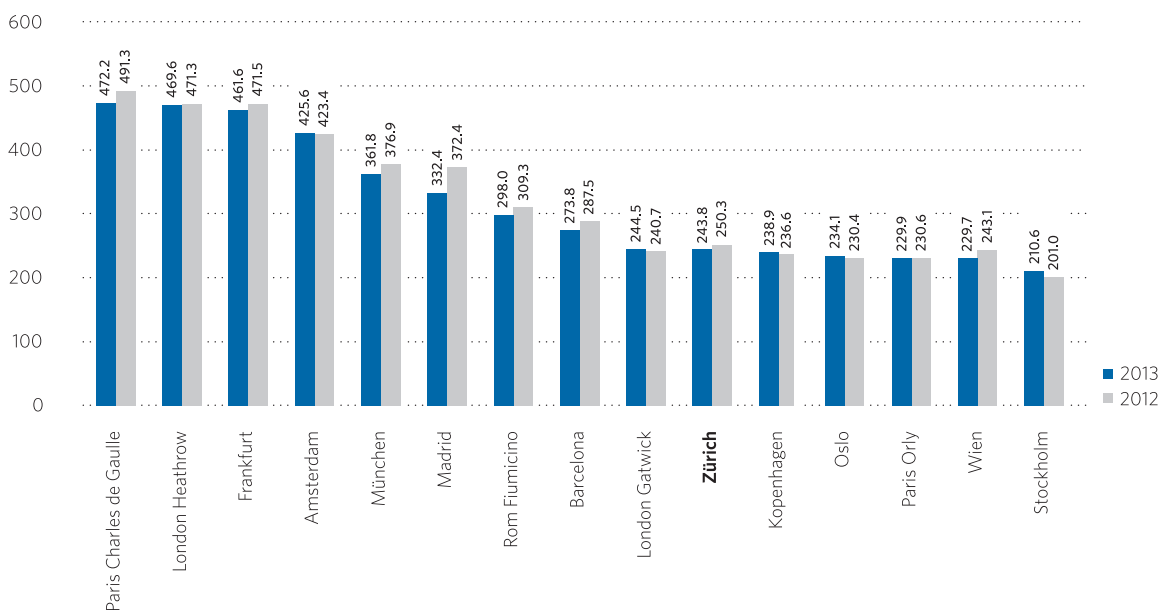
Die 15 grössten europäischen Flughäfen nach gewerblichem Passagieraufkommen.



Quelle: ACI Airports Council International (Commercial Passengers)

Flugbewegungen an europäischen Flughäfen (in 1'000)

Die 15 grössten europäischen Flughäfen nach gewerblichen Flugbewegungen.



Quelle: ACI Airports Council International (Commercial Movements)

Aviation

Die Konzession des Flughafens Zürich gilt bis ins Jahr 2051, dementsprechend langfristig plant und entwickelt die Flughafenbetreiberin ihre Schlüsselinfrastruktur – den grössten Landesflughafen der Schweiz. Nun ist es aber gerade ein im Verhältnis gesehen eher kurzfristiges Thema, das im Fokus der Öffentlichkeit stand: Die Flugbetriebsgebühren für die Jahre 2014 bis 2017.

Flugbetriebsgebühren

In der Verhandlung über die Flugbetriebsgebühren konnte keine Einigung zwischen den Verhandlungspartnern erzielt werden. Die Flughafenbetreiberin bedauert dies ausserordentlich, lagen die im Rahmen der Verhandlungen unterbreiteten Anpassungen der Gebührentarife insgesamt doch weit unter den fälschlicherweise in den Medien genannten zweistelligen Prozentzahlen. Die Verordnung über die Flughafengebühren sieht vor, dass die Flughafenbetreiberin im Falle einer Nicht-Einigung dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einen Gebührevorschlag einreicht. Das BAZL hat darauf im November 2013 die entsprechende Verfügung erlassen. Das Wichtige vorweg: Insgesamt werden die Flugbetriebsgebühren, unter Berücksichtigung der Sistierung des «Lärmfünflibers», für die Passagiere am Flughafen Zürich tiefer ausfallen als bisher. Die folgende Übersicht zeigt die vom BAZL verfügte Entwicklung der passagierbezogenen Gebühren auf:

Lokalpassagiere					
in CHF	heute	2014	2015	2016	2017
Passagiergebühr	21.00	23.20	23.70	24.20	24.70
Sicherheitsgebühr	14.50	12.80	12.80	12.80	12.80
Lärmgebühr	5.00	0.00	0.00	0.00	0.00
PRM-Gebühr	0.90	1.00	1.00	1.00	1.00
Total	41.40	37.00	37.50	38.00	38.50

Transferpassagiere					
in CHF	heute	2014	2015	2016	2017
Passagiergebühr	8.00	8.00	8.30	8.60	8.90
Sicherheitsgebühr	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00
Lärmgebühr	5.00	0.00	0.00	0.00	0.00
PRM-Gebühr	0.90	1.00	1.00	1.00	1.00
Total	23.90	19.00	19.30	19.60	19.90

Die Sicherheitsgebühr für Lokalpassagiere wurde aufgrund des effizienten Betriebs im neuen Sicherheitskontrollgebäude gesenkt. Der «Lärmfünfliber» wird sistiert. Der Fluglärmsfonds verfügt nach heutigem Wissensstand über genügend Mittel, um die Kosten für Lärmschutzmassnahmen in dem vom Fluglärm betroffenen Gebiet und jene für formelle Enteignungen zu decken, insbesondere in Anbetracht der lärmabhängigen Landegebühren, welche weiterhin in tiefer zweistelliger Millionenhöhe dem Lärmsfonds zufließen.

Für die Verrechnung der Lande- und Flugzeugabstellgebühr werden Flugzeuge in Zukunft in neun Flugzeugklassen eingeteilt. Für jede dieser Flugzeugklassen sind die Tarife für die Jahre 2014 bis 2017 verfügt worden. Bis anhin war das Abfluggewicht in Tonnen für die Landegebühren relevant. Die eindeutige Zuteilung der Flugzeuge vereinfacht den Verrechnungsprozess und führt zu höherer Transparenz. Teile der Verfügung wurden vom Board of Airline Representatives, der Swiss sowie weiteren Fluggesellschaften aus der Lufthansa-Gruppe angefochten und können deshalb vorerst nicht umgesetzt werden. Nicht davon betroffen ist die Sistierung des «Lärmfünflibers», welche per 1. Februar 2014 erfolgt ist.

Zusammen mit den Flugbetriebsgebühren hat das BAZL die Umsetzung des kürzlich erfolgten Entscheides des Bundesverwaltungsgerichts in Sachen Lärmgebühren verfügt. Die Flughafenbetreiberin wird, gemeinsam mit den zuständigen Behörden und unter Einbezug der Partner, einen neuen Vorschlag für die Lärmgebühren in den Tagesrand- und Nachtstunden ausarbeiten. Dieser muss dem BAZL bis Ende 2014 eingereicht werden. Damit soll dem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts hinsichtlich verstärkter Lenkungswirkung der Lärmgebühren in den Tagesrand- und Nachtstunden Rechnung getragen werden.

Entwicklung Pistensystem

Im vergangenen Jahr erhielt die Entwicklung unserer bedeutenden Verkehrsdrehscheibe viel Aufmerksamkeit. Es geht um nichts weniger als die Zukunft des Flughafens Zürich: Wie kann er sich entwickeln und welche äusseren Einflüsse werden diese Entwicklung prägen? Viele Fragen konnten beantwortet werden, aber einige bleiben offen. Dies insbesondere, da der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland im Zusammenhang mit der Fluglärmentematik auf deutscher Seite nach wie vor blockiert ist. Ob und wann dieser umgesetzt werden kann, ist noch offen.

Trotzdem müssen die Planungsarbeiten für die Pistenentwicklung 10/28 und 14/32 vorangetrieben werden, will der Flughafen Zürich im Jahr 2020 bereit sein, falls der Staatsvertrag doch noch umgesetzt wird. Dies würde einschneidende zusätzliche Beeinträchtigungen mit sich bringen, weshalb der Flughafen Zürich auf eine vollwertige Alternative zum bewährten Nordanflugkonzept angewiesen ist. Dies wiederum ist nur mit einer Verlängerung der Piste 10/28 nach Westen und der Piste 14/32 nach Norden möglich. Die kürzeste Piste 10/28 muss verlängert werden, damit auch Langstreckenflugzeuge bei ungünstigen Witterungsverhältnissen auf ihr landen können. Zudem muss die Piste 14/32 verlängert werden, damit sämtliche Flugzeugtypen mit maximaler Beladung auf ihr starten können. Zur Ertüchtigung des Ostkonzepts gehört ebenfalls der Bau eines Umrollungssystems rund um das

östliche Ende der Piste 10/28. Damit wird die Anzahl Flugzeuge verringert, welche diese Piste nach der Landung oder vor dem Start kreuzen. Mit diesen Anpassungen würde der Flughafen Zürich über eine vollwertige Alternative zum Nordanflugkonzept verfügen, was die heutigen Kapazitäten annähernd aufrechterhalten und die Komplexität des Systems am Boden und in der Luft erheblich verringern würde.

Innerhalb des Unternehmens arbeiten verschiedene Fachabteilungen eng zusammen, um die Pistenentwicklung voranzubringen. Der offizielle Start erfolgte im April 2013 mit der Vergabe der Planungsarbeiten. Diese Arbeiten dienen als technische Grundlage für die Vorbereitung der Entscheide beim Bund, beim Kanton Zürich und bei der Flughafen Zürich AG. Ein entsprechendes Baugesuch kann gemäss Flughafengesetz jedoch nur und erst dann beim Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) eingereicht werden, wenn der Kanton Zürich diesem Vorhaben zustimmt. Da der Zeitplan für ein Projekt dieser Grössenordnung bis zum Jahr 2020 jedoch sehr knapp bemessen ist, beginnt die Flughafenbetreiberin bereits jetzt mit den Planungsarbeiten.

Infrastruktur Betriebsflächen

Anderorts auf dem Vorfeld sind die Entwicklungsarbeiten bereits weiter fortgeschritten. Auch von ausserhalb des Flughafenzauns gut erkennbar, ragt, der Werft 1 vorgelegt, das Stahlgerippe der neuen Schallschutzanlage in die Höhe. Mit einer Länge von 126 Metern, einer Höhe von 26 Metern und einer Breite von 90 Metern (max. Aussenmasse) erlaubt die geschlossene Halle neu Standläufe von grossen Langstreckenflugzeugen bis zum Typ Boeing 747-800. Bisher wurden diese Standläufe direkt auf dem Werftvorplatz, auf den Pisten oder in der provisorischen Schallschutzanlage durchgeführt. Bereits im Frühling 2014 soll die Anlage getestet und voraussichtlich im Frühsommer 2014 in Betrieb genommen werden. Nach der Inbetriebnahme der Schallschutzhalle beginnt der Rückbau der provisorischen Schallschutzanlage. Diese dient als Übergangslösung und ist seit Anfang Februar 2012 in Betrieb. Sie ersetzt die bis dahin genutzten und veralteten Röhrenschalldämpfer und trägt bereits massgeblich zur Reduktion der Lärmbelastung bei.

Die weiteren Vorfeldbaustellen befinden sich allesamt weiter nördlich auf dem Flughafenareal. Ebenfalls gut sichtbar zeigt sich eine Baustelle unmittelbar neben dem Dock E. Hier haben im März die Tiefbauarbeiten für die Standplätze Echo Nord begonnen. Sie sollen nach der Inbetriebnahme im Jahr 2014 für den Ausgleich der Standplatzkapazität sorgen, die nötig wird, da die Swiss neue Flugzeuge des Typs Bombardier C-Series beschafft. Dieser moderne Flugzeugtyp hat eine deutlich grössere Spannweite als die heute eingesetzten Avro-Jets der

Swiss-Flotte. Dies hat zur Folge, dass auf den bisher verfügbaren Standplatzflächen nördlich des Docks A weniger Flugzeuge abgefertigt werden können.

Ebenfalls im Norden des Docks E wird ein kapitalintensives Tiefbauprojekt vorangetrieben: Die Sanierung der Piste 14/32. Die starken Belastungen ausgesetzte Hauptlandepiste zählt mittlerweile 35 Jahre, weshalb der Mittelstreifen und die dazugehörigen Elektroinstallationen umfassend erneuert werden müssen. Die Hauptbauarbeiten finden zwar im Jahr 2014 statt, ins Berichtsjahr fallen aber die relevanten Vorbereitungsarbeiten. Aus flugbetrieblichen Gründen wird es zu Nachtarbeiten kommen. Um die Lärmbelastung in den benachbarten Wohngebieten möglichst gering zu halten, werden moderne Baumaschinen und Fahrzeuge eingesetzt.

Ende Mai 2013 begannen auch die Bauarbeiten für die GBAS-Bodenstation. GBAS steht für «Ground Based Augmentation System» und bildet eine Ergänzung zu einem neuen Anflugverfahren, an dessen Entwicklung die Flughafenbetreiberin massgeblich beteiligt ist. Seit rund zwei Jahren können entsprechend ausgerüstete Flugzeuge mittels satellitengestützter GPS-Technologie von Norden her die Piste 14 anfliegen. Durch die auf dem Flughafenareal platzierte GBAS-Bodenstation wird die Präzision des GPS-Signals erhöht, sodass Flugzeuge zukünftig auch bei tief liegenden Wolken oder schlechten Sichtverhältnissen mit GPS-Technologie anfliegen können. Mit dieser Investition bekräftigt die Flughafen Zürich AG ihre führende Rolle bei der Entwicklung und Einführung moderner Flugverfahren, die auch im Rahmen des europäischen Forschungsprogramms SESAR (Single European Sky ATM Research Programme) wahrgenommen wird. Die Anlage wird, wie alle Navigationsanlagen in der Schweiz, von Skyguide installiert und betrieben, finanziert wird sie aber durch die Flughafen Zürich AG.

Sicherheit

Das BAZL publizierte im Frühjahr einen Sicherheitsbericht. Hintergrund dazu bildete ein Vorfall vom März 2011, bei dem es zwischen zwei startenden Flugzeugen zu einer Annäherung kam. Als Folge davon hatte die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST unter anderem eine umfassende Analyse der Betriebsverfahren für den Flughafen Zürich empfohlen. Ziel: Die komplexen Betriebsabläufe und systemischen Risiken zu reduzieren. Die Analyse wurde im Auftrag des BAZL von der Flughafen Zürich AG in Zusammenarbeit mit Skyguide, Swiss und der Luftwaffe erstellt. Die wichtigste Erkenntnis aus dem Bericht lautet: Der Flughafen Zürich ist sicher. Der Betrieb ist allerdings aufgrund der sich kreuzenden An- und Abflugverfahren, der Pistenkreuzungen und der verschiedenen Betriebskonzepte komplex. Ziel muss deshalb sein, mit einer Reihe von Massnahmen diese Komplexität zu verringern und so die Sicherheitsmarge

zu erhöhen. Die Flughafenbetreiberin hat verschiedene im Bericht erwähnte Massnahmen bereits umgesetzt, weitere sind in Erarbeitung. Aus Sicht der Flughafen Zürich AG sollen nur Massnahmen umgesetzt werden, die finanziell verhältnismässig und auch politisch realisierbar sind.

Airlines und Passagierkomfort

Der Flughafen Zürich verbindet als einer der Landesflughäfen die Schweiz mit der Welt und die Welt mit der Schweiz. Erfreulich ist, dass dieses mit derzeit über 180 Flugverbindungen dichte Netz weiter wächst. Der Hubcarrier Swiss fliegt seit Mai 2013 neu nach Singapur – bisher war Singapore Airlines die alleinige Streckenanbieterin. Auch auf der Strecke Zürich-Kiev sorgt die Swiss für einen Wettbewerb, da bis anhin nur die Ukraine International Airlines diese Destination bediente. Qatar Airways bedient Zürich als erster Operator mit der Boeing 787 Dreamliner. Die Emirates Airlines, schon lange am Flughafen Zürich beheimatet, fliegt seit Anfang 2014 einen ihrer beiden täglichen Flüge ab Zürich mit dem Airbus A380. Eine Entwicklung, die nicht nur wirtschaftlich Interessierte freut, sondern auch die zahlreichen Flughafenfans, die nun zwei Mal täglich einen Airbus A380 bestaunen können, einmal von Singapore Airlines und einmal von Emirates Airlines. Vorerst einmalig bleibt der Besuch eines anderen Riesenvogels: Ende September 2013 weilte erstmals eine Antonov An-225 – das grösste Flugzeug der Welt – für einen Frachttransport am Flughafen Zürich und lockte Aviatikfans in Scharen an.

Kurz vor der Weihnachtszeit 2013 führte die Flughafen Zürich AG neue Reisegepäckwagen ein. In einem ersten Schritt wurde über Nacht ein Teil der rund 2'500 alten Gepäckwagen (nach über 40 Jahren im Einsatz) durch 1'500 neue ersetzt. Bis Januar 2014 wurde der Bestand der neuen Wagen anschliessend auf 2'500 aufgestockt. Grund für den Wechsel ist eine Weiterentwicklung der Technik: Die neuen Wagen haften besser auf den Rolltreppen als ihr Vorgängermodell und sind dadurch sicherer in der Handhabung. Die Gepäckwagen bleiben weiterhin gratis für alle Passagiere und tragen zum hohen Qualitätsstandard des Flughafens Zürich bei.

Rund um den Winterbetrieb

Im Zuge der Umsetzung der Massnahmen aus dem Generellen Entwässerungsplan (GEP) Flughafen Zürich ist die Realisierung des Ausbaus der zweiten Etappe der Enteiserabwasserbehandlungsanlagen im Gange. Im Vordergrund stand dabei die Erstellung der neuen, baulichen Infrastruktur: Stapelbecken, Pumpwerke, Retentionsfilterbecken und Verregnungsflächen. Bis Anfang November 2013 wurde diese Etappe fast vollständig umgesetzt. Somit wird das Enteiserabwasser der gesamten Flughafeninfrastruktur gemäss den behördlichen Vorgaben beziehungsweise gemäss dem GEP behandelt. In einem letzten

Schritt werden nun die technischen Ausrüstungen während rund eines Jahres ein- bzw. umgebaut sowie das Leitsystem komplett neu aufgesetzt. Die Inbetriebnahme der Gesamtanlage ist auf die nächste Wintersaison geplant.

Die vorangegangene Wintersaison 2012/2013 bescherte dem Flughafen Zürich den strengsten und längsten Winterbetrieb seiner Geschichte. Der Winterdienst meldete dementsprechend aus allen Sparten Rekordwerte. Trotz extremer betrieblicher Belastungen und widrigster Wetterbedingungen blieb der Flughafen Zürich ununterbrochen offen – ein eindrückliches Zeugnis seiner Effizienz.

Non-Aviation

Grosse Bauprojekte und die laufende Weiterentwicklung der kommerziellen Angebote standen im Zentrum des Nichtfluggeschäfts.

Neugestaltung Vorfahrten und Parkhäuser

Die Vorfahrten entlang der Terminals sind eine der ältesten Infrastrukturen am Flughafen Zürich und erfüllen weder funktional noch qualitativ die heutigen Anforderungen. Sie werden deshalb sowohl auf der Ankunfts- als auch auf der Abflugebene komplett saniert und neu gestaltet. Ein neues Bewirtschaftungssystem mit Schrankenanlagen und Leitsystem soll den Verkehrsfluss verbessern. Die Erneuerung der Fahrspuren, eine bessere Beleuchtung, ein durchgängiges Dach in der Abflugebene sowie die Sanierung der bestehenden Infrastruktur schafft ein einheitliches und zeitgemässes Erscheinungsbild der Vorfahrten. Im Abflugbereich ist seit August 2013 ein Schrankensystem auf der äusseren, für den Privatverkehr zugänglichen, Vorfahrt installiert. Die Benutzer können in eigens dafür vorgesehenen «Drop-off-Zonen» während der ersten fünf Minuten Fluggäste kostenlos absetzen. Nach fünf Minuten wird der Aufenthalt kostenpflichtig. Per Ende Oktober 2013 wurde die Vorfahrt auf der Ankunftsebene infolge Bauarbeiten für den Individualverkehr gesperrt. Die Totalsanierung der Vorfahrt auf der Ankunftsebene erfolgt in zwei Hauptbauphasen und dauert bis voraussichtlich November 2014. Anschliessend starten die Bauarbeiten auf der Abflugebene. Mitte Jahr 2016 soll die Bauausführung und Aufwertung der gesamten Infrastruktur abgeschlossen sein und wieder dem Regelverkehr übergeben werden.

Die Erweiterung Süd des Parkhauses P6 als Ersatz für das Parkhaus P5 wurde Anfang August 2013 in Betrieb genommen. Mit rund 1'300 zusätzlichen Parkplätzen fasst das P6 neu rund 4'000 Fahrzeuge. Eine kleine, aber bemerkenswerte Neuerung sind die zusätzlichen Parkplätze für Elektroautos, wo über zwei Steckdosen gratis

Strom bezogen werden kann. Im kommenden Sommer wird zudem eine Photovoltaikanlage auf dem Dach installiert, die einen Stromertrag von 680 Megawattstunden im Jahr erzeugen soll. Das entspricht dem jährlichen Stromverbrauch von etwa 200 Haushalten. Die Flughafen Zürich AG legt grossen Wert darauf, bei all ihren Bauprojekten frühzeitig die Umweltaspekte zu berücksichtigen. Mit der Photovoltaikanlage ist es der Flughafenbetreiberin gelungen, die Dachfläche des Parkhauses optimal auszunutzen.

Als nächster Schritt steht die Erweiterung des Parkhauses P6 gegen Osten an. Der gesamte Parkhauskomplex P6 wird im Endzustand rund 7'500 Parkplätze anbieten können und wird somit eines der grössten Parkhäuser in Europa sein. Im Oktober 2013 erfolgte die Submission für die Tiefbauarbeiten, Ende Jahr 2013 starteten die Bauarbeiten mit den Installationsarbeiten. Die Inbetriebnahme des P6 Erweiterung Ost ist auf Ende Jahr 2016 vorgesehen.

Aufwertung Terminal 2 und Unterhalt Infrastruktur

Die Gesamtanierung und Aufwertung des Terminals 2 stellt die Verantwortlichen vor grosse logistische Herausforderungen, gilt es doch, eine Infrastruktur komplett zu erneuern, die mitten im Passagierbetrieb steht und für diesen auch genutzt wird. Der südliche Teil des Gebäudes wurde über alle Geschosse komplett ausgehöhlt, Richtung Süden erweitert und im Rohbau auf die künftige Nutzung angepasst. Die neue Glasfassade wurde Ende September 2013 fertiggestellt, das Gebäude präsentiert sich nun hell und freundlich und schafft mit den ebenfalls neu erstellten Dachfenstern eine zeitgemässe Atmosphäre im Check-in 2. Für Passagiere gestaltet sich das aufgewertete Terminal 2 übersichtlicher und grosszügiger: Die Kapazität der Check-in-Schalter erhöht sich um 16 Schalter. Im Herbst 2013 wurden die Check-in-Möbel und Ticketschalter montiert sowie Testläufe bei den Gepäckbändern durchgeführt. Bereits gegen Ende des ersten Quartals 2014 werden die betroffenen Fluggesellschaften ihre neuen Schalter im umgebauten Hallenteil beziehen. Ebenfalls im Frühjahr 2014 wird die zweite Passerelle mit direktem Zugang zum Airport Center eröffnet, womit die Passagierströme noch besser verteilt werden können. Danach wird der nördliche Teil der Halle den Bauarbeiten übergeben. Der Umbau der gesamten Check-in-Halle dauert bis Ende 2015 – das Projekt erfordert also von allen Beteiligten wie auch Passagieren und Besuchern Verständnis und noch etwas Geduld.

Die Verfügbarkeit der technischen Anlagen hat sich im Jahr 2013 auf dem gewohnt hohen Niveau gehalten. Die Anlagen, unter anderem für die Strom- und Wärmeversorgung des Flughafens, die Gebäudetechnik, das Personentransportsystem ins Dock E, die Gepäcksortierung, die sicherheitstechnischen Anlagen und die Fluggastbrücken, haben ihre Verfügbarkeitsziele 2013 erreicht.

Besondere Erwähnung verdient die Kältezentrale im Gebäude A4. Die Kälteerzeugung des Flughafens Zürich in den Arealen zwischen Fracht West und Dock A war bisher auf 22 Kältemaschinen an neun dezentralen Standorten verteilt. Neue gesetzliche Auflagen bezüglich Kältemittel, das Alter der Anlage sowie zusätzliche Kapazitätsbedürfnisse machten eine neue Lösung für die zukünftige Kälteerzeugung notwendig. Die neue Kältezentrale, welche ab September 2013 sukzessive dem Betrieb übergeben wurde, erfüllt einerseits die gesetzlichen Anforderungen bezüglich Kältemiteleinsetz und erreicht andererseits die notwendigen Kühl-Kapazitätsreserven. Die Flughafenbetreiberin schafft so eine Grundlage für eine effiziente, sichere und unterhaltsfreundliche Bewirtschaftung.

Der Umbau des General Aviation Center (GAC) konnte ebenfalls abgeschlossen werden. In einer ersten Etappe mit Beginn im 2012 wurden ein neuer Sicherheitskontrollbereich sowie die neuen Zoll- und Passkontrollen umgesetzt. Ab März 2013 erfolgte die Erneuerung der restlichen Infrastruktur und der Passagierbereiche. Das neue GAC erfüllt die Anforderungen der Kundschaft ebenso wie die Auflagen bezüglich Erdbebenertüchtigung und Brandschutz. Zudem bietet das GAC zusätzliche Büroräume für Abfertigungsdienstleister sowie ein neues Bistro als gastronomische Ergänzung zum flugbetrieblichen Angebot.

Retail und Gastronomie

Das Duty-Free-Geschäft verläuft sowohl im Abflug- wie auch im Ankunftsbereich erfolgreich. Die Zentralisierung der Sicherheitskontrollen ermöglicht Reisenden generell eine längere Aufenthaltsdauer im Airside Center, was sich zusammen mit den rundum erneuerten Shops positiv auf die Kommerzumsätze auswirkt. Die Umsätze der vor zwei Jahren eingeführten Arrival-Duty-Free-Läden wachsen deutlich im zweistelligen Prozentbereich, was zeigt, dass dieses Angebot sich im Bewusstsein der Passagiere niedergeschlagen hat und von diesen geschätzt wird.

Der Umsatz pro abfliegenden Passagier konnte im Berichtsjahr auf CHF 43.20 (2012: CHF 41.70) gesteigert werden. Dazu beigetragen haben diverse Neueröffnungen im Retail- sowie Gastronomiebereich. So haben im Airside Center Victorinox, Mammut und Porsche Design neue Shops eröffnet und eine neue Lauder Boutique erweitert das Angebot im Parfüm- und Kosmetikbereich. Diverse Geschäfte wurden rundum erneuert, so unter anderem die Türlar Boutique, Bulgari, Spirit of Switzerland auf der Luftseite und Lacoste, Vögele Shoes, Calida, Swisscom, Orange und Marionnaud auf der Landseite. Im November 2013 stiess im Airport Center als prominenteste Ergänzung ein Victoria's Secret-Geschäft hinzu. Die beliebte Modemarke für Lingerie und Kosmetikpro-

dukte eröffnete im Airport Center des Flughafens Zürich ihre erste Beauty and Accessories-Filiale in der Schweiz. Es ist übrigens diejenige Filiale, die unter all den Victoria's Secret-Geschäften dieser Art während der ersten drei Tage am meisten Umsatz erwirtschaftete – und das weltweit. Das Erweiterungsprojekt der Migros im Airport Center wird per Ende 2014 umgesetzt. Auch im Gastronomiebereich konnten innovative neue Projekte realisiert werden. Im Juni eröffnete im Airside Center mit dem «Chalet Suisse» ein neues Restaurant, das regionale Schweizer Spezialitäten anbietet. Anders als der Name vermuten lässt, repräsentiert das bediente Restaurant mit 100 Plätzen sowohl im Design wie auch in der Menü-kreation die moderne Schweiz. Ambiente und Qualität überzeugten von Beginn weg Passagiere wie auch Mitarbeitende. Im Juli folgte das neue NZZ Café samt Press & Books Shop, welches an der Wurzel zum Dock A liegt. Die einzigartige Kombination von Café und Lesecke verkürzt den Passagieren die Wartezeit am Flughafen. In der Mitte des Docks A wurde zudem ein Starbucks Café eröffnet, womit Passagiere nun im öffentlichen wie auch nicht-öffentlichen Bereich beim beliebten Kaffeespezialisten einkehren können. An der äussersten Ecke des Docks A eröffnete ferner ein modernes Ritazza Café seine Türen. Nach einer langen Erfolgsgeschichte schloss das AlpenRock House am Butzenbühlhügel seine Tore, um Platz für das Projekt «The Circle» zu schaffen.

Immobilien

Die Flughafen Zürich AG strebt nach einer renditeorientierten und Mehrwert-generierenden Bewirtschaftung ihres Immobilien-Portfolios. Im Fokus stehen die Steigerung der Mieterträge, die Senkung der Leerstände sowie die Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Immobilienanbietern in der Wirtschaftsregion. Neben dem eigentlichen Vermietungsgeschäft werden Umnutzungen und bauliche Anpassungen in enger Zusammenarbeit mit internen und externen Bauexperten geprüft und umgesetzt. Die Flughafen Zürich AG kann auf ein stabiles Geschäftsjahr ohne namhafte Zu- oder Abgänge zurückblicken. Die Leerstände bei den Immobilien betrugen per Ende Jahr insgesamt lediglich 1.2 % (Vorjahr 1.3 %).

Die Sanierung der Werft konnte basierend auf einem langfristigen Mietvertrag mit SR Technics vorangetrieben werden. Im Airside Center wurde zudem eine neue One-World-Lounge eröffnet. Derzeit bereitet sich Meteo Schweiz auf den Bezug ihres neuen Hauptsitzes vor. Der Mieterausbau ist bereits weit fortgeschritten und im Frühling werden die Mitarbeitenden einziehen. Die tiefe Leerstandquote der Büroflächen hält an und zeigt, wie attraktiv der Flughafen Zürich als Standort für Geschäftsräumlichkeiten ist.

Dienstleistungen und Promotionen

Es wird viel getan, um die Aufenthaltsqualität für Passagiere und Besucher laufend zu verbessern. Seit Anfang 2013 können Reisende beispielsweise eine Stunde lang kostenlos im Internet surfen. Sie profitieren dabei auch von neuen Surfstationen, wovon 18 neue im Dock A installiert wurden. Ebenfalls wurde durch 30 neue Access-points die Kapazität verdoppelt, was die Surfgeschwindigkeit erhöht. Eine Neuerung hat im vergangenen Geschäftsjahr auch die Website des Flughafens Zürich erfahren und strahlt seit dem 10. Dezember 2013 in einem neuen, modernen Erscheinungsbild.

Gerne geht vergessen, dass die Flughafen Zürich AG ein eigenes ICT-Kompetenzzentrum betreibt, das im Berichtsjahr 2013 einen Umsatz von rund CHF 23 Mio. generierte. Dies auch aufgrund eines Arrangements mit Systempartnerin Swissport, welche für den firmenweiten Telefonie-Service zum System und der Betreuung der Flughafen Zürich AG wechselte.

Kurz vor Jahresende wurde die neue VIP-Lounge der Flughafenbetreiberin eröffnet. Sie dient einerseits politischen und diplomatischen Gästen und schafft andererseits ein neues, hochwertiges Angebot für Gäste, welche schnelle Wege und Diskretion suchen. Die VIP-Lounge verfügt neben Bistro, Ruhemöglichkeiten und separaten Sitzungsräumen über alle weiteren Anforderungen, die an eine solche Infrastruktur gestellt werden.

Die «Swissness» als Qualitätssiegel zeigt sich nicht nur bei den Dienstleistungen, sondern auch bei den zahlreichen Promotionspartnerschaften. Eine besonders spannende Zusammenarbeit ergab sich in der Serie «Best of Switzerland» mit dem Kunstmuseum Bern, welches dem Schweizer Künstler Hannes Schmid eine grosse Ausstellung widmete. Zum Herbstferienbeginn Anfang Oktober sendete SRF im Rahmen des Programms «Schweiz aktuell extra» eine neunstündige Live-Reportage vom Flughafen Zürich und zeigte, was den Passagieren, Anwohnern, Besuchern und teils sogar Flughafen-mitarbeitenden verborgen bleibt. Die Faszination Fliegen wurde in all ihren Facetten erlebbar und spürbar – zu Gast waren nebst Thomas E. Kern weitere wichtige Flughafenpartner sowie Bundesrätin Doris Leuthard. Auch auf der neuen Zuschauerterrasse B ist die Begeisterung für den Flughafen Zürich mit über 320'000 Besuchern ungebrochen.

Projektmanagement: Wachstumsfelder

«The Circle»

Das Grossprojekt «The Circle» schreitet stetig voran. Es bildet den Schwerpunkt der landseitigen Entwicklungsstrategie des Flughafens Zürich und schafft ein neues hochwertiges Dienstleistungszentrum direkt an der landseitigen Verkehrsdrehscheibe am Flughafen Zürich und in Fussdistanz zu den Terminals und übrigen Flughafengebäuden. Ein innovativer Nutzungsmix mit zwei Hyatt Hotels, einem grossen Konferenzzentrum, Brand Showrooms, medizinischen Dienstleistungen, Angeboten aus den Bereichen Kunst und Weiterbildung, hochwertigen Büros mit angrenzendem Grünraum sowie zahlreichen Restaurants und Unterhaltungsangeboten schaffen eine pulsierende internationale Atmosphäre und geben dem Flughafen ein landseitiges Gesicht. Das Vorprojekt für das Immobilienprojekt «The Circle» konnte per 30. Juni 2013 erfolgreich abgeschlossen werden. Dabei wurde das Projekt weiter verfeinert und zusätzliche Sicherheit bezüglich Investitionskosten erreicht. Die Flughafen Zürich AG hat darauf basierend die nächste Phase, die Planung des Bauprojektes, ausgelöst. Der Vorvermietungsstand für die erste Etappe liegt derzeit bei rund 30 % und soll bis zum geplanten Baustart Ende Jahr 2014 auf 50 % erhöht werden. Mit einer Fertigstellung der ersten Etappe wird im Jahr 2018 gerechnet, wobei erste Baukörper bereits Ende 2017 in Betrieb gehen können.

Ebenso konnte die Finanzierung des Projektes planmässig gesichert werden und mit der Swiss Life AG ein erfahrener und kompetenter Partner gewonnen werden. Im Dezember 2013 haben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG Verträge zur gemeinsamen Finanzierung des Immobilien-Grossprojektes unterzeichnet. Die Verträge sehen eine Miteigentümergeinschaft vor, an welcher die Flughafen Zürich AG zu 51 % und die Swiss Life AG zu 49 % beteiligt sind. Die Flughafenbetreiberin wird auch das zugehörige Land in die Miteigentümergeinschaft einbringen. Die operative Geschäftsführung des Objekts sowie die Leitungsfunktion in der Entwicklung, Bauherrenvertretung und Vermarktung des Grossprojektes verbleiben bei der Flughafen Zürich AG. Die Miteigentümergeinschaft wird bei Auslösung der Realisierung gegründet. Der Realisierungsentscheid ist insbesondere an eine ausreichende Vorvermietungsquote sowie an ein Investitionskosten- und nach Abschluss der nächsten Planungsphase gekoppelt und wird voraussichtlich Ende 2014 erwartet.

International Business Development

Bewegung ist auch ins Geschäft der internationalen Flughafenaktivitäten gekommen. Nach einer längeren Phase, in der die Flughafenbetreiberin zusammen mit starken Partnern zwar immer nahe an eine Konzession kam, letztlich aber – nicht zuletzt wegen der teils massiv überbissenen Angebote der Konkurrenz – das Nachsehen hatte, gab es Ende November einen Erfolg zu vermelden: Die Flughafen Zürich AG hat im Konsortium mit der brasilianischen CCR und der Flughafen München GmbH die Konzessionsausschreibung für den Ausbau und Betrieb des internationalen Flughafens Confins in Belo Horizonte in Brasilien gewonnen. Am Konsortium ist die Flughafen Zürich AG mit 24 % beteiligt. Das private Konsortium wird 51 % am lokalen Flughafenunternehmen halten, 49 % verbleiben bei der staatlichen Infraero, die sich bis anhin für den Betrieb verantwortlich zeichnete. Der Flughafen Confins in Belo Horizonte wurde zusammen mit dem Flughafen Galeão in Rio de Janeiro Anfang 2013 von der brasilianischen Zivilluftfahrtbehörde (ANAC) öffentlich ausgeschrieben. Mit rund 11 Mio. Passagieren gehört er zu den wichtigsten Flughäfen in Brasilien und entwickelt sich zu einer zentralen Inlandverkehrsdrehscheibe. Zusätzlich zur Eigenkapitalbeteiligung von umgerechnet bis zu CHF 24 Mio., welche im zwölften Konzessionsjahr erreicht wird, wird die Flughafen Zürich AG Management-Dienstleistungen erbringen und einen Teil der Schlüsselpositionen besetzen können. Die Unterzeichnung der Konzessionsvereinbarung über 30 Jahre ist für das Frühjahr 2014 vorgesehen.

Die Zürcher Flughafenbetreiberin ist derzeit ausserhalb der Schweiz am Betrieb von weiteren zehn Flughäfen in Indien und Lateinamerika beteiligt, darunter Bangalore in Indien; Antofagasta, Iquique und Puerto Montt in Chile; Bogotá in Kolumbien sowie in Curaçao. Sie verfolgt die Strategie, gezielt in Wachstumsmärkten unter anderem in Lateinamerika, der Karibik, Osteuropa sowie Zentralasien oder Südostasien Managementverträge abzuschliessen. Dabei wird immer mit starken lokalen Partnern zusammengearbeitet.

130

VERSCHIEDENE VOGEL- UND
SÄUGETIERARTEN LEBEN AUF DEM
FLUGHAFENAREAL.

3'352

DER INSGESAMT 12'000 PISTENFEUER
ERLOSCHEN 2013 UND WURDEN ERSETZT.

30

TONNEN MARKIERFARBE WEISEN
PILOTEN UND FLUGHAFEN-
MITARBEITENDEN DEN WEG AUF
DEM VORFELD.

5.4

METER BETRÄGT DER DURCH-
MESSER DER ZWEI SKYMETRO-TUNNELS,
DIE ZUM DOCK E FÜHREN.

18

KILOMETER ZAUN GRENZEN DEN
FLUGHAFEN ZÜRICH EIN.





Flughafen Zürich AG als Arbeitgeber

Leitbild

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

Attraktivität des Arbeitgebers

Durch zeitgemässe Anstellungsbedingungen stellt die Flughafen Zürich AG sicher, dass sie eine attraktive und fortschrittliche Arbeitgeberin ist und bleibt. Sie bietet eine faire, marktorientierte Entlohnung, gewährt Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden und fördert deren berufliche Entwicklung. Im Berichtsjahr wurden das Bonussystem und der Prozess der Funktionsbewertungen überarbeitet.

Erhalt der Arbeitsmarktfähigkeit

Das Unternehmen unterstützt die Förderung der Mitarbeitenden und Führungskräfte mit gezielten Personalentwicklungsmassnahmen. Grundlage hierfür sind ein Personalentwicklungskonzept sowie die Führungsgrundsätze. Qualifizierte Mitarbeitende können flughafenbezogene Aufgaben im Ausland übernehmen und erhalten so die Gelegenheit, sich in einem internationalen Umfeld weiterzuentwickeln. Die Befähigung für Auslandseinsätze wie auch die berufliche Weiterbildung generell werden unter Berücksichtigung der Interessen der Unternehmung durch geeignete interne und externe Weiterbildungsangebote unterstützt und gefördert. Im Jahr 2013 wurde das interne Kursangebot zur Weiterentwicklung in Fach- und Führungsthemen ergänzt.

Lernenden-/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 rund 30 Lernenden und 25 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 des Unternehmens.

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.

Personalmarketing

Insbesondere in technisch orientierten Abteilungen wie beispielsweise Heizung, Lüftung, Klima, Kälte, Sanitäre Anlagen (HLKKS), aber auch in der Elektrotechnik und andersorts gestaltet sich die Rekrutierung geeigneter Fachkräfte als schwierig. Der Arbeitsmarkt ist ausgetrocknet, die Konkurrenz unter den suchenden Arbeitgebern gross. Das zwingt auch die Flughafen Zürich AG dazu, mittels geeigneter Marketingmassnahmen die Mitarbeitergewinnung zu intensivieren und zu optimieren. Dazu wurde ein Konzept erarbeitet, das trotz bescheidenem Budget eine Steigerung der Erfolgsquote bei Rekrutierungen vorsieht.

Arbeitssicherheit

Bei der Flughafen Zürich AG arbeiten mehrere Berufsgruppen in exponierten Gebieten, auf Baustellen, dem Vorfeld oder im Bodenverkehrsbereich, weshalb der Arbeitssicherheit eine besonders hohe Bedeutung zugezogen wird. So ist beispielsweise die Funktion eines Arbeitsschutzbeauftragten fest etabliert und es wurden zahlreiche zusätzliche Massnahmen für den Arbeitsschutz implementiert. Die Statistiken zu den Betriebs- und Nichtbetriebsunfällen der letzten Jahre zeigen, dass diese Massnahmen die Arbeitssicherheit fördern.

Lohnleichheit

Die Flughafen Zürich AG legt grössten Wert auf Gleichbehandlung. Dies gilt bezüglich Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, Religion und Alter. Nachfolgend ist eine Auswertung ersichtlich, welche die Lohnleichheit zwischen Mann und Frau aufzeigt.

Von den über 1'600 Mitarbeitenden sind 32 % weiblich und 68 % männlich. Das Durchschnittsalter liegt bei 44 Jahren.

Um eine objektive Aussage zur Lohnleichheit machen zu können, müssen die Durchschnittslöhne auf den einzelnen Funktionsstufen miteinander verglichen werden. Jeder Funktionsstufe ist je nach Anforderungen und Verantwortungsbereich ein Lohnband zugeordnet. Die Lohnbänder werden regelmässig auf die Marktkonformität geprüft und bei Bedarf angepasst.

Die Funktionsstufe 1 entspricht derjenigen Kaderstufe, welche mehrheitlich direkt unter der Geschäftsleitung angesiedelt ist. Danach folgen die Funktionsstufen 2 bis 6.

Die Lohndifferenz von Frau zu Mann beträgt zwei Prozent. Dies deshalb, weil Männer durchschnittlich zwei Jahre älter sind und damit in der Regel über mehr Berufserfahrung verfügen. Jedes Lohnband hat eine Bandbreite von +/- 15 %, womit die Berufserfahrung und eine gute Leistung bei der Festlegung des individuellen Lohns einfließen können.

Funktions- stufe	Anzahl Mitarbeiter	Frauen- anteil	Durchschnittslohn der Frauen in % der Männer
1 ¹⁾	39	7 %	nicht auswertbar
2	144	21 %	95 %
3	239	19 %	99 %
4	403	27 %	97 %
5	300	31 %	99 %
6	212	47 %	98 %
Total	1'298	32 %	98 %

¹⁾ Für den Vergleich der Durchschnittslöhne von Frauen und Männern wurden nur diejenigen Funktionswerte, welche über einen aussagekräftigen Frauen- sowie Männeranteil verfügen, ausgewertet, weshalb die Auswertung mit der Funktionsstufe 2 beginnt. Aus dem gleichen Grund wurden auch bei den Funktionsstufen 2 bis 6 einige Zwischenstufen nicht ausgewertet. Somit wurden bei der Auswertung der über 1'600 Mitarbeitenden nur 1'298 Mitarbeiter berücksichtigt. Bei Teilzeitmitarbeitenden wurden die Löhne auf ein 100 %-Pensum hochgerechnet.

Sanierung der Pensionskasse BVK

Der Stiftungsrat der BVK hat das Präsidium einstimmig bestellt und mit einer Amtszeit von vier Jahren Bruno Zanella, Leiter Human Resources bei der Flughafen Zürich AG, zum Präsidenten gewählt. In der Hälfte der Amtszeit wechselt das Präsidium mit dem Vizepräsidenten. Die im Jahr 2013 neu gegründete privatrechtliche Stiftung BVK hat ab dem 1. Januar 2014 die operative Führung der Pensionskasse übernommen. Der aus 18 Mitgliedern (je neun Vertretende von Seiten Arbeitnehmer und Arbeitgeber) bestehende Stiftungsrat ist das oberste Organ der verselbstständigten BVK. Die Fusion der Pensionskasse mit der Stiftung BVK wird im Herbst 2014 rückwirkend auf den 1. Januar 2014 erfolgen.

Der Deckungsgrad hat sich seit dem 1. Januar 2013, nach Einzahlung der CHF 2 Milliarden durch den Kanton und einer guten Vermögensrendite von 90.9 % auf 96.1 % (ungeprüfter Wert), per Ende 2013 erhöht.

Gesellschaftliche Verantwortung

Als grösster Landesflughafen der Schweiz garantiert der Flughafen Zürich zusammen mit den in Zürich operierenden Fluggesellschaften eine ausgezeichnete Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich und der gesamten Deutschschweiz an die wichtigsten Metropolen und Märkte der Welt.

Der Flughafen Zürich ist inzwischen aber von einem der am dichtesten besiedelten Gebiete der Schweiz umgeben. Das führt dazu, dass die unterschiedlichen Interessen – Lärm- und Umweltschutz für die Anwohner einerseits, ein nachfrageorientiertes Wachstum des Flugbetriebs andererseits – immer stärker kollidieren. Dieses Spannungsfeld zwischen den Interessen der Wirtschaft, Gesellschaft, Politik und Umwelt ist eine der grössten Herausforderungen, der sich die Flughafenbetreiberin immer wieder aufs Neue stellen muss. Klar ist, dass es, mehr denn je, Rahmenbedingungen braucht, die diesem Spannungsfeld gerecht werden, ohne den Flughafen Zürich unnötig einzuengen.

Volkswirtschaftliche Bedeutung

Der Flughafen Zürich ist ein regionaler, nationaler und internationaler Verkehrsknotenpunkt, eine der grössten Arbeitsstätten im Kanton Zürich, ein Dienstleistungszentrum und damit ein eigener Wirtschaftsstandort innerhalb des Kantons Zürich: Rund 280 Unternehmen beschäftigen am Flughafen Zürich mehr als 25'000 Menschen und schaffen gemeinsam eine Wertschöpfung von rund CHF 6 Mrd. Zusätzlich ermöglicht der Flughafen Zürich durch seine effiziente Infrastruktur 184 direkte Flugverbindungen in die ganze Welt, ist Drehscheibe für rund 415'400 Tonnen Fracht, sorgt für einen herzlichen Empfang von 10'000 Übernachtungstouristen pro Tag und stärkt damit den Tourismusstandort Schweiz. Dies sind die Resultate einer im Jahr 2013 durch die BAK Basel und Infras erstellten Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich¹⁾.

Verbände, Interessengemeinschaften und politischer Dialog

Wie schon in den vorangegangenen Jahren hat die Flughafen Zürich AG ihre konstruktive Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Branchenverbänden auch im Jahr 2013 fortgesetzt. Insbesondere in der Swiss International Airports Association (SIAA), dem Verband der sechs Schweizer Flughäfen mit regelmässigem Linienvkehr, konnten die Interessen verstärkt gebündelt und mit einer Stimme in den politischen Prozess eingebracht werden.

Aber auch die Information von und der Dialog mit kritischen Organisationen rund um den Flughafen Zürich wurde weiter intensiviert. Insbesondere zu den Ausbaurbeiten am Pistensystem, welche durch den Staatsvertrag mit Deutschland nötig werden, hat das Management der Flughafenbetreiberin an verschiedenen Informationsanlässen in der Region proaktiv die Position des Flughafens sachlich dargestellt und Fragen offen beantwortet.

Daneben wurde die über die vergangenen Jahre etablierte Strategie zur systematischen Information von wichtigen politischen Akteuren weiter verfolgt. Besonders erwähnenswert ist, dass neben dem alljährlichen Gemeindevorstand für die Anrainergemeinden auch im abgelaufenen Jahr direkte Informationsveranstaltungen für einige Fraktionen des kantonalen Parlamentes durchgeführt wurden. Die Stärkung der Region ist für die Flughafen Zürich AG ein wichtiges Anliegen. Sie engagiert sich deshalb im Verein Flughafenregion Zürich, der ein aktives Wirtschaftsnetzwerk und die Standortentwicklung des gesamten Glatttals zum Ziel hat.

Politische Rahmenbedingungen

Das Schweizer Parlament hat im vergangenen Jahr den Staatsvertrag mit Deutschland über die Anflüge auf den Flughafen Zürich genehmigt. Die beiden Räte zeigen damit, dass sie die Bedeutung dieses Vertrags für die Schweiz, ihre Wirtschaft und insbesondere ihre Luftfahrt erkannt haben, und dieser Vertrag die für die zukünftige Entwicklung nötige Rechts- und Planungssicherheit schaffen kann. In Deutschland hingegen wurde der Ratifikationsprozess sistiert. Die Flughafen Zürich AG setzt sich weiterhin aktiv für den Staatsvertrag und damit auch für die dringend benötigte Rechts- und Planungssicherheit ein. Nur so können die anstehenden Herausforderungen der Luftfahrt langfristig gemeistert werden. Nach der Konstituierung der neuen Bundesregierung im Dezember 2013 ist der neue Bundesverkehrsminister nun aufgefordert, den Ratifikationsprozess für den nach langen Verhandlungen paraphierten und von den beiden damaligen Verkehrsministern unterzeichneten Staatsvertrag fortzusetzen.

¹⁾ Weitere Informationen unter www.flughafen-zuerich.ch/volkswirtschaft

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Am 26. Juni 2013 verabschiedete der Bundesrat das Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Mit diesem Objektblatt verfügt der Flughafen Zürich erstmals über eine raumplanerische Grundlage, was die Rechts- und Planungssicherheit erheblich erhöht. Der nun publizierte Teil des Objektblatts basiert auf den heutigen Betriebsrichtungen mit dem bestehenden Pistensystem.

In einem weiteren Planungsschritt wird der Bundesrat über die Anpassungen entscheiden, die sich aus der betrieblichen Umsetzung des Staatsvertrags mit Deutschland und aufgrund sicherheitstechnischer Optimierungen ergeben.

Eine solche Etappierung ermöglicht es auch, die planerischen Grundlagen für bauliche und betriebliche Anpassungen aufgrund sicherheitstechnischer Optimierungen am Flughafen zu schaffen, die in keinem Zusammenhang mit dem Staatsvertrag stehen. Das ist nötig, weil Flughafenbauten und Betriebsänderungen, die erhebliche Auswirkungen auf Umwelt, Raum und Kapazität haben, ohne rechtliche Grundlage im SIL-Objektblatt nicht realisiert werden dürfen. Um den Staatsvertrag umsetzen zu können, werden gemäss heutigen Erkenntnissen die Verlängerungen der Piste 28 (Landungen aus dem Osten) und der Piste 32 (Starts in Richtung Norden) verbunden sein. Der Flugbetrieb gemäss Staatsvertrag ist im Objektblatt aber erst als Vororientierung eingetragen und damit noch nicht rechtsverbindlich. Der Flughafen kann aber darauf aufbauend die notwendigen Planungsschritte zur Vorbereitung einleiten. Über diese Pistenverlängerungen werden vor dem Bund zuerst die Regierung und der Kantonsrat des Kantons Zürich und letztlich die Zürcher Stimmbevölkerung zu entscheiden haben. Ebenfalls als Vororientierung eingetragen ist der gekrümmte Nordanflug als Alternative zu den heutigen Südanflügen. Über diese Option wird ebenfalls erst in einer nächsten Etappe definitiv entschieden.

Lärmgebührenmodell

Wie vom BAZL gefordert, hat die Flughafen Zürich AG das revidierte Lärmgebührenmodell per 1. Mai 2013 vorläufig umgesetzt. Mit der Anpassung sollte wieder eine lenkende Wirkung erzielt werden. Das heisst, Fluggesellschaften sollen, wenn immer möglich, für ihre Flüge von und nach Zürich lärmgünstige Maschinen einsetzen. Aufgrund der technischen Entwicklungen waren davor nur noch rund zehn Prozent aller am Flughafen Zürich verkehrenden Flugzeuge gebührenpflichtig gewesen. Gegen das revidierte Modell wurde jedoch von Anwohnerseite Beschwerde erhoben. Aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 30. Oktober 2013 muss das Modell insbesondere für die Tagesrandzeiten und die Nacht nochmals nachgebessert werden. Dafür setzte das BAZL der Flughafen Zürich AG mit Verfügung vom 14. November 2013 eine Frist bis Ende 2014.

Schutzkonzept Süd

Das BAZL hat Anfang Dezember das so genannte Schutzkonzept Süd des Flughafens Zürich genehmigt. Danach sollen die Schlafzimmerfenster lärmexponierter Wohnliegenschaften unter dem Südanflug auf die Piste 34 mit einem Schliessmechanismus ausgerüstet werden. Vom Konzept profitieren die Bewohner von rund 1'300 Gebäuden in den Städten Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen, Zürich und Dübendorf. Dank dem Mechanismus sollen die Schlafzimmerfenster frühmorgens vor dem ersten Südanflug automatisch geschlossen werden, so dass die Bevölkerung im Süden des Flughafens Zürich vor zusätzlichen Aufwachreaktionen geschützt wird. Weil der verwendete Perimeter nicht direkt auf akustischen Kriterien basiert (sondern solche nur mittelbar berücksichtigt) und diesbezüglich nach wie vor keine klaren rechtlichen Vorgaben bestehen, verpflichtet das Bundesamt die Flughafenbetreiberin, innerhalb von zwei Jahren ein ergänzendes Schutzkonzept vorzulegen, das die neuesten Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt. Diese Anpassungen sollen dann Gegenstand eines neuen Verfahrens bilden.



Mitarbeitende, Gesellschaft und Umwelt | Hintergrundgespräch

Interview mit Thomas Graber, Projektleiter Aufwertung Terminal 2



Das Projekt «Aufwertung Terminal 2» beinhaltet eine umfassende Sanierung des Terminals 2 bis ins Jahr 2015. Während des laufenden Betriebs wird das gesamte Gebäude auf die Grundstruktur zurückgebaut und dann in Etappen komplett neu aufgebaut. Mit diversen baulichen Massnahmen werden die Infrastruktur und das Erscheinungsbild verbessert und somit auch die Nutzerfreundlichkeit für Passagiere erhöht. Die Gesamtsanierung Terminal 2 ist aktuell das grösste Bauprojekt der Flughafen Zürich AG und wohl schweizweit eine Referenz für einen effizienten Gesamtumbau eines Gebäudes im laufenden Betrieb. Thomas Graber zeichnet sich auf baulicher Seite als Gesamtprojektleiter für die Aufwertung verantwortlich. Der gelernte Hochbauzeichner und Maurer absolvierte eine Weiterbildung in Bauleitung und Projektleitung an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften in Winterthur. Graber arbeitet seit dem Jahr 2007 bei der Flughafenbetreiberin.



Flughafen Zürich AG (FZAG): Sie leiten dieses Bauprojekt nunmehr seit dem Jahr 2009, also über vier Jahre. Ein langes Engagement ...

Thomas Graber (TG): Das ist es, aber auch ein sehr spannendes. Das Projekt «Aufwertung Terminal 2» ist in fünf Etappen unterteilt. Es vereint viele Teilprojekte und ist deshalb hochkomplex. Gewisse Projekte wurden losgelöst und vorgezogen, so zum Beispiel der Umbau der Ankunftshalle 2, die Gepäckausgabe, die Arrival-Duty-Free-Verkaufsfläche, die Swiss Arrival Lounge und der Zolldurchgang. Der südliche Teil der Check-in-Halle wurde bis auf die Grundelemente rückgebaut und neu errichtet, die Eröffnung und Inbetriebnahme findet dieser Tage statt. Zu diesem Zeitpunkt wird die alte Passerelle zwischen dem Terminal 2 und dem Airport Center geschlossen und der Umbau des nördlichen Gebäudeteils beginnt. Das dauert dann nochmals rund zwei Jahre.



FZAG: Die Bauarbeiten finden ja mitten im Passagierbetrieb statt, wie funktioniert das?

TG: Das ist tatsächlich eine grosse Herausforderung, die von uns eine äusserst genaue Planung und von den Passagieren wie auch den Flughafenpartnern eine grosse Portion Geduld verlangt. Es ist ein komplexes Unterfangen, denn das Terminal 2 ist ein Herzstück des Flughafens, hat also auch Publikumsverkehr, Abholer, Bringer und Besucher, die hier einkaufen oder einkehren. Der Umbau funktioniert, weil wir in Etappen arbeiten. Die Teilprojekte bleiben überschaubar und die Teilerfolge beziehungsweise jeweiligen Abschlüsse einer Etappe geben Energie zum Durchhalten.

FZAG: *Wie bewahrt man als Gesamtprojektleiter in einem solchen Projekt den Überblick?*

TG: Man darf sich nicht im Kleinen verfangen, sondern muss das Gesamtziel bezüglich Kosten, Terminen und Qualität im Auge behalten. Rund 80 Prozent meiner Zeit gilt der Koordination und Abstimmung. Ich habe das Glück, mit einem äusserst motivierten und fähigen Team zusammenarbeiten zu dürfen. Im Kernteam sind auch die Kompetenzen klar geregelt: Ein Projektleiter aus dem Terminal Engineering koordiniert alle Bestellungen, welche die Prozesse innerhalb des Gebäudes betreffen. Das beinhaltet Wünsche der Flughafenpartner zur Infrastruktur, also vom Telefon bis zum Check-in-Schalter. Diese Wünsche fliessen alle in ein Gremium und werden dort bewertet.

FZAG: *Wo liegen die grössten Herausforderungen in diesem Projekt?*

TG: Wir bauen mitten im Flughafenbetrieb, es muss also sichergestellt sein, dass einerseits keine Unfälle geschehen und andererseits die Passagierprozesse weiterhin laufen. Bei einem mehrjährigen Bauprojekt wie diesem macht sich zudem eine gewisse Langatmigkeit breit – es ist deshalb auch wichtig, die involvierten Parteien immer wieder ans Ziel zu erinnern, quasi «bei der Stange» zu halten, wenn es zeitweise etwas stockend vorangeht. Das war zum Beispiel so, als wir letzten Winter infolge Witterungsverhältnissen im Zeitplan zurücklagen und dann enorm aufholen mussten.

FZAG: *Die Aufwertung kostet rund CHF 230 Mio., Kosten und Termine sind eng gesetzt, Verzögerungen kriegt der Flugbetrieb unmittelbar zu spüren. Das ist viel Verantwortung. Bereitet Ihnen das Projekt schlaflose Nächte?*

TG: Nein, die bereitet mir höchstens meine kleine Tochter, die letzten Sommer zur Welt kam. Das Terminal 2 prägt mein Arbeitsleben nun seit über vier Jahren, da lernt man, sich zu arrangieren. Matchentscheidend ist das gute Team und dass es zwischenmenschlich stimmt. Ausserdem stemme ich das Projekt nicht alleine – neben den Bauarbeitern sind intern und extern rund 60 Personen in die Planung involviert. Ich denke auch, in den «strengen Zeiten» hilft mir mein Hintergrund als Maurer: Letztlich wird in erster Linie gehämmert und gemauert.

FZAG: *Was freut oder fasziniert Sie besonders an diesem Projekt?*

TG: Ich bin mit diesem Projekt schon lange verbunden. Lustiger Zufall: Das Gebäude Terminal 2 und ich, wir sind praktisch auf den Tag genau gleich alt. Das Terminal 2 wurde am 1. November 1975 eröffnet, ich erblickte am 3. November 1975 das Licht der Welt. Apropos Licht: Ein besonderer Aufsteller ist für mich die neue Fassade des Terminals 2 Richtung Vorfahrt. Die grosse Glasfront lässt viel Licht ins Gebäude und erlaubt eine räumliche Grosszügigkeit, die dem Gebäude guttut. Das ist schon einmalig schön.

Lärmmanagement und Anwohnerschutz

Erfassen der Fluglärmbelastung

Die eidgenössische Lärmschutzverordnung (LSV) schreibt im Artikel 38 vor, dass Fluglärmimmissionen durch Berechnungen ermittelt werden müssen. Diese Berechnungen werden jährlich von der EMPA anhand effektiver Flugbewegungen, Flugspuren sowie Emissionsdaten jeglicher am Flughafen Zürich verkehrender Flugzeugtypen durchgeführt. Zudem betreibt die Flughafen Zürich AG ein Lärmmessstellen-Netz mit ortsfesten Messstationen, um die Diskussion um die Thematik Fluglärm zu objektivieren. Dieses Messstellen-Netz umfasst zurzeit 14 Anlagen, wovon 13 in Betrieb sind. Eine Anlage ist aufgrund eines Umbaus vorübergehend ausser Betrieb. Durch diese punktuellen Messungen kann die Entwicklung der Lärmbelastung an einem bestimmten Standort langfristig beobachtet werden. Die Fluglärmbelastung an den Messstationen blieb im Vergleich zum Vorjahr auf demselben Niveau.

Neues Lärmgebührenmodell

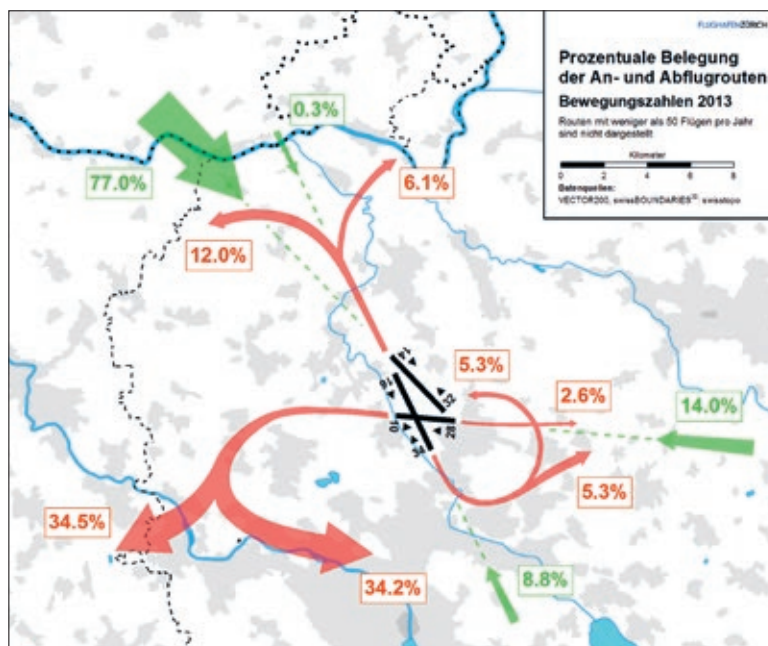
Durch Erhebung von Lärmgebühren sollen Fluggesellschaften angehalten werden, mit möglichst leisen Flugzeugen nach Zürich zu fliegen. Im Lärmgebührenmodell werden alle Jet-Flugzeuge in eine der fünf Lärmklassen mit unterschiedlich hohen Gebührenansätzen eingeteilt. Um die Lenkungswirkung langfristig zu gewährleisten, wurde 2013 das Lärmgebührenmodell aus dem Jahr 2000 revidiert, da mittlerweile eine Mehrheit der in Zürich landenden Maschinen zur lärmgünstigsten, ge-

bührenfreien Lärmklasse gehören. Durch die neue Lärmklasseneinteilung haben wieder rund 75 % aller Landungen eine Lärmgebühr zu entrichten. Für jede Lärmklasse existieren unterschiedliche Tarife, welche pro Landung und Start anfallen. Zusätzlich werden Nachtstundentarife erhoben, welche differenziert nach Lärmklasse und nach Zeitpunkt der Landung resp. des Starts erhoben werden. Neu wurde die Tarifierung während der sensiblen Tagesrandstunden zwischen 21 und 22 Uhr und während 6 und 7 Uhr in die Lärmgebührensensitivität aufgenommen. Dieses revidierte Modell wurde trotz zweier Beschwerden ab 1. Mai 2013 vorläufig umgesetzt.

Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen

Die Anzahl Flugbewegungen und deren Verteilung auf die verschiedenen Pisten sind für die Lärmbelastung von zentraler Bedeutung. Besonders Flüge während der Nachtzeit (22 – 6 Uhr) werden von der Bevölkerung oft als störend wahrgenommen. Im Jahr 2013 betrugen die Nachtflugbewegungen rund 3.9 % (2012: 4.1 %) der Gesamtbewegungen. Für insgesamt 186 Flüge (2012: 273 Flüge), die während der Nachtflugsperrezeit stattfanden, wurden Ausnahmegewilligungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen berechtigter Gründe genehmigt. Die Flughafen Zürich AG ist bemüht, die Anzahl Flüge während der Nachtzeit durch kontinuierliche Optimierung der Abflugpünktlichkeit zu minimieren.

Verteilung der An- und Abflüge 2013



Überwachung der Abflugrouten

Die An- und Abflugrouten des Flughafens Zürich sind so festgelegt, dass dicht besiedelte Gebiete möglichst vor direkten Überflügen verschont werden. Die Einhaltung dieser so genannten lärmgünstigen Flugrouten ist tagsüber mindestens bis zu einer Höhe von 5'000 Fuss (ft) verbindlich, in der Nacht sogar bis Flugfläche 80 (ca. 8'000 ft) und wird von der Flughafen Zürich AG kontinuierlich überprüft.

Bei einer erheblichen Abweichung von diesen verbindlichen Flugrouten wird im Sinne der Lärmbekämpfung der fehlbare Abflugvorgang genau untersucht. Lassen sich keine berechtigten Gründe wie Ausweichen von Gewitterzellen oder konkrete Anweisungen der Flugsicherung feststellen, wird mit dem betreffenden Piloten zwecks Detailabklärung Kontakt aufgenommen. Durch dieses Vorgehen werden Fluggesellschaften angehalten, das zukünftige Abflugverhalten zu optimieren.

Schallschutzmassnahmen und Rückerstattungen

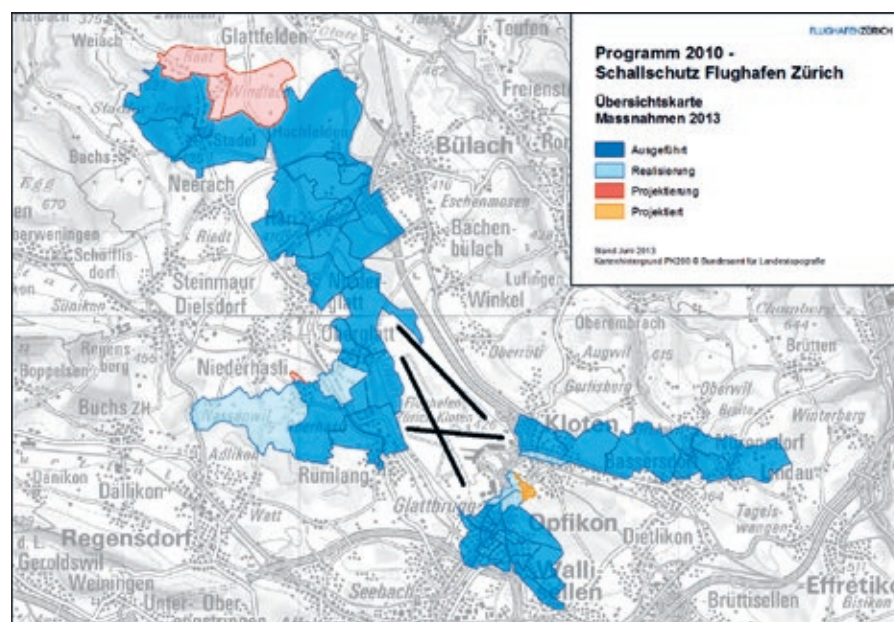
Das Schallschutzprogramm ist neben der Lärmbekämpfung an den Triebwerken ein wichtiges Element der Fluglärmbekämpfung. Es setzt bei der passiven Schallschutzmassnahmen an Gebäuden an und finanziert Schallschutzmassnahmen. Als Anlagehalterin ist die Flughafen Zürich AG gesetzlich verpflichtet, für diese Schutzmassnahmen aufzukommen. Leistungsberechtigt sind Hauseigentümer, deren Liegenschaften lärmempfindliche Räume aufweisen und in einem definierten Perimeter – dem sogenannten Schallschutzperimeter – liegen. Denjenigen Hauseigentümern, die bereits auf eigene Initiative Schallschutzfenster eingebaut haben, wird der Betrag ihrer Investition von der Flughafen Zürich AG rückerstattet. Zwischen 1999 und 2013 wurden rund CHF 171 Mio. für Schallschutzmassnahmen an über 4'200 Gebäuden ausgegeben. Von CHF 20.6 Mio. Ausgaben im Jahr 2013 entfielen CHF 10.6 Mio. auf Sanierungen und CHF 10.0 Mio. auf Rückerstattungen.

Flugwegabweichungen

	2013	2012	2011
Total der registrierten Abweichungen	5'283	4'025	3'208
davon eingeleitete Ermittlungen	117	166	235
Eingestellte Ermittlungen mit Belehrung	119	160	247
Aussprache mit Piloten/Chefpiloten	29	7	9
Meldungen an das BAZL ¹⁾	0	0	6

¹⁾ Die vom Vorjahr beim BAZL noch hängigen Verfahren sind enthalten.

Übersichtskarte Schallschutzmassnahmen 2013



© 2014 swisstopo (BA140052/BA140053)

Umwelt

Umweltverantwortung

Der Betrieb des Flughafens Zürich hat Auswirkungen auf die Umwelt. Die Flughafen Zürich AG als Betreiberin der Mobilitätsdrehscheibe trägt deshalb eine grosse Verantwortung, den Betrieb und die Weiterentwicklung so zu gestalten, dass diese Auswirkungen so gering wie möglich ausfallen und sich stets innerhalb des gesetzlich zulässigen Rahmens bewegen. Zusammen mit ihren Partnern am Flughafen unternimmt die Flughafen Zürich AG grosse Anstrengungen, dieses Ziel zu erreichen. Thematisch sind die Schwerpunkte dazu im Umweltleitbild des Unternehmens festgehalten: Neben dem zentralen Thema Fluglärm sind dies die Luftqualität, der Klimaschutz, der Energieverbrauch und der Flughafen als Lebensraum für Pflanzen und Tiere.

Umweltmanagementsystem

Seit 2001 betreibt die Flughafen Zürich AG ein nach der ISO-Norm 14001:2004 zertifiziertes Umweltmanagementsystem (UMS). Mit dem System werden sämtliche umweltrelevanten Prozesse erfasst und bearbeitet. Jährlich findet eine interne Überprüfung der Umweltleistung statt, wobei ständig nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht wird. Ziel ist es, nicht nur sämtliche Umweltauswirkungen des Unternehmens zu kennen, sondern die Prozesse stetig zu verbessern.

Gemäss dem dreijährigen Zyklus wurde die Flughafen Zürich AG im vergangenen Jahr erfolgreich rezertifiziert. Das umfangreiche Audit durch externe Experten wurde zeitgleich mit der Auditierung weiterer Managementsysteme absolviert. Der Flughafen Zürich AG wurde dabei ein sehr hohes Umweltbewusstsein attestiert. Zu den wichtigsten Aufgaben gehört es denn auch, alle Mitarbeitenden für umweltgerechtes Verhalten am Arbeitsplatz und bei der Planung der Projekte zu sensibilisieren.

Umfangreiches Datenmanagement

Grundlage für einen messbaren Erfolg im Umweltschutz ist die Verfügbarkeit von exakten Daten. Nur dank diesen können messbare Ziele gesetzt und diese objektiv überprüft werden. Am Flughafen Zürich sind deshalb mehrere Messstellen in Betrieb, welche genaue Daten zur Luftqualität und zu meteorologischen Parametern liefern. Auch die Zahlen zum Energie- und Wasserverbrauch werden über Messstellen erhoben. Die übrigen Daten werden jährlich flughafenweit gesammelt, erfasst und in Form branchenüblicher Kennzahlen zusammengefasst.

Umweltbaubegleitung

Die Flughafen Zürich AG beschäftigt sich intensiv mit der umweltgerechten Planung und Umsetzung von Bauprojekten. Verschiedene Entwicklungen wie das Passagierwachstum am Flughafen Zürich und der Trend zu immer grösseren Flugzeugen, aber auch die Veränderung der politischen Rahmenbedingungen, haben Um- und Ausbauprojekte zur Folge. Sämtliche Bauprojekte, seien es noch so kleine, werden auf ihre ökologischen Auswirkungen während der Realisierung, aber auch beim späteren Betrieb beurteilt. Die grösseren Vorhaben werden mit Blick auf den Umweltschutz eng begleitet. Stets sind die von der Flughafen Zürich AG festgelegten Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte Bestandteil der Submissionsbestimmungen und Werkverträge.

Dialog über Umweltthemen

Transparenz über unsere Prozesse steht an erster Stelle. Wir begrüssen an verschiedenen Veranstaltungen, wie Rundfahrten, Führungen und Vorträgen, jährlich hunderte Interessierte, welche sich über Umweltschutzthemen informieren möchten. Auch auf den Zuschauerterrassen lässt sich Wissenswertes zu Umweltthemen erfahren. Und die Wanderausstellung zum Umweltschutz zeigt am Flughafen selbst und an externen Ausstellungsorten anschaulich, mit welchen Herausforderungen der Flughafen Zürich in Sachen Umweltschutz konfrontiert ist und wie er sie meistert.

Selbstverständlich stehen weitere Informationsmittel zur Verfügung, welche zeigen, was die Flughafen Zürich AG für den Umweltschutz unternimmt. Diese Broschüren und detaillierten technischen Berichte werden laufend aktualisiert und sind auf der Unternehmens-Website abrufbar.

Energie

Energieverbrauch

Der Flughafen Zürich gehört mit seinem Verbrauch an Wärmeenergie und elektrischem Strom zu den Grossverbrauchern. Im Jahr 2013 betrug der Wärmeverbrauch am gesamten Flughafen 119'168 MWh, was einer Zunahme um 5.5 % entspricht. Diese erklärt sich hauptsächlich mit dem kalten Frühling und den im Vergleich zum Vorjahr tiefen Temperaturen am Jahresende. Auch der Strombedarf hat leicht zugenommen, und zwar um 0.8 % auf 195'347 MWh.

Massnahmen zur Reduktion

Die Flughafen Zürich AG setzt laufend Massnahmen um, die den Verbrauch senken. Ein Team arbeitet ausschliesslich an ständigen Betriebsoptimierungen der Anlagen. Im Jahr 2013 beispielsweise wurden am Ende 2011 neu in Betrieb genommenen Dock B sowie am Sicherheitskontrollgebäude Optimierungen vorgenommen, welche den Energiebedarf langfristig senken. Neu in Betrieb ging die Kältezentrale auf dem Dach der Gepäcksortieranlage, welche in Zukunft im Sommer wesentlich effizienter Kälte zur Verfügung stellt als die alten Anlagen. Einen wesentlichen Teil zur Reduktion des Wärmebedarfs

trägt die laufende Sanierung der Gebäude bei. Heutige Standards und Möglichkeiten bei der Dämmung der Gebäudehülle und in der Klimatisierung ermöglichen deutliche Energieeinsparungen.

Grossverbrauchervereinbarung

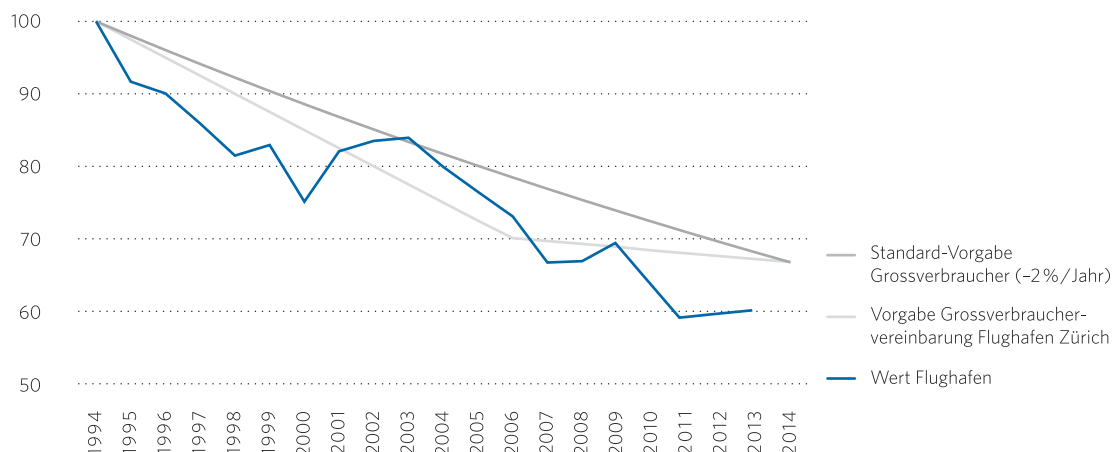
Der spezifische Gesamtenergieverbrauch am Flughafen Zürich konnte im Berichtsjahr nicht gesenkt werden. Er liegt jedoch auf dem Niveau der beiden Vorjahre und damit weiterhin deutlich unterhalb der Zielvorgabe der Baudirektion des Kantons Zürich. Die Grossverbrauchervereinbarung, welche die für den Gebäudebestand am Flughafen verantwortlichen Firmen (Flughafen Zürich AG, Priora, Acron AG und SBB) mit der Baudirektion des Kantons Zürich abgeschlossen haben, ist damit weiterhin erfüllt. Gemäss der Vereinbarung, die seit 1998 besteht, muss der Energieverbrauch bezogen auf die beheizte oder klimatisierte Fläche (Energiebezugsfläche) und das Passagieraufkommen, jährlich um 2 % reduziert werden. Mit dieser Vereinbarung verzichten die Behörden auf Detailvorgaben und die Unternehmen können weitgehend selbst entscheiden, mit welchen Massnahmen sie die Energieziele erreichen.

Entwicklung Energiebilanz Flughafen Zürich

	2013	2012	2011
Am Flughafen genutzte Wärme (MWh)	119'168	112'948	108'415
Am Flughafen genutzter Strom (MWh)	195'347	193'896	185'250
Total Energieverbrauch (MWh)	314'515	306'844	293'665

Entwicklung spezifischer Gesamtenergieverbrauch Flughafen Zürich (Stand 1.1.2014)

Spezifischer Energieverbrauch
(in %)



Energie

Langjährige Entwicklung

Die Flughafen Zürich AG setzt bereits seit Jahren Massnahmen um, um ihren Energieverbrauch zu senken. Und dies mit Erfolg: Obwohl der Flughafen Zürich in den letzten Jahren stetig gewachsen ist und heute rund 50 % mehr Energiebezugsfläche aufweist sowie 60 % mehr Verkehr abwickelt als noch vor 20 Jahren, ist der Energieverbrauch stabil geblieben. Grossen Anteil an dieser positiven Entwicklung haben die in den letzten Jahren erfolgten Sanierungen zahlreicher Gebäude und anderer Infrastrukturen. Ebenso wichtig war, dass im Zuge der 5. Baustufe in den Jahren 2000 – 2004 energiesparende Gebäude realisiert wurden.

Wärme- und Stromproduktion

Die Wärme wird am Flughafen Zürich primär durch das flughafeneigene Heizkraftwerk bereitgestellt. Dieses wird durchschnittlich zu 90 % mit Erdgas und zu 10 % mit Heizöl betrieben und produziert dank der Wärme-Kraft-Koppelung gleichzeitig auch Strom. So wird der Brennstoff optimal verwertet. Im Dock E ermöglichen es so genannte Energiepfähle, eine Form der Geothermie-Nutzung, einen wesentlichen Teil der benötigten Energie im Winter zu gewinnen und im Sommer überschüssige Wärme in den Untergrund abzuführen.

Während der Wärmeverbrauch am gesamten Flughafen über die letzten 20 Jahre betrachtet gesunken ist, stieg gegenläufig der Stromverbrauch stetig leicht an. Die Einsparungen durch immer effizientere Verbraucher wird dabei durch gesteigerte Ansprüche an den Komfort und die Zunahme an stromverbrauchenden Geräten mehr als

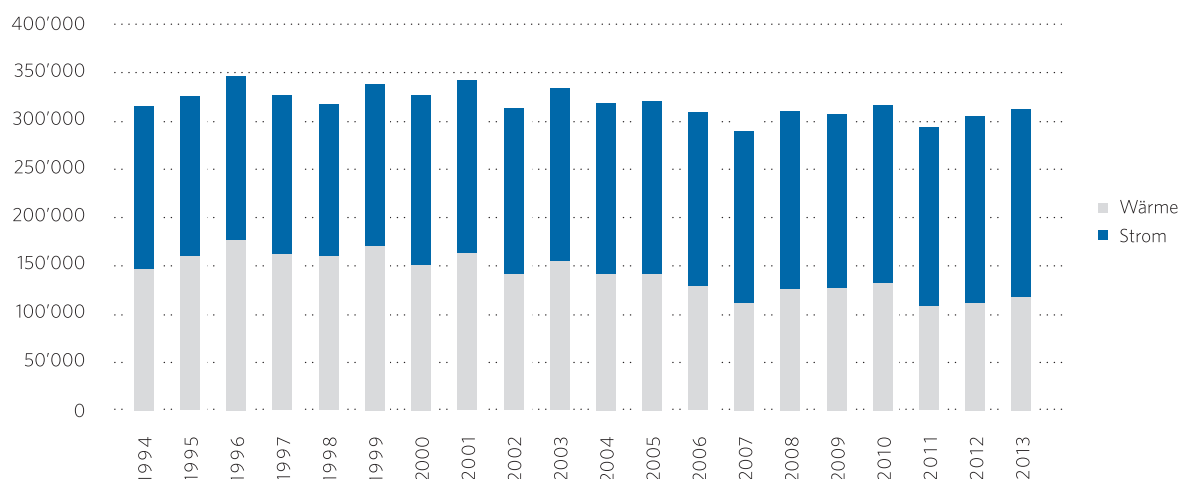
aufgewogen. Das Wachstum des Flughafens Zürich mit mehr Passagieren und mehr Besuchern zeigt hier direkte Auswirkungen. Der Flughafen Zürich bezieht den Strom zu 91.5 % ab dem öffentlichen Netz von den Industriellen Betrieben der Stadt Kloten (IBK) und zu 8.2 % ab dem Heizkraftwerk der Flughafen Zürich AG. Die restlichen 0.3 % stammen aus der Produktion der Photovoltaikanlage auf dem Dach des Docks E sowie der Notstromaggregate.

Energiestrategie 2030

Die Flughafen Zürich AG hat sich im vergangenen Jahr intensiv mit ihrer zukünftigen Energieversorgung beschäftigt. Die «Energiestrategie 2050» des Bundes und der damit verbundene Ausstieg aus der Kernenergie sowie weitere zu erwartende Entwicklungen im Energiebereich veranlassten das Unternehmen, die heutige Situation genau unter die Lupe zu nehmen und Szenarien für die Zukunft zu entwerfen. Als Resultat liegt nun seit Ende 2013 die Energiestrategie 2030 vor, welche die sichere, wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Versorgung des Flughafens Zürich mit Energie zum Ziel hat. In der Strategie sind drei konkrete Ziele festgehalten. Dabei geht es um die Reduktion des Primärenergieverbrauchs als oberstes Ziel, weil jede eingesparte Einheit Energie nicht erzeugt und auch nicht übertragen werden muss. Das spart Ressourcen und Kosten. Als weitere Ziele werden die Glättung des Spitzenbedarfs sowie die Erhöhung der Energieautonomie angestrebt. Die notwendigen Massnahmen zu Erreichung dieser Ziele werden in den Projekten und in der regulären Infrastrukturplanung getroffen.

Entwicklung der Energiebilanz seit 1994

Verbrauch in MWh



Globales Klima

Flughafenweites Inventar

Der Klimaschutz bildet einen der Schwerpunkte im Umweltschutz am Flughafen Zürich. Das einzige Klimagas, welches am Flughafen Zürich in relevanten Mengen anfällt, ist das Kohlendioxid (CO₂). In einem detaillierten Emissionsinventar werden sowohl die CO₂-Emissionen der Flughafen Zürich AG als auch jene der übrigen Quellen am Flughafen Zürich dokumentiert. Dieses wird auf der Grundlage des GHG-Protokolls (Greenhouse Gas), ergänzt durch weitere Anleitungen des internationalen Flughafenverbandes ACI, erstellt. Die einzelnen CO₂-Quellen werden dabei verschiedenen Einflussbereichen, sogenannten Scopes, zugeordnet. Scope 1 umfasst «eigene Quellen» (z.B. Fahrzeuge, Wärmeversorgung, eigene Stromproduktion), Scope 2 entspricht der «extern bezogenen Energie» (Netz-Elektrizität) und die «übrigen Flughafenquellen» sind unter Scope 3 zusammengefasst (z.B. Abfertigung, Flugzeuge). Die von der Flughafen Zürich AG direkt beeinflussbaren Quellen (Scopes 1 und 2) machen nur einen sehr kleinen Teil von rund einem Prozent aller Emissionen aus, welche das gesamte System Flughafen Zürich verursacht. Den grössten Anteil am Ganzen haben die Flugzeuge auf ihren Flügen zu den verschiedenen Destinationen (enthalten in Scope 3).

Freiwillige CO₂-Reduktionsziele

Um den Ausstoss von CO₂ in den Scopes 1 und 2 weiter zu reduzieren, hat sich die Flughafen Zürich AG selbst freiwillige Reduktionsziele gesetzt. Bis ins Jahr 2020 soll der Ausstoss von CO₂ für die Scopes 1 und 2 auf 30'000 Tonnen und bis 2030 auf 20'000 Tonnen reduziert werden. Das entspricht bei wachsender Infrastruktur mehr als einer Halbierung der CO₂-Emissionen gegenüber 1991.

Klimaprogramm

Die Flughafen Zürich AG ist seit 2010 für ihr Klimaschutzprogramm durch Airport Carbon Accreditation akkreditiert. Das unabhängige Zertifizierungssystem wurde 2009 vom europäischen Flughafenverband lanciert. Es umfasst vier Stufen im Umgang mit CO₂, wobei die höchste Stufe den klimaneutralen Betrieb bedeutet. Die Flughafen Zürich AG ist seit Beginn auf der zweithöchsten Stufe akkreditiert, was bedeutet, dass der eigene CO₂-Ausstoss stetig reduziert wird und gleichzeitig die Partner am Flughafen involviert werden und ihrerseits Anstrengungen unternehmen, den Ausstoss zu reduzieren. 78 Flughäfen in Europa und weitere in Asien und Afrika sind mittlerweile akkreditiert.

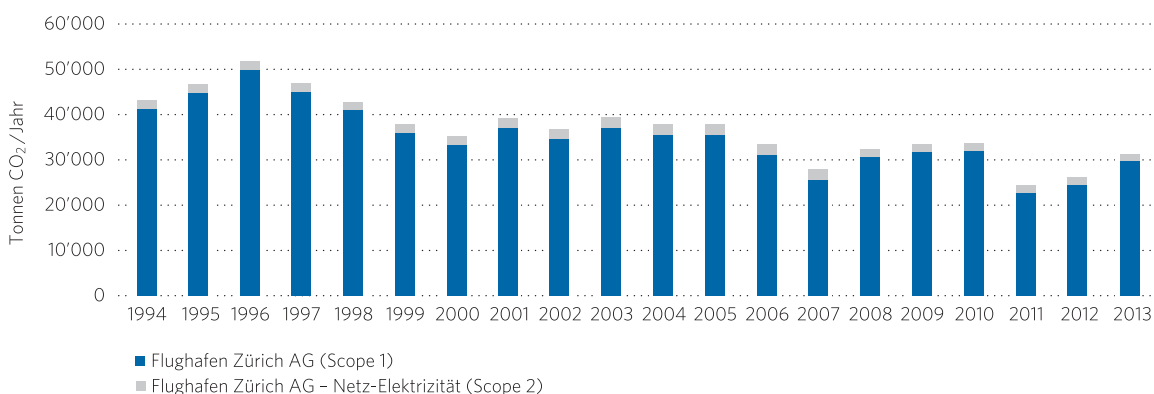
CO₂-Emissionen im Jahr 2013

Im Berichtsjahr betrugen die Kohlendioxid-Emissionen 29'656 Tonnen für Scope 1, 1'517 Tonnen für Scope 2 und 3'409'942 Tonnen für Scope 3. Die Zunahme der Emissionen für Scope 1 ist auf die gesteigerte Stromproduktion sowie den leicht erhöhten Wärmebedarf zurückzuführen.

Aufgrund des revidierten CO₂-Gesetzes und dessen Verordnung ist die Flughafen Zürich AG seit dem 1. Januar 2013 verpflichtet, am Emissionshandelssystem des Bundes teilzunehmen. Im Gegenzug wird die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe rückvergütet.



CO₂-Emissionen Flughafen Zürich nach Scopes seit 1994



Lokale Luftqualität

Luftschadstoffe

Stickoxide (NO_x), Feinstaub (PM, particulate matter) und Ozon (O_3) sind die entscheidenden Luftschadstoffe, welche die lokale Luftqualität am Flughafen Zürich beeinträchtigen. Jährlich wird für jeden Schadstoff der Beitrag der verschiedenen Quellen am Flughafen berechnet, da dieser in der Regel nicht direkt an der Quelle gemessen werden kann. Den grössten Anteil an den Emissionen hat demnach der Flugbetrieb, also die Bewegungen der Flugzeuge am Boden und im Flughafennahbereich in der Luft. Verglichen mit dem Vorjahr präsentiert sich die Situation praktisch unverändert.

Regionale Luftbelastung

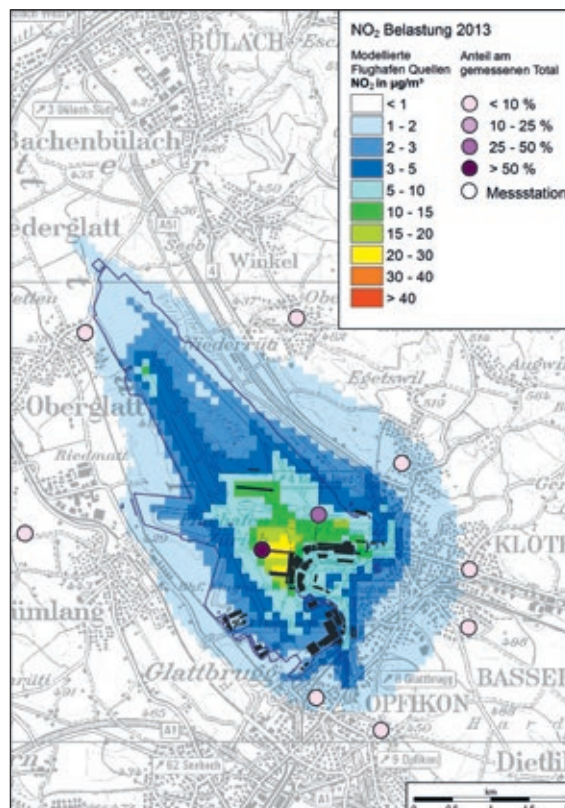
Zusätzlich zu den Emissionen werden für den Hauptschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) auch die Immissionen, also die Belastungen in der Region, modelliert. Dies gibt ein Bild, in welchem Ausmass der Schadstoffausstoss am Flughafen Zürich die regionale Luftqualität beeinträchtigt (siehe Grafik rechts). Deren Präzision konnte mit den Resultaten der diversen Messstellen in der Region bestätigt werden. Ausserhalb des Flughafenperimeters beträgt der Einfluss des Flughafens noch maximal 10 % der Gesamtbelastung. Auch eine ausführliche Studie, welche im vergangenen Jahr zusammen mit dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL) erstellt wurde, zeigte deutlich, dass der Flughafen Zürich zwar auf den Vorfeldflächen starke Immissionen verursacht, ausserhalb des Flughafenperimeters jedoch nur einen geringen Einfluss hat. Der Immissions-Grenzwert wird nur entlang der Hauptverkehrsachsen überschritten, wo zusätzlich hohe Emissionen aus dem Strassenverkehr anfallen. Gegenüber dem Vorjahr blieb die Situation jedoch praktisch unverändert.

Am Flughafen selbst sind einerseits vollautomatische Messstationen im Einsatz, welche mehrere Luftschadstoffe permanent messen. Sie werden im Auftrag des Flughafens durch das AWEL betrieben. Andererseits liefern zwei zusätzliche Messstellen, sogenannte Passivsammler wie sie auch in der Region installiert sind, gezielt Daten zur Luftbelastung direkt neben der Piste und bei den offenen Standplätzen auf dem Vorfeld.

Massnahmen zur Verbesserung

Die stetige Verbesserung der Luftqualität hat bei der Flughafen Zürich AG einen hohen Stellenwert. In den letzten Jahren hat sich die Schadstoffbelastung auch trotz mehr Betrieb stabilisiert. Verschiedene Massnahmen haben zum Ziel, die Betriebsstunden von Verbrennungsmotoren zu reduzieren oder deren Verbrennungsprozess an sich zu optimieren. Zum Beispiel hat sich der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen anstelle von Diesel- und Benzinfahrzeugen mittlerweile etabliert. In der Bodenabfertigung kommen immer mehr dieser im Gebrauch emissionsfreien Fahrzeuge zum Einsatz. Beim Flugbetrieb, wo die grösste Menge an Emissionen anfällt, kann die Flughafen Zürich AG nur beschränkt Einfluss nehmen. Sie arbeitet jedoch an vorderster Front in internationalen Gremien mit, welche sich mit der Reduktion des Schadstoffausstosses der Flugzeugtriebwerke und mit der Optimierung des Betriebs am Flughafen befassen und so für zukünftige Verbesserungen sorgen.

Einfluss des Flughafens auf die lokale Luftqualität in der Region



Wasser und Naturschutz

Wasserverbrauch

Am Flughafen Zürich wurden im vergangenen Jahr 578'552 m³ Trinkwasser verbraucht. Das sind 2 % weniger als im Vorjahr. Zusätzlich wurden 141'886 m³ Grundwasser gefördert und teilweise in technischen Anlagen eingesetzt. Für die Toilettenspülungen wurden zudem 13'427 m³ Regenwasser genutzt. Der Gesamtverbrauch an Frischwasser betrug 733'865 m³, was eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Der Verbrauch an Frischwasser pro Passagier beträgt damit 29.5 Liter.

Natur und Landschaft

Grünflächen am Flughafen

Der Flughafen Zürich bedeckt innerhalb des eingezäunten Geländes eine Fläche von 780 Hektaren. Rund die Hälfte davon besteht aus Grünflächen, welche einen ausgedehnten Naturraum bilden und für Tiere und Pflanzen wertvolle Nischen bieten. Ein Teil der Wiesen neben dem Sicherheitsbereich wird als technische Anlage für die ökologische Behandlung des mit Enteisermittel belasteten Abwassers genutzt. 74 Hektaren sind Wald- und Naturschutzflächen, davon 44 Hektaren bundesrechtlich geschützte Flachmoorflächen. Zusammen mit den angrenzenden Naturschutzgebieten im Westen und Osten bilden sie die Überreste einer ehemaligen Flachmoorlandschaft.



Seltene Arten

Heute bilden die Grünflächen innerhalb des Flughafenzauns ein Mosaik aus extensiven Wiesen, Riedwiesen, Bruchwald und Flachmoor, welches seltenen Arten dank dem schützenden Flughafenzaun ein ideales Rückzugsgebiet bietet. Im Berichtsjahr konnten im nördlichen Teil des Flughafens zum wiederholten Mal brütende Graumammern, die in der Schweiz sehr selten geworden sind, beobachtet werden. Ebenfalls eingerichtet hat sich mittlerweile der Biber, welcher vor zwei Jahren ins Flughafen-gelände eingewandert ist und seither munter Stauden und Bäume fällt.

Pflegemassnahmen und Vogelschlag

Die Flughafen Zürich AG bewirtschaftet die Grünflächen naturnah und ökologisch. Ohne die Pflegemassnahmen des Menschen würde die Landschaft über kurz oder lang verbuschen und einen Teil ihres ökologischen Werts einbüßen. Aus diesem Grund, vor allem aber auch um die Sicherheit des Flugbetriebs zu erhalten, sind regelmässige Eingriffe notwendig. Jährlich wird ein Pflegeplan erstellt, welchen die Flughafen Zürich AG zusammen mit Bewirtschaftern aus der Region umsetzt.

Die Bewirtschaftung der meisten Flächen als extensive Langgraswiesen ist ein wichtiger Beitrag, das Kollisionsrisiko von Flugzeugen mit Vögeln (so genannter Vogelschlag) zu senken. Sowohl für Greifvögel auf der Suche nach Nahrung als auch für Schwarmvögel ist das hohe Gras unattraktiv. Zudem wird eine zusammenhängende nährstoffarme Wiesenlandschaft mit hoher Artenvielfalt gefördert.

Im Jahr 2013 musste im Bereich des Naturschutzgebietes «Klotener Ried» zwischen den Pisten verstärkt geholt werden, um die freie Sicht vom Tower auf die Piste 14/32 zu gewährleisten. Gleichzeitig wurde als eine der Pflegemassnahmen zur Erhaltung des Flachmoores die Entbuschung vorangetrieben. Rund 8'000 m² wurden so im vergangenen Jahr von Sträuchern und Gehölzen befreit.

Abfall und Abwasser

Abfallmengen

Die Abfallmenge am Flughafen Zürich bewegte sich 2013 auf dem Niveau des Vorjahres. Dank ständiger Anstrengungen, den Kehrrichtanteil zu reduzieren, sank dieser von 58 % auf 54 %. Gleichzeitig stieg der Anteil der stofflichen Verwertung von 39 % auf 44 %. An den Abfällen, welche der stofflichen Verwertung zugeführt werden, hatte wiederum Papier/Karton mit 2'884 Tonnen (+10 % gegenüber Vorjahr) den grössten Anteil.

Eine wichtige Neuerung, um die Verwertungsquote zu erhöhen, betrifft die Flüssigkeiten an der Sicherheitskontrolle. Im Rahmen eines Tests haben die Passagiere seit September 2013 die Möglichkeit, direkt vor der Kontrolle Restflüssigkeiten in spezielle Behälter zu leeren und die Gebinde anschliessend je nach Material in der PET-Sammlung oder im Abfall zu entsorgen. Die so gesammelte Flüssigkeit wird in einer Co-Vergärungsanlage für die Stromproduktion eingesetzt. 2013 wurden noch 242 Tonnen (Vorjahr 247 Tonnen) Flüssigkeiten und Gebinde an der Sicherheitskontrolle konfisziert und als Kehrrecht entsorgt. Sämtlicher Kehrrecht gelangt auf direktem Weg in die Kehrrechtverbrennungsanlage. Die angegebenen Mengen sind gemäss Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) definiert, um die Vergleichbarkeit sicherzustellen.

Häusliches und Industrie-Abwasser

Am Flughafen Zürich fallen verschiedene Arten von Schmutzwasser an. Diese müssen teilweise gezielt vorbehandelt werden, bevor sie der Abwasserreinigungsanlage (ARA) Kloten-Opfikon zugeleitet werden können, welcher der Flughafen Zürich angeschlossen ist. Mit oder ohne Vorbehandlung landet das Abwasser in der ARA, wo es vollumfänglich gereinigt wird. Spezifische Abwässer, die am Flughafen und in den Werften anfallen, werden fachgerecht separat entsorgt.

Flugzeug- und Flächenenteisung

Der Winter 2012/13 geht aufgrund sehr vieler Niederschlagsereignisse, die kumuliert zu grossen Schneemengen führten, als Rekordwinter in die Flughafengeschichte ein. Sowohl Flugzeuge als auch Flächen mussten sehr oft enteist werden, was in einem markant gestiegenen Verbrauch an Enteisungsmitteln resultierte. Für die Flug-

zeugenteisungen mit Propylenglykol wurden insgesamt 2'911 m³ an Enteisungsmitteln verbraucht, was mehr als einer Verdoppelung gegenüber dem Vorwinter entspricht (+104,5 %). Für die Flächenenteisung auf dem Vorfeld, den Pisten und den Rollwegen waren es 2'795 m³ (+117,8 %). Die Enteisierung erfolgte hier ausschliesslich mit Formiat. Im Areal des Werkhofs, auf den Strassen und in den Parkhäusern wurde herkömmliches Tausalz eingesetzt, insgesamt 1'155 Tonnen (+140,7 %).

Behandlung der Enteiserabwässer

Die Substanzen Propylenglykol und Formiat bestehen aus Kohlenstoffverbindungen und stellen in natürlichen Gewässern eine Belastung dar, weshalb das Abwasser von den Betriebsflächen aufgefangen und behandelt werden muss. Im Winter 2012/13 konnten 79 % der Kohlenstofffracht aufgefangen werden, 260 Tonnen oder rund 21 % der gesamthaft anfallenden Menge (Vorjahr 78 Tonnen, 12 %) gelangten unbehandelt in die Glatt. Momentan wird der überarbeitete generelle Entwässerungsplan mit einem Investitionsvolumen von rund 40 Mio. Schweizer Franken umgesetzt. Während ein Teil der neuen Infrastruktur bereits fertiggestellt ist, befindet sich ein weiterer Teil noch im Bau. Ab der Wintersaison 2014/15 soll dann dank der Erschliessung der restlichen Flächen mindestens 95 % der im Abwasser anfallenden Kohlenstofffracht behandelt werden können.

Die Flughafen Zürich AG betreibt ein aufwendiges System, um die Abwässer von den Betriebsflächen behandeln zu können. Je nach enthaltener Kohlenstoff-Konzentration wird das Abwasser einer anderen Behandlungsart zugeführt. Gering belastetes Enteiserabwasser wird mittels Retentionsfilterbecken behandelt und das Wasser anschliessend in die Glatt geleitet. Mittel belastetes Abwasser wird mit einer speziellen Anlage auf Grünflächen verregnet. Das enthaltene Glykol wird während der anschliessenden Passage durch den Boden praktisch vollständig abgebaut. Stark belastetes Enteiserabwasser wird auf zwei unterschiedliche Arten wiederverwendet. Ein Teil wird in der flughafeneigenen Anlage aufkonzentriert und anschliessend dem industriellen Recycling zugeführt. Der Rest wird zur Produktion von Biogas an die ARA Werdhölzli der Stadt Zürich sowie an eine landwirtschaftliche Co-Vergärungsanlage geliefert.

Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich	2012/2013	2011/2012	2010/2011
Flugzeugenteisungsmittel (m ³)	2'911	1'423	1'705
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig (m ³)	2'795	1'283	1'296
Flächenenteisungsmittel fest (Tonnen)	8	0	3
Tausalze für übrige Flächen (Tonnen)	1'155	480	433
Unbehandelt abgeschwemmter Kohlenstoff (Vorfeld, Pisten und Rollwege, %)	20,6	12,4	19,1

Umweltkennzahlen

	2013	2012	2011
NO _x -Emissionen (Tonnen)	1'094	1'098	1'109
davon Flugzeug (Tonnen) ¹⁾	970	978	979
VOC-Emissionen (Tonnen)	349	357	368
davon Flugzeug (Tonnen)	267	284	256
CO-Emissionen (Tonnen)	1'579	1'618	1'541
davon Flugzeug (Tonnen)	1'452	1'479	1'390
PM-Emissionen (Tonnen)	19	20	23
davon Flugzeug (Tonnen)	14	14	17
CO ₂ -Emissionen Scope 1 Flughafen Zürich AG ²⁾ (Tonnen)	29'656	25'881	22'137 ³⁾
CO ₂ -Emissionen Scope 2 Flughafen Zürich AG ⁴⁾ (Tonnen)	1'517	1'681	1'713
CO ₂ -Emissionen Scope 3 Flughafensystem ⁵⁾ (Tonnen)	3'409'942	3'423'169	3'349'180 ³⁾
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	314'515	306'844	293'665
Gesamtwasserverbrauch (m ³)	733'865	724'988 ⁶⁾	698'715 ⁶⁾
Gesamtabfallmenge nach ADV (Tonnen)	17'163	17'228	15'983
davon Wertstoffe (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz) (%)	44.3	38.9	36.4
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle (Tonnen)	242	276	283
Anzahl Einwohner ⁷⁾ über Alarmwert für ES II ⁸⁾	nicht verfügbar	4'587	3'824
Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert für ES II	nicht verfügbar	56'384	45'634
Anzahl Einwohner über Planungswert für ES II	nicht verfügbar	149'644	123'752
Monitoringwert Zürcher Fluglärmindex (ZFI)	nicht verfügbar	58'785	53'704
Anzahl Lärmmessstellen (in Betrieb)	13 (14)	14 (14)	14 (14)
Tagesfluglärmbelastung ⁹⁾ am NMT 1 / 3 / 6 / 10 (dB[A]) ¹⁰⁾	66 / 58 / 66 / 57	66 / 58 / 66 / 57	66 / 58 / 66 / 57
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen / eingeleiteter Ermittlungen	5'283 / 117	4'025 / 166	3'208 / 235
Anzahl Nachtflugbewegungen (22 – 6 Uhr)	10'036	10'696	9'579
davon in der ersten Nachtstunde (22 – 23 Uhr)	7'947	8'340	7'681
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ¹¹⁾	186	273	166
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	67	82	70
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	8	8	8
davon diverse Ursachen	111	183 ¹²⁾	88
Schallschutz Programm 2010: Anzahl sanierter Objekte ¹³⁾	4'200	3'650	3'150
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ¹⁴⁾	2'394	3'149	2'832

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⁾ Rückwirkende Anpassung der Emissionsfaktoren gemäss Richtlinien des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

⁴⁾ Gemäss GHG-Protokoll: extern bezogene Elektrizität für die Flughafen Zürich AG

⁵⁾ 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

⁶⁾ Rückwirkend neue Methode für die Ermittlung der Verbrauchswerte

⁷⁾ Umhüllende der Tag- und Nachtwerte

⁸⁾ Empfindlichkeitsstufe II (ES II) gemäss eidg. Lärmschutzverordnung LSV, Art. 43

⁹⁾ Energieäquivalenter Dauerschallpegel des Fluglärms am Tag (6 – 22 Uhr)

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

¹¹⁾ Für dringende Flüge während der Nachtflugsperrezeit können Ausnahmebewilligungen ausgestellt werden

¹²⁾ Im Dezember 2012 wurden 42 Bewilligungen aufgrund prekärer Wetterverhältnisse ausgestellt

¹³⁾ Anzahl bis dato sanierter Gebäude und Liegenschaften, inkl. Rückerstattungen

¹⁴⁾ Beinhaltet Klagen wie auch Anfragen über Lärmbelastung, Flugspuren, Entwicklung des Flugverkehrs usw.



CHALET SUISSE, AIRSIDE CENTER



60'000

PASSAGIERE BESUCHTEN 2013
DAS CHALET SUISSE.

7

WÄRMELAMPEN SORGEN FÜR
WARME MAHLZEITEN.

200

RÖSTI WERDEN AN SPITZENTAGEN
SERVIERT.

3

RESTAURANTS FEIERTEN 2013 IHRE
ERÖFFNUNG AM FLUGHAFEN ZÜRICH.

Corporate Governance

Gemäss Corporate-Governance-Richtlinie der SIX Swiss Exchange vom 17. April 2002 / 29. März 2006 / 29. Oktober 2008.

Konzern- und Kapitalstruktur

Konzernstruktur

Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die Segmentberichterstattung verwiesen (siehe Finanzbericht, Konzernrechnung nach IFRS, Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Segmentberichterstattung). Nebst der an der SIX kotierten Flughafen Zürich AG,

Kloten (Valorennummer 1056796), mit einer Börsenkapitalisierung von CHF 3.2 Mrd. per Stichtag gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Aktienkapital	Beteiligungsquote
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	CHF 100'000	100.0%
Zürich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0%
Zürich Airport Latin America S.A.	Santiago de Chile	CLP 4'403 Mio.	100.0%
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	62.0%
A-port Operaciones Colombia S.A.S	Bogotá	COP 100 Mio.	62.0%
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL 200 Mio.	62.0%

Kapitalstruktur

Das ordentliche Aktienkapital des Unternehmens beträgt CHF 307'018'750. Es ist aufgeteilt in 6'140'375 voll liberierte Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 50. 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. Die in den letzten drei Jahren eingetretenen Veränderungen von Aktienkapital, Reserven und Bilanzgewinn (handelsrechtlicher Abschluss) sind nachstehend dargestellt:

(CHF in '000)	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Aktienkapital	307'019	307'019	307'019
Gesetzliche Reserven			
Agio	0	0	0
Allgemeine Reserven aus Kapitaleinlagen	509'980	509'980	509'980
Allgemeine Reserven	42'370	42'370	42'370
Reserven für eigene Aktien	1'335	1'467	477
Freie Reserven	107'372	107'240	108'230
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	576'457	473'435	354'190
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2012/2011/2010	-58'308	-57'389	-42'964
Jahresgewinn	148'885	160'411	162'209
Total Eigenkapital	1'635'110	1'544'533	1'441'511

Betreffend Abgabe von Aktien (es werden keine Optionen abgegeben) siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Anhang zur Konzernrechnung, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand.

Aktionariat und Mitwirkungsrechte

Bedeutende Aktionäre

Per Stichtag 31. Dezember 2013 besitzt der Kanton Zürich 33.33 % plus eine Aktie und die Stadt Zürich 5 % der Aktien bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft. Es gibt keine weiteren Aktionäre, welche 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. 20 BEHG können auf der Veröffentlichungsplattform der Offenlegungsstelle der Schweizer Börse unter dem Link www.six-exchange-regulation.com/obligations eingesehen werden. Es bestehen keinerlei Kreuzbeteiligungen und keine der Gesellschaft bekannten Aktionärsbindungsverträge.

Kontrollwechsel

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

Beschränkung der Übertragbarkeit bzw. 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 Ausnahmen können vom Verwaltungsrat 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, siehe auch www.flughafen-zuerich.ch/berichte. Diese können durch Beschluss der Generalversammlung mit einem Beschlussquorum von zwei Dritteln der vertretenen Stimmen geändert werden. Nominee-Eintragungen werden ausschliesslich als Aktionäre ohne Stimmrecht zugelassen.

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 einer Million Franken vertreten, die Traktandierung eines Verhandlungsgegenstandes verlangen. Entsprechende Begehren sind unter Nachweis der Berechtigung und unter genauer Bezeichnung des verlangten Verhandlungsgegenstandes und mit einem konkret ausformulierten Beschlussantrag schriftlich bei der Gesellschaft zuhanden des Verwaltungsrates einzureichen. Es können nur Begehren berücksichtigt werden, welche rechtzeitig, d.h. mindestens 60 Tage vor dem Datum der Generalversammlung, bei der Gesellschaft eintreffen.

Gemäss Statuten kann sich jeder Aktionär bei der Generalversammlung durch einen anderen im Aktienbuch eingetragenen Aktionär vertreten lassen, der sich durch eine schriftliche Vollmacht ausweist.

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 bzw. 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.

Corporate Governance

Mitglieder

Andreas Schmid

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 Verwaltungsrates der Barry Callebaut AG, seit Dezember 2005 Vizepräsident des Verwaltungsrates der Barry Callebaut AG sowie seit Dezember 2007 Präsident des Verwaltungsrates der Oettinger Davidoff Group, Präsident des Verwaltungsrates seit GV 2000.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Präsident des Verwaltungsrates der gategroup Holding AG sowie Verwaltungsratsmitglied der Steiner AG und der Badrutt's Palace Hotel AG sowie Mitglied des Beirats der Alliance Global Corporate Specialty AG.

Lukas Briner

Schweizer, Jahrgang 1947, Dr. iur., Berufstätigkeit als Gerichtsschreiber in Uster (bis 1979), juristischer Mitarbeiter, stv. Direktor und von 2001 bis 2012 Direktor der Zürcher Handelskammer, Verwaltungsrat seit Mai 2005 (Delegation).

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Verwaltungsratspräsident Zürcher Oberland Medien AG.

Martin Candrian

Schweizer, Jahrgang 1945, Hotelier, seit 1979 Pächter des Bahnhofbuffets Zürich, Präsident der Candrian Catering AG, Verwaltungsrat seit GV 2004.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Verwaltungsratspräsident bei der AG Suvretta-Haus.

Corine Mauch

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, Verwaltungsrätin seit GV 2011.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Mitglied Stiftungsrat Greater Zurich Area, Präsidentin Verein Metropolitankonferenz des Metropolitanraums Zürich, Vizepräsidentin des Schweizerischen Städteverbands SSV, Vorstandsmitglied Regionalplanung Zürich und Umgebung, Mitglied des Leitenden Ausschusses des Verbands der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich, Mitglied Stiftungsrat Technopark Zürich.

Kaspar Schiller

Schweizer, Jahrgang 1947, Dr. iur., Rechtsanwalt, seit 1978 Partner in der Anwaltskanzlei Schiller Rechtsanwälte AG, Winterthur, Verwaltungsrat seit GV 2004.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Ernst Stocker

Schweizer, Jahrgang 1955, eidg. dipl. Meisterlandwirt, Führung des eigenen Landwirtschaftsbetriebes und Ausbildung von Lehrlingen (bis 2007), politische Tätigkeit als Mitglied des Zürcher Kantonsrats (1987 bis 2010), des Stadtrates von Wädenswil (1998 bis 2006) und als Stadtpräsident von Wädenswil (2006 bis 2010), Mitglied des Regierungsrates des Kantons Zürich seit 2010, Verwaltungsrat seit Mai 2010 (Delegation).

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Präsident Stiftung Greater Zurich Area, Verwaltungsratsmitglied bei EKZ und bei MCH Group AG, Bankratmitglied SNB, Vorstandsmitglied der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz und der Konferenz der Direktionen des öffentlichen Verkehrs KÖV Schweiz, Präsident des ZVV-Verkehrsrates, Mitglied Verein Metropolitankonferenz des Metropolitanraums Zürich, Mitglied leitender Ausschuss Konferenz der Kantone KdK, Präsident der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Region Zürich, Mitglied leitender Ausschuss Gotthard Komitee, Mitglied der internationalen Bodenseekonferenz, Mitglied Genossenschaft Swisslos Interkantonale Landeslotterie, Mitglied Stiftung Technopark Zürich.

Ulrik Svensson

Schwede, Jahrgang 1961, Business Administration Degree der Stockholm School of Economics, Berufstätigkeit in CFO-Funktion bei Unternehmen in London und Luxemburg, danach 2003 bis 2006 bei der Swiss International Air Lines AG, seit 2006 CEO bei der Melker Schörfling AB, Stockholm, Verwaltungsrat seit GV 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Verwaltungsratsmitglied bei Assa Abloy AB, Loomis AB, AAK AB, Hexpol AB und Hexagon AB.

Martin Wetter

Schweizer, Jahrgang 1946, Dr. iur., Berufstätigkeit bei der Credit Suisse Group 1973 bis 2005, insbesondere im Kommerz- und Finanzbeteiligungsbereich, Verwaltungsrat von 1993 (damals Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG) bis GV 2004, seit Juli 2005 erneut Mitglied aufgrund Delegation durch den Kanton Zürich.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Verwaltungsratspräsident bei Zürcher Freilager AG, Verwaltungsratsmitglied der Imbrex Holding AG und der Badrutt's Palace Hotel AG, Stiftungsrat Eleonorenstiftung (Kinderspital Zürich).

Sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrates sind nicht exekutive Mitglieder. Kein Mitglied des Verwaltungsrates gehörte in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren der Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG oder einer ihrer Konzerngesellschaften an. An wesentlichen geschäftlichen Beziehungen zwischen Mitgliedern des Verwaltungsrates bzw. den von diesen vertretenen Körperschaften und der Flughafen Zürich AG ist zu nennen:

Der Kanton Zürich, in dessen Regierung das Verwaltungsratsmitglied Ernst Stocker sitzt, hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für «alte» Fluglärmerschädigungen zugesichert (siehe dazu Risk Management, Lärmerschädigungen und Lärmschutzmassnahmen, Reduktion und Beschränkung der Risiken aus Fluglärm).

Interne Organisation

Präsident des Verwaltungsrates: Andreas Schmid

Vizepräsident des Verwaltungsrates: Lukas Briner

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

Audit & Finance Committee

Mitglieder: Martin Candrian (Vorsitz), Ernst Stocker, Ulrik Svensson, 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 sowie der internen Revision, mit der Finanzierungs- politik des Unternehmens und mit der finanziellen Prüfung einzelner Geschäfte von besonderer Bedeutung.

Nomination & Compensation Committee

Mitglieder: Kaspar Schiller (Vorsitz), Lukas Briner, Martin Wetter, Andreas Schmid

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 legt die Grundsätze der Personal- und Kompensationspolitik des Unternehmens fest und kontrolliert diese. Ferner beurteilt das Committee die Situation betreffend mögliche Interessenkonflikte von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern.

Political Affairs Committee

Mitglieder: Ernst Stocker (Vorsitz), Lukas Briner, Corine Mauch, Andreas Schmid

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

Organisation und Teilnehmer

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

Die Committees verabschieden Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrates, 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 Verwaltungsrates der Vorsitzende und die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Audit & Finance Committees der CEO, der CFO, der Leiter Financial Services, der interne Revisor, der leitende Revisor der externen Revisionsstelle KPMG AG und der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Nomination & Compensation Committees der CEO, der Bereichsleiter Services, der Leiter Human Resources und der Generalsekretär und zu den Sitzungen des Public Affairs Committees der CEO, der Bereichsleiter Services, die Leiterin Public Affairs und der Generalsekretär beigezogen.

Kompetenzregelung

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

Corporate Governance

Informations- 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 Projektinformation umfasst. Quartalsweise erfolgt eine umfassende finanzielle und betriebswirtschaftliche Berichterstattung und halbjährlich ein Risk- und Compliance Reporting. 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 Revisionsstelle KPMG AG während der Zwischenrevision in Zusammenarbeit mit der internen Revision das interne Kontrollsystem geprüft. Im Rahmen der internen Revision, welche als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrates bzw. des Audit & Finance Committees zur Wahrnehmung der Oberaufsicht ausgestaltet ist, wurden im Berichtsjahr unter anderem Leistungs- und Kostenkontrollen bei bestimmten Airport-Operationen sowie stichprobeweise Überprüfungen verrechneter Leistungen im Bauprojekt «Zürich 2010» durchgeführt. Es haben weiter auch Nachfolgeaktivitäten zu früheren Prüfungen stattgefunden. Die interne Revision rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit & Finance Committees.

Geschäftsleitung

Mitglieder

Thomas E. Kern

Schweizer, Jahrgang 1953, Vorsitzender der Geschäftsleitung (CEO), lic. iur., Berufstätigkeit bei der Interio AG als Expansions- (1984 bis 1985) und als Unternehmensleiter (1986 bis 2000), als Unternehmensleiter bei Globus-Warenhäuser bis 2001 und als CEO der Globus-Gruppe (2002 bis 2006), Verwaltungsrat seit GV 2006 bis 22. November 2007.

Vorsitzender der Geschäftsleitung seit 15. Januar 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Verwaltungsratsmitglied bei der Schauspielhaus Zürich AG.

Stefan Conrad

Schweizer, Jahrgang 1954, Leiter Geschäftsbereich Operations, Linien- und Militärpilotenausbildung, Berufstätigkeit als Kapitän und Instruktor für Swissair AG/ Swiss International Air Lines (1990 bis 2010).

Eintritt in die Flughafen Zürich AG im Mai 2010.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Michael Schallhart

Schweizer, Jahrgang 1962, Leiter Geschäftsbereich Services, lic. oec., Berufstätigkeit in der Versicherungs- und Tourismusbranche sowie bei einer Non-Profit-Organisation, 2000 bis 2007 Geschäftsleitungsmitglied und Bereichsleiter Services bei der Fédération Internationale de Football Association (FIFA).

Eintritt in die Flughafen Zürich AG im November 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Daniel Schmucki

Schweizer, Jahrgang 1968, Leiter Geschäftsbereich Finance (CFO), eidg. dipl. Buchhalter/Controller, Berufstätigkeit in verschiedenen Finance- & Controlling-Funktionen bei Weidmann International (1990 bis 1994) und in der Bosch-Gruppe (1994 bis 1999).

Eintritt in die Flughafen Zürich AG (bzw. damals FIG) 1999 als Leiter Controlling, seit 2003 zudem für Investor Relations und Treasury verantwortlich, Übernahme der Geschäftsleitungsfunktion per April 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Verwaltungsratsmitglied Bangalore International Airport Ltd. (BIAL).

Stephan Widrig

Schweizer, Jahrgang 1972, Leiter Geschäftsbereich Marketing & Real Estate, lic. rer. publ. HSG, Berufstätigkeit als Business Consultant bei Arthur Andersen 1997 bis 1999, Eintritt in die Flughafen Zürich AG (bzw. damals FIG) 1999 und insbesondere Leitung des Immobiliengeschäfts, 2005 bis 2008 Chief Financial und Commercial Officer des Flughafens Bangalore, Indien.

Wiedereintritt in die Flughafen Zürich AG und Übernahme der Geschäftsleitungsfunktion per Juli 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

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

Entschädigungen, Beteiligungen und Darlehen

Festsetzung der Entschädigungen

Die Entschädigungen der amtierenden Mitglieder des Verwaltungsrates setzen sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammen. Die Ansätze werden vom Gesamtverwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees nach freiem Ermessen festgesetzt. Sie behalten ihre Gültigkeit auf unbestimmte Zeit, d.h. bis sie gegebenenfalls durch neuerlichen Beschluss geändert werden. Beteiligungsprogramme für Verwaltungsratsmitglieder bestehen nicht.

Die Entschädigungen der Mitglieder der Geschäftsleitung basieren auf Einzelarbeitsverträgen und setzen sich zusammen aus einem festen Lohnanteil sowie einem erfolgsabhängigen, variablen Anteil. Der variable Anteil wird zu zwei Dritteln in bar und zu einem Drittel in mit einer vierjährigen Sperrfrist versehenen Aktien der Gesellschaft ausgerichtet, womit die Incentivierung auch ein auf eine langfristige Perspektive ausgerichtetes Element miteinschliesst. Die Bemessung des festen Lohnanteils erfolgt nach freiem Ermessen, diejenige des variablen Anteils basiert hauptsächlich (85 – 100 %) auf dem Kriterium des Erreichens des vom Verwaltungsrat für die Gesamtunternehmung definierten Airport Value Added-Zielwertes (vgl. Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand) und in untergeordnetem Umfang (0 – 15 %) auf jenem des Erreichens von individuell pro Geschäftsleitungsmitglied definierten Zielen. Alle Ziele werden pro Geschäftsjahr festgelegt. Für das Berichtsjahr betrug der (im Frühjahr des Folgejahres zur Auszahlung gelangende) variable Anteil zwischen 53 % und 106 % des fixen Salärs. Diese Entschädigungen werden vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees festgesetzt. Eine Teilnahme oder ein Mitspracherecht steht den Geschäftsleitungsmitgliedern bei diesen Entscheiden des Verwaltungsrates nicht zu.

Zum Umfang und zur Zusammensetzung der im Berichtsjahr ausgerichteten Entschädigungen siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand, und Ziffer 20.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften.

Revisionsstelle

Das Revisionsmandat wird von der Generalversammlung für jedes Jahr neu beschlossen. Die Mandatsübernahme durch die gegenwärtige Revisionsstelle erfolgte vor 1992, also noch unter dem alten Aktienrecht, für die damalige Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG). Der für das Mandat verantwortliche leitende Revisor der KPMG AG, Marc Ziegler, ist seit 2007 im Amt, welches von Gesetzes wegen auf sieben Jahre beschränkt ist.

Das von der Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr für das Mandat (Audit) in Rechnung gestellte Honorar beläuft sich auf CHF 319'000 (2012: CHF 329'000). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahe Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 155'100 (2012: CHF 46'500). Für Nichtprüfungsdienstleistungen wurden für Steuerberatung CHF 22'400 (2012: CHF 24'100), für IT-Beratung CHF 24'100 (2012: CHF 27'700) sowie für sonstige Beratungsdienstleistungen CHF 184'700 (2012: CHF 405'000) 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, welche neben dem Prüfungsplan der externen Revision auch denjenigen der internen Revision umfasst. Weiter beurteilt und analysiert das Audit & Finance Committee die jeweiligen Prüfungsberichte und genehmigt die Honorare der externen Revision. Die Revisionsstelle erstattet schriftlich Bericht über die Feststellungen zu den vereinbarten Prüfungshandlungen für den Halbjahresabschluss sowie über die Ergebnisse der Zwischenrevision und der Jahresabschlussprüfung. Der leitende Revisor der externen Revisionsstelle nimmt jeweils an den Sitzungen des Audit & Finance Committees teil.

Informationspolitik

Informationen an die Aktionäre erfolgen regelmässig im Rahmen des Halbjahres- und des Jahresberichts sowie unregelmässig in Form des «News Flash» über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen. 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 unter www.flughafen-zuerich.ch/bestellformularnewsflash.

Für weitere Informationen verweisen wir auf Investor Relations www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations.

Kontaktadressen

Flughafen Zürich AG
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

Investor Relations

Lukas Brosi
investor.relations@zurich-airport.com

Corporate Communication

Sonja Zöchling
medien@zurich-airport.com



AUSSICHT VOM TOWER, APRON CONTROL



5

FELDSTECHER STEHEN DEN APRON
CONTROLLERN ZUR VERFÜGUNG.

130

KILOMETER WEIT SIEHT MAN VOM
TOWER AM FLUGHAFEN ZÜRICH,
BIS ZU DEN WALLISER ALPEN.

41

METER RAGT DER TOWER IN DIE HÖHE.

3'700

METER MISST DIE LÄNGSTE PISTE AM
FLUGHAFEN ZÜRICH.

Risk Management

Ein umfassendes Risk Management ist für die Flughafen Zürich AG ein Schlüsselfaktor für eine erfolgreiche Unternehmensführung. 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.

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 und Risikodialog
- Überprüfung und Bewertung des Risk Management Systems
- Risikokultur

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

• Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Chief Risk Officer

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

• Fachstelle Risk Management

Die zentrale Risk Management Stelle wird vom Leiter Financial Services geleitet. Er ist in dieser Funktion dem Chief Risk Officer unterstellt. Die Fachstelle unterstützt die Linienstellen in allen Belangen des Risk Managements und ist zuständig 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 bzw. in ihrer Abteilung und bearbeiten diese operativ im Rahmen des Risk Management Systems (Risk Owner Konzept).

• Fachstellen

In Abstimmung mit der Fachstelle Risk Management übernehmen die Fachstellen eine spezifische, risiko-bezogene Querschnittsfunktion im Unternehmen, zum Beispiel Liquiditätsmanagement, Arbeitssicherheit, Informationssicherheit, Brandschutz oder Notfallplanung.

Die Risk Management Organisation überprüft periodisch das Risk Management System, um sicherzustellen, dass Veränderungen im kaufmännischen und regulatorischen Umfeld sowie bei der Unternehmensstruktur ausreichend berücksichtigt werden.

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

Compliance Management

Als weiterer wichtiger Baustein im umfassenden Risikomanagement betreibt die Flughafen Zürich AG ein Compliance Management System. Ziel des Compliance Managements 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. Jede prozessverantwortliche Person ist innerhalb ihres Themenbereiches zuständig (1) für die zu treffenden Vorkehrungen, beispielsweise die Bereitstellung der Informationen, Richtlinien und allfälliger Checklisten für die Linienverantwortlichen bzw. für die einzelnen Mitarbeitenden, (2) für die Durchführung der im Rahmen der Compliance-Überprüfung vorgesehenen Kontrollen sowie (3) für die systematische Berichterstattung. Die Verantwortung für die Einhaltung der Gesetze, Richtlinien und Grundsätze verbleibt dabei in der Linie. Über die konsequente und einheitliche Umsetzung des Compliance Managements wacht ein in der Unternehmung breit abgestütztes Compliance Steering Committee unter der Leitung des Chief Risk Officers.

Seit dem Jahr 2009 erstellt die Risk Management-Organisation im Auftrag des Chief Risk Officers und mit Hilfe der Informationen der Prozessverantwortlichen zweimal

pro Jahr einen umfassenden Compliance Report über sämtliche Themenbereiche zuhanden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates.

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 respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen unter anderem:

1.1 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 Bundesrätin Doris Leuthard und der damalige deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer den Staatsvertrag zum Flugverkehr. Der Vertrag sieht vor, dass Deutschland morgens ab 6.30 Uhr und damit eine halbe Stunde früher wieder Nordanflüge zulässt und grundsätzlich einen satelliten-gestützten gekrümmten Nordanflug akzeptiert. Die Schweiz ist im Gegenzug bereit, ab dem Jahr 2020 schon ab 18 Uhr landende Flüge anstatt von Norden her über eine andere Route zum Flughafen Zürich zu führen. Damit diese Verlagerung ohne Kapazitätseinbussen möglich ist, müssen die Pisten 28 und 32 verlängert und die An- und Abflugrouten entflochten werden. Sollte die Umsetzung dieser Massnahmen nicht oder nur verspätet gelingen, kann die prognostizierte Nachfrage während der neuen Sperrzeiten nicht abgewickelt werden oder es kommt zu regelmässigen Verspätungen. Der Staatsvertrag muss von beiden Seiten ratifiziert werden. In der Schweiz haben die eidgenössischen Räte dem Vertrag zugestimmt, in Deutschland wurde die Ratifizierung ausgesetzt. Sollte die Ratifizierung misslingen, besteht eine instabile Situation, weil Deutschland die DVO einseitig verändern könnte, was ohne mehrjährige Übergangsfristen für Anpassungen der Flughafeninfrastruktur zu zusätzlichen Kapazitätseinschränkungen des Flughafens Zürich führen würde und damit die unternehmerische Entwicklung deutlich beeinträchtigen könnte.

1.2 Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Mit dem SIL und den damit koordinierten Richtplänen stimmen der Bund und die Kantone die Flughafen- und die Siedlungsentwicklung aufeinander ab. Am 26. Juni 2013 setzte der Bundesrat das SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich mit Ausnahme des Lärms fest. Auch wenn Differenzen zwischen dem SIL und den Richtplänen der Kantone Zürich und Aargau noch nicht bereinigt sind,

verfügt der Flughafen Zürich nun erstmals über eine raumplanerische Grundlage, was die Rechts- und Planungssicherheit erheblich erhöht. Mit dem Entscheid, die Raumsicherung für eine Parallelpiste nicht weiter zu verfolgen, hat das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) trotz anderweitiger Empfehlung der beauftragten Raumplanungsgutachter die einzige Variante fallengelassen, welche gemäss den heutigen Prognosen die Nachfrage auch über das Jahr 2020 hätte bewältigen können.

Zurzeit laufen beim Bund die Vorbereitungen für die Festsetzung des Lärms im SIL sowie Abklärungen zu Safety-Massnahmen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Änderungen des SIL zu Änderungen der Kapazitäten führen, was Auswirkungen auf die künftigen Erträge haben kann.

1.3 Investitionen zur Reduktion der Komplexität

Das Pisten- und Rollweglayout, die An- und Abflugrouten sowie diverse betriebliche Bestimmungen des Flughafens Zürich sind über die letzten mehr als 60 Jahre entstanden und sind das Produkt vieler politischer Kompromisse. Die betriebliche Komplexität des Gesamtsystems ist deshalb sehr hoch. Der Flughafen Zürich ist bezüglich gewerblicher Flugbewegungen der grösste europäische Flughafen ohne Parallelpistensystem. 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. Das BAZL, Skyguide und die Flughafen Zürich AG sind daran, die Massnahmen und deren Priorisierung zu prüfen. Die Massnahmen können Infrastrukturinvestitionen auslösen. Bei Nichtumsetzung drohen Kapazitätseinschränkungen und damit eine Beeinträchtigung der geschäftlichen Entwicklung.

1.4 Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

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

- Der Kanton setzt sich beim Bund für eine siebenstündige Nachtruhe ein (= Status quo).
- Wenn 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht sind, erfolgt eine neue Lagebeurteilung durch den Kanton.
- Es wird der sogenannte Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) eingeführt. Ein jährlich zu erhebender Monitoringwert soll mit einem vom Regierungsrat festgesetzten Richtwert (47'000 Personen) verglichen werden. Wird der Monitoringwert überschritten, legt der Regierungsrat Massnahmen vor.

Risk Management

In den letzten Jahren wurde der Richtwert von 47'000 Personen jeweils überschritten. Verglichen mit dem Jahr 2000 ist die Überschreitung auf das nach wie vor ungebrochene Wachstum der Bevölkerung in der Flughafenregion zurückzuführen. Das ZFI-Massnahmenkonzept besteht aus einem «Massnahmenkonzept Flugbetrieb» und einem «Massnahmenkonzept Raumentwicklung/Wohnqualität». Die Flughafen Zürich AG unterstützt den Kanton bei den Analysen der Ursachen sowie bei der Erarbeitung von möglichen Massnahmen. Die vorgesehenen Massnahmen im Massnahmenkonzept sehen keine negativen Auswirkungen auf den Flugbetrieb vor. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass der Kanton Zürich im Verwaltungsrat oder über den Bund vom Flughafen die Umsetzung von Massnahmen verlangt, welche die Entwicklung des Flughafens einschränken könnten.

1.5 Verordnung zur Gebührenregulierung

Am 1. Juni 2012 ist die Verordnung über die Flughafengebühren in Kraft getreten. Mit der Verordnung besteht für die Flughafen Zürich AG wie auch für die Nutzer höhere Planungs- und Rechtssicherheit. Nachdem die in der Verordnung vorgesehenen Verhandlungen zwischen der Flughafen Zürich AG und den Flughafenutzern im Sommer 2013 gescheitert sind, hat die Flughafenbetreiberin am 5. September 2013 einen Antrag zur Festsetzung der Flugbetriebsgebühren für die Periode 2014 – 2017 eingereicht und das BAZL hat die Gebühren am 14. November 2013 gemäss Antrag verfügt. Einzelne Nutzer haben daraufhin Beschwerde gegen die Verfügung eingereicht. Die Beschwerde bezieht sich nicht auf die Sistierung der Passagierlärmgebühr, welche per 1. Februar 2014 umgesetzt wurde, entfaltet aber für die Anpassung der anderen Gebühren aufschiebende Wirkung. Die Flughafen Zürich AG kann die angepassten Gebühren erst erheben, wenn ein entsprechendes Urteil vorliegt oder ein positiver Entscheid über den Entzug der aufschiebenden Wirkung gefällt wurde. Gebühren bilden eine wesentliche Einnahmequelle der Flughafen Zürich AG.

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 beeinträchtigen.

3. Steigende Safety- und Security-Anforderungen

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

4. Hub Carrier

Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist Zürich in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hub Carriers abhängig. Die Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Im Berichtsjahr betrug der Anteil der Swiss sowohl beim Passagier- als auch beim Verkehrsaufkommen am Flughafen Zürich rund 56 %. Die Swiss steuert innerhalb des Lufthansa-Konzerns überdurchschnittlich zum Gewinn bei, weshalb das Risiko eines Ausfalls des Hub Carriers aus wirtschaftlichen Gründen momentan als gering einzuschätzen ist. Kapazitätsreduktionen können jedoch nie ausgeschlossen werden.

5. Lärmentschädigungen und Lärmschutzmassnahmen

Aufgrund von Art. 36a LFG (Luftfahrtgesetz) und dem Enteignungsgesetz des Bundes in Verbindung mit Art. 679 und 684 ZGB (Zivilgesetzbuch) hat die Flughafen Zürich AG Kosten für formelle Enteignungen und aufgrund von Art. 20 f. USG (Umweltschutzgesetz) und den entsprechenden Verordnungsbestimmungen Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen zu tragen. Das Überschreiten der seit 1. Juni 2001 gültigen Immissionsgrenzwerte für Zivilflughäfen ist gemäss heutiger Rechtsprechung eine von mehreren Voraussetzungen für allfällige derartige Ansprüche. Betriebskonzession sowie Luftfahrt- und Umweltrecht bilden die Grundlage, um die durch solche Forderungen entstandenen Kosten über Luftverkehrsgebühren (lärmbabhängige Landegebühr oder Zuschläge auf Passagiergebühren) zu refinanzieren.

5.1 Lärmmanagement und Anwohnerschutz

Für den Flughafen Zürich liegen weder ein gültiger Lärmbelastungskataster noch ein genehmigtes Schallschutzkonzept vor, welche als rechtliche Basis für den Umfang und den Ablauf von Lärmsanierungen in der Umgebung des Flughafens Zürich herangezogen werden könnten. Das Bundesgericht hat jedoch verschiedentlich festgehalten, dass dies den Konzessionsnehmer nicht daran hindern soll, die Realisierung von Schallschutzmassnahmen dort umzusetzen, wo diese unbestritten sind. Von den bisher geschätzten CHF 240 Mio. hat die Flughafen Zürich AG per Ende 2013 rund CHF 171 Mio. für den Anwohnerschutz ausgegeben, davon rund CHF 30 Mio. für Rückerstattungen von durch Hauseigentümer finan-

zierte Lärmschutzfenster. Die mutmasslich verbleibenden Kosten für den Anwohnerschutz (Sanierung weiterer Gebiete sowie Rückerstattungen an Hauseigentümer) dürften auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements noch rund CHF 69 Mio. betragen.

Mit dem Abschluss des Rechtsmittelverfahrens zum vorläufigen Betriebsreglement durch das Bundesgerichtsurteil vom 22. Dezember 2010 wurde die Flughafen Zürich AG namentlich verpflichtet, dem BAZL innert Jahresfrist ein Konzept vorzulegen, das die von morgendlichen Südanflügen betroffenen Anwohner gegen Aufwachreaktionen schützt. Das am 16. Dezember 2011 eingereichte Schutzkonzept Süd wurde vom BAZL Anfang Dezember 2013 genehmigt. Gleichzeitig verpflichtete das BAZL die Flughafenbetreiberin innerhalb von zwei Jahren ein ergänzendes Schutzkonzept vorzulegen, welches die neusten Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt.

5.2 Formelle Enteignungen

Im Bereich der formellen Enteignungen ermöglichten die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen der Flughafen Zürich AG erstmals – mit allen nach wie vor verbleibenden Unsicherheiten in der Schätzgenauigkeit – eine zuverlässige Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsentschädigungen vorzunehmen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bis zu diesem Zeitpunkt entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Case») per 30. Juni 2008 auf insgesamt CHF 759.8 Mio. (inkl. formeller Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtlicher Betriebskosten), womit die gesamten Kosten unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offengelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Mio. bis CHF 1.2 Mrd. lagen.

Da per Mitte 2008 trotz oben genannter Schätzung von CHF 759.8 Mio. die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall («Negative Case») den Schwellenwert von CHF 1.1 Mrd. überstiegen (Prämisse dafür war, dass die noch offenen Grundsatzfragen gegen die Flughafen Zürich AG entschieden werden), trat die gemäss Zusatzvertrag (siehe nachfolgenden Punkt 5.7) vereinbarte Vorfinanzierung des Kantons Zürich für «alte» Lärmverbindlichkeiten per 30. Juni 2008 in Kraft. Für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung dieser «alten» Lärmverbindlichkeiten erhielt der Kanton Zürich per 30. Juni 2008 gemäss den Bestimmungen des Zusatzvertrages einen Teil des Airport Zurich Noise Fund (CHF 115.4 Mio.). Dieser Betrag wurde in der Konzernrechnung als immaterieller Vermögenswert aus

Recht zur formellen Enteignung aktiviert und stellt einen Teil der Kosten für «alte» Lärmverbindlichkeiten dar, welche ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt werden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinnahmte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits finanziert waren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese «alten» Entschädigungen.

Ebenfalls ab diesem Zeitpunkt erhielt der Kanton Zürich den aufgrund des Zusatzvertrages definierten Anteil von 47 % der vereinnahmten Lärmgebühren. Somit erscheint dieser Anteil der Lärmgebühren nicht mehr in der Erfolgsrechnung der Flughafen Zürich AG.

Aufgrund der Lärmkostenschätzung und der Auslösung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich wurde in der Konzernrechnung per 30. Juni 2008 ein Betrag von CHF 125.5 Mio. (Barwert) für formelle Enteignungsentschädigungen (Nominalbetrag CHF 150.1 Mio.) zurückgestellt. Dieser Betrag betrifft die «neuen» Lärmverbindlichkeiten der Flughafen Zürich AG. Der Barwert dieser zu erwartenden Kosten wurde gleichzeitig und in gleicher Höhe als immaterieller Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung aktiviert.

In der Folge korrigierte das Bundesverwaltungsgericht am 26. Mai 2009 einen Entscheid der Eidgenössischen Schätzungskommission vom 17. Dezember 2007, der den massgebenden Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge auf den 1. Januar 1961 festgesetzt hatte. Das Bundesverwaltungsgericht legte diesen Stichtag neu auf den 23. Mai 2000 fest, worauf die Flughafen Zürich AG dieses Urteil an das Bundesgericht weitergezogen hat. Das Bundesgericht hat in der Folge mit Urteil vom 8. Juni 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit auch im Osten auf den 1. Januar 1961 festgesetzt.

Mit dem Urteil des Bundesgerichts vom 9. Dezember 2011 zur Berechnungsmethode von Minderwerten bei Ertragsliegenschaften wurde in der Zwischenzeit eine weitere rechtliche Grundlage geschaffen, um offene Entschädigungsforderungen abzuwickeln. Dabei bestätigte das Gericht das Modell der eidgenössischen Schätzungskommission.

Basierend auf diesem neusten Bundesgerichtsentscheid und weiteren bisher entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2011 eine Neueinschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vor, welche auch per 31. Dezember 2013 noch ihre Gültigkeit hat. Gemäss dieser aktualisierten Berechnung betragen die gesamten Lärmkosten CHF 740.6 Mio. In diesem Betrag sind auch CHF 25 Mio. für den Bau der neuen Schall-

Risk Management

schutzhalle berücksichtigt. Dieser Kostenschätzung liegen nach wie vor viele Annahmen, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde.

Da im schlechtesten Fall (aktualisierter «Negative Case») die gesamten Lärmkosten nach wie vor den Schwellenwert gemäss Zusatzvertrag übersteigen, bleibt die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich bestehen. Aufgrund der vorgenommenen Neuberechnungen per Ende 2011 erhöhte sich jedoch der Anteil der «neuen» Lärmverbindlichkeiten, welche durch die Flughafen Zürich AG finanziert werden müssen. Daher musste die Rückstellung für formelle Enteignungen per Ende 2011 um den Barwert von CHF 27.0 Mio. (nominell CHF 31.4 Mio.) erhöht werden. Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung in Übereinstimmung mit dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz (siehe Punkt 5.4.2) um den gleichen Wert erhöht. Da sich aufgrund der aktualisierten Berechnungen im Gegenzug der Anteil der «alten» Lärmverbindlichkeiten, welche durch den Kanton Zürich vorfinanziert werden, reduziert hat, stehen der Flughafen Zürich AG seit dem 1. Januar 2012 76 % der vereinnahmten Lärmgebühren zu.

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2013 hat die Flughafen Zürich AG damit insgesamt Kosten für formelle Enteignungen von CHF 289.9 Mio. aktiviert und weist Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 239.7 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Lärm- und Anwohnerschutzkosten von CHF 65.7 Mio. aus.

Ausführlichere Erläuterungen zur Behandlung und zum Ausweis der Lärmthematik sind im Finanzteil dieses Geschäftsberichtes ersichtlich.

5.3 Refinanzierung und Wettbewerbsfähigkeit

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über Gebühren. Wichtigste Gebühr für die Refinanzierung ist eine separate Passagierlärmgebühr von CHF 5.00. Aufgrund einer Verfügung des BAZL über die Flugbetriebsgebühren vom 14. November 2013 wird diese passagierabhängige Lärmgebühr («Lärmfüflier») ab dem 1. Februar 2014 nicht mehr erhoben, da gemäss heutigem Wissensstand davon auszugehen ist, dass die Mittel des Airport Zurich Noise Fund ausreichen, um die gemäss Basisszenario anfallenden Kosten finanzieren zu können. Würden sich die Lärmkosten deutlich über der geschätzten Grössenordnung bewegen, so müsste die Gebühr mittelfristig wieder erhoben werden, um die erwarteten Kosten decken zu können.

5.4 Behandlung der Lärmthematik in der Konzernrechnung nach International Financial Accounting Standards (IFRS)

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

5.4.1 Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen

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

5.4.2 Formelle Enteignungen

Mit der Erteilung der Betriebskonzession wurde der Flughafen Zürich AG auch ein Recht zur formellen Enteignung von lärmbelasteten Grundeigentümern gewährt. Das Recht zur formellen Enteignung wurde mit der Auflage übertragen, die damit verbundenen Kosten aus Entschädigungszahlungen zu übernehmen. Dieses Recht wird als immaterieller Vermögenswert aktiviert. Die Aktivierung dieses Rechts erfolgt zu demjenigen Zeitpunkt, in dem aufgrund eines definitiven Urteils eine gegenwärtige Verpflichtung entsteht bzw. 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.

5.5 Behandlung der Lärmthematik im Einzelabschluss nach Obligationenrecht (OR)

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

5.6 Risiken für die Flughafen Zürich AG aufgrund der Lärmthematik

Die Flughafen Zürich AG hat wie dargestellt das Recht, die im Zusammenhang mit Fluglärm anfallenden Kosten über Gebühren zu refinanzieren. Langfristig ist damit die Refinanzierbarkeit der Kosten gewährleistet. Es bestehen grundsätzlich für die Gesellschaft in diesem Zusammenhang zwei Risiken:

5.6.1 Risiko einer Finanzierungslücke

Erfolgt der zeitliche Anfall der Lärmkosten schneller als von der Flughafen Zürich AG geplant oder fallen die Kosten höher aus als erwartet, kann eine Finanzierungslücke entstehen, welche die Flughafen Zürich AG allenfalls nicht mit den vorhandenen Kreditlimiten abdecken könnte.

5.6.2 Risiko der Auswirkungen der Lärmthematik auf die Konzernrechnung (nach IFRS) und den Einzelabschluss (nach OR)

Je nach Höhe der effektiven Kosten sowie bei allfälligen zukünftigen Änderungen von Rechnungslegungsstandards könnten die Konzernrechnung (nach IFRS) und der Einzelabschluss (nach OR) der Gesellschaft negativ beeinflusst werden. In Bezug auf den Konzernabschluss könnten solche negativen Einflüsse die Einhaltung der abgegebenen marktüblichen Finanzkennzahlen auf einzelnen Fremdverbindlichkeiten gefährden.

Die Flughafen Zürich AG begegnet diesen Risiken folgendermassen:

5.7 Reduktion und Beschränkung der Risiken aus Fluglärm

Am 8. März 2006 wurde zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich ein Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 unterzeichnet, welcher die dargestellten Risiken der Gesellschaft im Zusammenhang mit Fluglärm nachhaltig reduzieren und beschränken soll. Die wesentlichen Elemente dieses Vertrages beinhalten:

5.7.1 Die Gesellschaft verpflichtete sich, Massnahmen umzusetzen, mit denen eine bilanzielle und finanzielle Tragbarkeit von Risiken im Zusammenhang mit Fluglärm in der Grössenordnung von rund CHF 1.1 Mrd. geschaffen wird. Die Generalversammlung vom 11. April 2006 bewilligte auf Antrag des Verwaltungsrates eine genehmigte Kapitalerhöhung im Marktwert von rund CHF 300.0 Mio., um das Eigenkapital der Gesellschaft zu stärken. Der Gesellschaft flossen Mittel aus dieser Kapitalerhöhung vom 10. Mai 2006 von netto CHF 310.3 Mio. zu. Da die Gesellschaft bis auf weiteres keine Verwendung für diese Mittel hatte, konnte gleichentags das ausstehende Darlehen gegenüber dem Kanton Zürich von CHF 300.0 Mio. vorzeitig und ohne Zusatzkosten

zurückbezahlt werden. Zudem konnte die Gesellschaft eine für die Abdeckung einer allfälligen Finanzierungslücke notwendige Kreditlimite von CHF 200.0 Mio. beschaffen.

5.7.2 Gemäss Zusatzvertrag übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alter» Lärmverbindlichkeiten, wenn bei der Auszahlung der ersten formellen Enteignungsentschädigungen das Risiko besteht, dass die gesamten, im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtliche Betriebskosten) im angenommen schlechtesten Fall («Negative Case») den Betrag von CHF 1.1 Mrd. übersteigen («Schwellenwert»). «Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, die vor Juni 2001 entstanden sind. Der Kanton Zürich übernimmt für diese Lärmverbindlichkeiten die Vorfinanzierung, da er bis zu diesem Zeitpunkt Inhaber der Betriebskonzession war und damit für «alte» Lärmverbindlichkeiten im Aussenverhältnis haftet. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese Entschädigungen. Sie werden somit auch nicht mehr aktiviert.

5.7.3 Der Schwellenwert unterliegt einem jährlichen Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG. Der Schwellenwert beträgt per 31. Dezember 2013 CHF 1.73 Mrd. und liegt damit über dem ursprünglichen Betrag von CHF 1.1 Mrd., hat aber zurzeit noch keine Auswirkung auf die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich.

5.7.4 Sinkt im Laufe der Verfahren das unter Punkt 5.7.2 erwähnte Risiko unter den dann gültigen Schwellenwert oder übersteigt der angepasste Schwellenwert aufgrund der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG den aktuellen Wert des «Negative Case», übernimmt die Gesellschaft die verbleibenden «alten» Lärmverbindlichkeiten und die damit verbundenen Gebühren.

Das Ziel dieser Vereinbarung ist somit, das Gesamtrisiko der Flughafen Zürich AG in Bezug auf die Lärmthematik auf «neue» Lärmverbindlichkeiten zu beschränken. Mit der unter Punkt 5.7.1 erwähnten Kapitalerhöhung und der Bereitstellung einer speziellen Kreditlimite wurde gleichzeitig die bilanzielle und finanzielle Voraussetzung geschaffen, um allfällige Lärmverbindlichkeiten bis zu CHF 1.1 Mrd. (bzw. bis zum angepassten Schwellenwert) zu tragen.

94

ROLLTREPPEN BEFÖRDERN BESUCHER,
PASSAGIERE UND PENDLER DURCH DIE
FLUGHAFEN-STOCKWERKE.

260

TONNEN BETRÄGT DIE MAXIMALE
NUTZLAST ALLER AUFZÜGE
AM FLUGHAFEN ZÜRICH.

60

VENTILATOREN SORGEN FÜR REINE
LUFT IM AIRPORT CENTER.

200

UHREN ZEIGEN DEN BESUCHERN AM
FLUGHAFEN ZÜRICH DIE AKTUELLE ZEIT.

384

ZÜGE VERKEHREN AN WERKTAGEN
ÜBER DEN FLUGHAFEN ZÜRICH.





Konzernrechnung gemäss IFRS	
Konzernerfolgsrechnung	74
Konzerngesamtergebnisrechnung	74
Konzernbilanz	75
Veränderung des Konzerneigenkapitals	76
Konzerngeldflussrechnung	77
Anhang zur Konzernrechnung	78
Bericht der Revisionsstelle	121

Konzernerfolgsrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2013	2012
Aviation-Erträge	(1)	604'491	596'411
Non-Aviation-Erträge	(1)	370'603	352'409
Total Erträge		975'094	948'820
Personalaufwand	(2)	-178'180	-290'116
Polizei und Sicherheit		-118'113	-115'347
Energie und Abfall		-25'185	-26'109
Unterhalt und Material		-43'568	-42'758
Andere Betriebskosten	(3)	-53'618	-51'953
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-38'278	-41'618
Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto	(4)	8'561	9'758
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		526'713	390'677
Abschreibungen und Amortisationen	(7)	-224'710	-218'741
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		302'003	171'936
Finanzierungsaufwendungen	(5)	-164'070	-93'280
Finanzerträge	(5)	29'632	36'311
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften	(9)	2'988	2'401
Gewinn vor Steuern		170'553	117'368
Ertragssteuern	(6)	-33'501	-22'636
Gewinn		137'052	94'732
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gewinn		137'084	94'732
Anteil Minderheitsaktionäre am Gewinn		-32	0
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(13)	22.34	15.52
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(13)	22.33	15.51

Konzerngesamtergebnisrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2013	2012
Gewinn		137'052	94'732
Sonstiges Gesamtergebnis			
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern			
Marktwertanpassungen	(14)	-12'266	8'029
Umbuchung in Erfolgsrechnung	(5)	92'141	8'643
Steuersatzanpassung	(14)	0	-366
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften			
Marktwertanpassungen		-1'453	954
Umrechnungsdifferenzen		-2'326	1'632
Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		76'096	18'892
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	(18)	34'866	-132
Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		34'866	-132
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		110'962	18'760
Gesamtergebnis		248'014	113'492
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis		248'055	113'492
Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis		-41	0

Konzernbilanz

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2013	31.12.2012
Aktiven			
Grundstücke	(7)	110'195	110'042
Hoch- und Tiefbauten	(7)	2'451'985	2'508'344
Anlagen in Leasing	(7)	36'194	40'221
Projekte in Arbeit	(7)	247'375	161'455
Mobile Sachanlagen	(7)	86'189	87'644
Total Sachanlagen		2'931'938	2'907'706
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(7)	289'949	297'698
Übrige immaterielle Anlagen	(7)	11'555	11'697
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(9)	12'415	17'767
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	206'944	185'811
Übrige Finanzanlagen		3'854	11
Anlagevermögen		3'456'655	3'420'690
Warenlager		10'206	9'642
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	49'244	68'086
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(10)	115'460	107'875
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(11)	21'167	17'871
Festgelder	(12)	20'000	75'038
Flüssige Mittel	(12)	392'943	368'713
Umlaufvermögen		609'020	647'225
Total Aktiven		4'065'675	4'067'915
Passiven			
Aktienkapital		307'019	307'019
Eigene Aktien		-1'335	-1'467
Kapitalreserven		591'263	590'968
Hedging-Reserven, netto		-907	-80'782
Verkehrswertreserven		997	2'450
Umrechnungsdifferenzen		-3'386	-1'069
Übrige Gewinnreserven		1'156'326	1'042'684
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital		2'049'977	1'859'803
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital		1'641	0
Total Eigenkapital		2'051'618	1'859'803
Anleihen und langfristige Darlehen	(14)	995'618	1'256'393
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(14)	31'640	38'546
Langfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(15)	280'362	301'049
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(17)	104'662	80'281
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	(18)	84'410	126'208
Langfristiges Fremdkapital		1'496'692	1'802'477
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		51'415	39'434
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(14)	285'016	59'283
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(19)	138'218	260'895
Kurzfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(15)	25'000	33'337
Laufende Steuerverpflichtungen		17'716	12'686
Kurzfristiges Fremdkapital		517'365	405'635
Total Fremdkapital		2'014'057	2'208'112
Total Passiven		4'065'675	4'067'915

Veränderung des Konzerneigenkapitals

(CHF in 1'000)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Hedging-Reserven, netto	Verkehrswertreserven	Umrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 1. Januar 2012	307'019	-477	588'055	-97'088	1'496	-2'701	1'005'473	1'801'777	0	1'801'777
Gewinn							94'732	94'732		94'732
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern				16'306	954	1'632	-132	18'760		18'760
Gesamtergebnis	0	0	0	16'306	954	1'632	94'600	113'492	0	113'492
Dividendenausschüttung für 2011							-57'389	-57'389		-57'389
Erwerb eigene Aktien		-33'319						-33'319		-33'319
Verkauf eigene Aktien		31'294	3'046					34'340		34'340
Aktienbasierte Vergütungen		1'035	-133					902		902
Bestand per 31. Dezember 2012	307'019	-1'467	590'968	-80'782	2'450	-1'069	1'042'684	1'859'803	0	1'859'803
Bestand per 1. Januar 2013	307'019	-1'467	590'968	-80'782	2'450	-1'069	1'042'684	1'859'803	0	1'859'803
Gewinn							137'084	137'084	-32	137'052
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern				79'875	-1'453	-2'317	34'866	110'971	-9	110'962
Gesamtergebnis	0	0	0	79'875	-1'453	-2'317	171'950	248'055	-41	248'014
Dividendenausschüttung für 2012							-58'308	-58'308	-71	-58'379
Erwerb eigene Aktien		-577						-577		-577
Verkauf eigene Aktien								0		0
Aktienbasierte Vergütungen		709	295					1'004		1'004
Änderung Konsolidierungskreis								0	1'753	1'753
Bestand per 31. Dezember 2013	307'019	-1'335	591'263	-907	997	-3'386	1'156'326	2'049'977	1'641	2'051'618

Konzerngeldflussrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2013	2012
Gewinn		137'052	94'732
Finanzergebnis, netto	(5)	134'438	56'969
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften	(9)	-2'988	-2'401
Ertragssteuern	(6)	33'501	22'636
Abschreibungen / Amortisationen auf			
Hoch- und Tiefbauten	(7)	184'909	179'870
Mobile Sachanlagen	(7)	17'075	17'217
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(7)	7'749	7'749
Übrige immaterielle Anlagen	(7)	5'416	5'597
Anlagen im Leasing	(7)	10'184	8'953
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand			
Hoch- und Tiefbauten	(7)	-623	-645
Buchgewinne (-) / -verluste (+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		4'347	483
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1'004	902
Zu- (-) / Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-9'172	-2'783
Zu- (+) / Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		-7'614	-737
Zu- (+) / Abnahme (-) Vorsorgeverpflichtungen	(18)	-301	122'306
Zu- (+) / Abnahme (-) Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(15)	-22'869	-25'114
Bezahlte Ertragssteuern		-33'115	-45'814
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit		458'993	439'920
davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm		30'281	25'658
Einnahmen Lärmgebühren	(16)	53'799	52'044
Ausgaben für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(16)	-23'518	-26'386
Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)		-223'873	-195'594
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen		124	5'481
Änderung Stimmrechtsverhältnisse (A-port Operaciones)		1'798	0
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-73'169	-87'613
Investitionen in Festgelder mit einer Laufzeit > 90 Tage	(12)	-20'000	-125'108
Rückzahlungen von Festgeldern mit einer Laufzeit > 90 Tage	(12)	75'038	135'180
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		67'200	75'850
Zinseinnahmen		1'643	6'758
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-171'239	-185'046
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm		-5'969	-11'763
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-73'169	-87'613
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		67'200	75'850
Aufnahme neue Anleihe	(14)	399'534	299'059
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Car Park Lease	(14)	0	-56'033
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Private Placement	(14)	-73'150	-73'150
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(14)	-10'883	-9'154
Rückzahlung Bankverbindlichkeit Japanese Private Placement	(14)	-373'018	0
Rückzahlung MtM Swap Japanese Private Placement	(14)	-111'924	0
Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2012 / 2011	(13)	-58'379	-57'389
Erwerb eigene Aktien		-577	-33'319
Verkauf eigene Aktien		0	34'340
Zinszahlungen		-34'831	-60'022
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-263'228	44'332
Zu- (+) / Abnahme (-) flüssige Mittel		24'526	299'206
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	(12)	368'713	69'512
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		-296	-5
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag		392'943	368'713
davon Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)	(12)	45'760	27'759

Segmentberichterstattung

	Aviation Flugbetrieb		Aviation Sicherheit		Aviation Fluglärm		Non-Aviation		Eliminierungen		Konsolidiert	
(CHF in Mio.)	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Erträge mit Dritten	384.5	381.3	162.8	161.6	54.4	52.1	373.4	353.8			975.1	948.8
Intersegmentäre Erträge	10.4	8.2					135.2	138.9	-145.6	-147.1	0.0	0.0
Total Erträge	394.9	389.5	162.8	161.6	54.4	52.1	508.6	492.7	-145.6	-147.1	975.1	948.8
Segmentergebnis (EBIT)	44.4	-16.4	18.7	8.6	42.8	40.1	196.1	139.6			302.0	171.9
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)											302.0	171.9
Finanzierungsaufwendungen	-2.4	-2.8			-4.1	-29.2	0.0	-3.4			-6.5	-35.4
Nicht zugeordnete Finanzierungsaufwendungen											-157.6	-57.9
Finanzerträge					11.5	4.6					11.5	4.6
Nicht zugeordnete Finanzerträge											18.2	31.7
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften							3.0	2.4			3.0	2.4
Nicht zugeordnete Ertragssteuern											-33.5	-22.6
Gewinn											137.1	94.7
Total Sachanlagen und immaterielle Anlagen	977.6	948.0	34.6	37.2	290.7	298.5	1'934.5	1'933.4			3'237.4	3'217.1
Finanzanlagen					206.9	185.8					206.9	185.8
Anteile an assoziierten Gesellschaften							12.4	17.8			12.4	17.8
Kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel					95.0	95.8					95.0	95.8
Total Segmentaktiven	977.6	948.0	34.6	37.2	592.6	580.1	1'946.9	1'951.2			3'551.7	3'516.5
Nicht zugeordnete kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel											367.2	416.0
Nicht zugeordnete Vermögenswerte											146.8	135.4
Total Vermögenswerte											4'065.7	4'067.9
Total Segmentschulden	43.5	48.2			305.4	334.4					348.9	382.6
Nicht zugeordnete Schulden											1'665.2	1'825.5
Total Fremdkapital											2'014.1	2'208.1
Total Investitionen	97.4	59.1	2.1	0.9	73.2	87.6	147.4	116.7			320.1	264.3
Abschreibungen und Amortisationen	63.0	61.6	4.8	5.5	7.9	8.0	149.0	143.6			224.7	218.7
Vollzeitstellen per 31. Dezember	596	595	17	16	10	11	855	743			1'478	1'365

Grundsätze der Konzernrechnungslegung

Allgemeines

Die vom Bund erteilte Betriebskonzession berechtigt und verpflichtet die Flughafenbetreiber-Gesellschaft 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 derivativen Finanzinstrumente, die als zur Veräusserung verfügbar klassierten Anlagen des Airport Zurich Noise Fund, die assoziierten Gesellschaften und die Pensionsverpflichtungen.

Die Konsolidierung erfolgt aufgrund der geprüften und nach einheitlichen Richtlinien erstellten Einzelabschlüsse 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, welche 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 Annahmen, die das Management bei der Anwendung von IFRS getroffen hat und die wesentliche Auswirkungen auf die Konzernrechnung haben, sowie Einschätzungen, bei denen ein erhebliches Risiko besteht, dass im Folgejahr wesentliche Anpassungen notwendig sein werden, sind in den Erläuterungen zur Konzernrechnung, Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie Ziffer 7, Entwicklung Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, enthalten.

Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze

Die Rechnungslegungsgrundsätze wurden gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme der nachfolgenden Änderungen unverändert angewendet:

- IFRS 10 Konzernabschlüsse
- IFRS 11 Gemeinschaftliche Vereinbarungen
- IFRS 12 Offenlegung von Anteilen an anderen Unternehmen
- IFRS 13 Fair Value Bewertung
- IFRIC 20 Abtragungskosten in der Produktionsphase eines Tagebaus
- Darstellung sonstiger Ergebnisposten (Änderungen von IAS 1)
- IAS 27 Einzelabschlüsse (geändert 2011)
- IAS 28 Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften und Joint Ventures (geändert 2011)
- Offenlegung – Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten (Änderungen von IFRS 7)
- Konzernabschlüsse, gemeinschaftliche Vereinbarungen und Offenlegung von Anteilen an anderen Unternehmen: Übergangsbestimmungen (Änderungen von IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12)
- Änderungen von IFRS (Mai 2012)
- Angaben zum erzielbaren Betrag von nicht-finanziellen Vermögenswerten (Änderungen von IAS 36)

Die neuen Standards oder Interpretationen sowie die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2013 mit Ausnahme von zusätzlichen Offenlegungen im Zusammenhang mit «IFRS 12 Offenlegung von Anteilen an anderen Unternehmen» und «Darstellung sonstiger Ergebnisposten (Änderungen zu IAS 1)» keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG.

Die Vorschriften von «IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer (geändert 2011)» wurden bereits im Geschäftsjahr 2012 vorzeitig angewendet.

Einführung von neuen Standards im Jahr 2014 und später

Die folgenden neuen, überarbeiteten und geänderten Standards und Interpretationen sind bis zum Datum der Genehmigung der Konzernrechnung 2013 verabschiedet worden, treten aber erst später in Kraft und wurden in der vorliegenden Konzernrechnung nicht frühzeitig angewendet. Ihre Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG wurde noch nicht systematisch analysiert, sodass die erwarteten Effekte, wie sie am Fusse der Tabelle offengelegt werden, lediglich eine erste Einschätzung des Managements darstellen.

Neue Standards oder Interpretationen	Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG
IFRIC 21 Abgaben	*	Geschäftsjahr 2014
IFRS 9 Finanzinstrumente	***	noch zu bestimmen
Überarbeitungen und Änderungen von Standards und Interpretationen		
Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten (Änderungen von IAS 32)	*	Geschäftsjahr 2014
Investmentgesellschaften (Änderungen von IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27)	*	Geschäftsjahr 2014
Novation von Derivaten und Fortführung von Sicherungsbeziehungen (Änderungen von IAS 39)	*	Geschäftsjahr 2014
Arbeitnehmerbeiträge (Änderungen von IAS 19)	*	Geschäftsjahr 2015
Jährliche Änderungen von IFRS (Zyklus 2010 – 2012 sowie 2011 – 2013)	*	Geschäftsjahr 2015

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

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

*** Frühester Zeitpunkt für Inkraftsetzung; Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG sind noch nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmbar.

Konsolidierungskreis und -methoden

Die Konzernrechnung umfasst die Flughafen Zürich AG und alle in- und ausländischen Tochtergesellschaften, welche sie direkt oder indirekt beherrscht. Die Flughafen Zürich AG beherrscht eine Gesellschaft, wenn sie schwankenden Renditen aus ihrem Engagement bei dieser ausgesetzt ist bzw. 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 Marktwertes 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 von Kaufpreis, dem Beitrag der Minderheitsanteile am übernommenen Unternehmen und dem Marktwert des zuvor bereits gehaltenen Eigenkapitalanteiles 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 Marktwertes des übernommenen Nettovermögens sofort erfolgswirksam erfasst.

Änderungen im Konsolidierungskreis

Mit der per Anfang des Geschäftsjahres 2013 abgeschlossenen Übernahme der Kontrollmehrheit an der chilenischen Managementgesellschaft A-port Operaciones S.A. mit Sitz in Santiago de Chile wurde der Kreis der vollkonsolidierten Gesellschaften erweitert. Der Flughafen Zürich AG gehörte bereits seit mehreren Jahren ein Minderheitsanteil an dieser Gesellschaft, welche das Management der Flughafenprojekte in Lateinamerika wahrnimmt (siehe auch Ziffer 9, Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften und Ziffer 20.6, Gruppengesellschaften).

Die erstmalige Konsolidierung von A-port Operaciones S.A. und deren Tochtergesellschaften hat nur einen geringen finanziellen Effekt. Im Berichtsjahr betrugen die konsolidierten Erträge, welche dem Segment «Non-Aviation» zugeordnet werden, rund CHF 7 Mio., während sich die operativen Kosten auf etwa CHF 6 Mio. beliefen.

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 bzw. belastet.

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden zu dem am Tag der Transaktion gültigen Wechselkurs in CHF umgerechnet und erfasst. Die in Fremdwährung gehaltenen monetären Aktiven und Passiven werden in der Bilanz zum Stichtagskurs umgerechnet. Kursdifferenzen, welche aus der Abwicklung oder durch Neubewertung der Fremdwährungsposition am Bilanzstichtag entstehen, werden in der Erfolgsrechnung erfasst.

Umsatzerfassung

Erträge werden durch die Flughafen Zürich AG in dem Zeitpunkt erfasst, wenn die Dienstleistung erbracht ist, es hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen anfallen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt. Zudem müssen die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Dienstleistungsempfänger übergegangen sein.

Die Erträge im Segment «Aviation Flugbetrieb» beinhalten insbesondere die Passagier- und Landegebühren sowie die Gebühren für die Benützung der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage. Die Erträge im Segment «Aviation Sicherheit» enthalten im Wesentlichen die Sicherheitsgebühren beziehungsweise im Segment «Aviation Fluglärm» 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 Gebühren für die Benützung der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie die Sicherheitsgebühren basieren auf der Anzahl abfliegender Passagiere. Die Basis für die Lärmgebühren bildet einerseits wiederum die Anzahl abfliegender Passagiere und andererseits eine emissionsabhängige Gebühr entsprechend dem Flugzeugtyp.

Die Erträge aus der Vermarktung und Vermietung der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage, Werbeflächen, Parking, Mieten und Pachtzinsen sowie Nebenkostenverrechnungen) stellen die wesentlichen Komponenten des Segments «Non-Aviation» 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 Mietvertrages erfasst. Bedingte Mietzahlungen (z.B. aus Umsatzmietverträgen) werden periodengerecht basierend auf den durch die Mieter erzielten Umsätzen erfasst, wobei ein Mindestmietbetrag zur Anwendung gelangen kann. Die Gesellschaft hält derzeit keine Mietverträge, die als Finanzierungsleasing zu klassieren sind.

Leasing

Finanzierungsleasing

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

Operatives Leasing

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

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich aus den Zinszahlungen auf Fremdkapital basierend auf der Effektivzinsmethode (ohne Fremdkapitalkosten auf Bauten in Arbeit), Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen, Zinserträgen, Dividendenerträgen, Fremdwährungsgewinnen und -verlusten, Gewinnen und Verlusten aus dem Verkauf von als zur Veräusserung verfügbar klassierten Finanzanlagen, Wertberichtigungen auf Finanzanlagen und erfolgswirksam erfassten Gewinnen/Verlusten auf Absicherungsinstrumenten zusammen.

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

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

Grundstücke

Grundstücke werden zu Anschaffungskosten bilanziert.

Das gesamte Flughafenareal von rund 8'335'000 m² ist gemäss einem flughafeninternen Raster in einzelne Grundstücke eingeteilt, die unterschiedlich bewertet werden. Im Zusammenhang mit der Entstehung der Flughafen Zürich AG per 1. Januar 2000 wurde für die Bewertung nebst verschiedenen flughafenspezifischen Kriterien, wie der Intensität der baulichen Nutzungsmöglichkeiten, auch die Entwicklung der Bodenpreise in der Region berücksichtigt. Die mit Hochbauten bebaubaren oder überbauten, mit Industrieland vergleichbaren Grundstücke bildeten die höchste Kategorie, gefolgt von den für den eigentlichen Flugbetrieb benötigten Flächen (Pisten, Rollwege, Abstellflächen). In einer dritten Kategorie befinden sich die nicht erschlossenen Landwirtschaftsflächen sowie das ausgedehnte Naturschutzgebiet. Unter Berücksichtigung dieses Rasters ergaben sich Landwerte zwischen CHF 675.00 pro m² für intensiv nutzbare Grundstücke und CHF 2.00 pro m² für das Naturschutzgebiet.

Der Gesamtwert dieser Flughafenparzelle ist in der Bilanz mit rund CHF 100 Mio. enthalten. Diese Bewertung wurde einmalig zum Zeitpunkt der Privatisierung als Grundlage für die angenommenen Anschaffungskosten verwendet.

Hoch- und Tiefbauten sowie mobile 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, welche bis zum Zeitpunkt des Nutzenantritts (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage aktiviert werden. Die vom Kanton Zürich am 31. Dezember 1999 eingebrachten Sachanlagen enthalten keine Eigenleistungen und Fremdfinanzierungskosten. Seit dem 1. Januar 2000 werden den betragsmässig wesentlichen Bauten in Arbeit 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 linear über den Zeitraum der geschätzten Nutzungs- oder kürzeren Leasingdauer.

Die Nutzungsdauern der einzelnen Kategorien betragen:

- | | |
|--------------------------|----------------------|
| • Hochbauten | bis maximal 40 Jahre |
| • Tiefbauten | bis maximal 30 Jahre |
| • Tunnel und Brücken | bis maximal 50 Jahre |
| • Mobilien und Fahrzeuge | 3 bis 20 Jahre |

Zuwendungen der öffentlichen Hand

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

Projekte in Arbeit

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

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 dieses Rechts 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.

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an welchen die Unternehmung zwischen 20 % und 50 % hält und bei denen die Gruppe Einfluss auf die finanzielle und betriebliche Geschäftspolitik, jedoch keine Kontrolle hat, werden gemäss der Equity-Methode 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 welchen die Unternehmung unter 20 % hält, jedoch massgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann, werden ebenfalls gemäss der Equity-Methode in die Konzernrechnung einbezogen.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen enthalten als zum Verkauf verfügbar klassierte Wertschriften des Airport Zurich Noise Fund. Bei der Ersterfassung erfolgt die Bewertung zum Marktwert zuzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Nachfolgend werden die Wertschriften ebenfalls zum Marktwert bewertet, wobei die nicht realisierten Gewinne und Verluste im Eigenkapital (Verkehrswertreserven, netto) erfasst und ausgewiesen werden; bei Veräusserung oder im Falle eines Impairments werden diese in die Erfolgsrechnung übertragen.

Die Finanzanlagen beinhalten auch Minderheitsbeteiligungen ohne massgeblichen Einfluss und Darlehen, welche zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich notwendiger Wertberichtigungen bilanziert werden.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden ausschliesslich zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken verwendet und unter den sonstigen Forderungen beziehungsweise im übrigen kurzfristigen Fremdkapital ausgewiesen. Die Bewertung erfolgt nach IAS 39 zu Verkehrswerten. Veränderungen im Verkehrswert von derivativen Instrumenten, die den Anforderungen für Cashflow Hedges entsprechen, werden direkt über die ausgesonderte Eigenkapitalposition (Hedging-Reserven, netto) verbucht. Sobald die abgesicherte Transaktion eingetreten ist, erfolgt eine Übertragung der kumulierten nicht realisierten Gewinne und Verluste in die Erfolgsrechnung. Bei allen übrigen derivativen, nicht für Hedge Accounting qualifizierenden Finanzinstrumenten werden die Verkehrswertveränderungen in der Erfolgsrechnung erfasst.

Warenlager

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

Forderungen

Forderungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten, welche in der Regel dem Nominalwert entsprechen, abzüglich der notwendigen Wertberichtigungen für uneinbringliche Forderungen, bewertet. Die Wertberichtigung setzt sich zusammen aus individuellen Wertberichtigungen für spezifisch identifizierte Positionen, bei denen objektive Hinweise dafür bestehen, dass der ausstehende Betrag nicht vollumfänglich eingehen wird, sowie pauschalen Wertberichtigungen für Gruppen von Forderungen mit ähnlichem Risikoprofil. Die pauschalen Wertberichtigungen decken Verluste ab, die eingetreten, aber noch nicht bekannt sind. Basis für die pauschalen Wertberichtigungen bilden historische Daten über Zahlungsstatistiken der Forderungen. Sobald ausreichende Hinweise dafür bestehen, dass eine Forderung definitiv nicht mehr eingehen wird, wird die Forderung direkt ausgebucht bzw. mit der dafür gebildeten Einzelwertberichtigung verrechnet.

Der erzielbare Wert von Forderungen entspricht dem Barwert der geschätzten zukünftigen Cashflows. Wertminderungen auf Forderungen werden rückgängig gemacht, wenn die Erhöhung des erzielbaren Wertes 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 (inkl. Collateral) mit einer Fälligkeit von bis zu 90 Tagen, gerechnet ab Erwerbszeitpunkt.

Wertbeeinträchtigungen

Die Buchwerte des nicht finanziellen Anlagevermögens (ohne latente Steuern) werden mindestens 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 Zahlungsmittel generierenden 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 Nutzwertes werden die geschätzten zukünftigen Cashflows abdiskontiert, wobei als Diskontsatz ein Vorsteuersatz benutzt wird, der die Risiken des entsprechenden Vermögenswertes 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 die Wertminderung sich reduziert hat oder nicht mehr vorhanden ist und wenn sich die Schätzungen, die in die Berechnung des erzielbaren Wertes 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, welche 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 faktische Verpflichtungen aufgrund des Umweltschutzgesetzes gebildet, sobald sie zuverlässig abgeschätzt werden können.

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

Leistungen an Arbeitnehmer

Für leistungsorientierte Vorsorgepläne werden die Vorsorgekosten und die Vorsorgeverpflichtung auf Basis von unterschiedlichen wirtschaftlichen und demografischen Annahmen mittels der Methode der laufenden Einmalprämie (Projected-Unit-Credit-Methode) bestimmt. Dabei werden die bis zum Bewertungsstichtag zurückgelegten Versicherungsjahre berücksichtigt. Zu den von der Flughafen Zürich AG einzuschätzenden Berechnungsannahmen gehören unter anderem Erwartungen über die zukünftige Gehaltsentwicklung, die langfristige Verzinsung von Altersguthaben, die 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, welcher in der Erfolgsrechnung im Personalaufwand erfasst wird;
- Nettozinsaufwand, welcher in der Erfolgsrechnung im Finanzaufwand erfasst wird, und
- Neubewertungs-Komponenten, welche 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 werden nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand gleichgestellt. 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 Netto-Zinsaufwand entspricht dem Betrag, welcher sich ergibt, wenn man den Diskontsatz mit der Nettovorsorgeverpflichtung (bzw. dem -vermögenswert) zu Beginn des Geschäftsjahres 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 Barwertes der Vorsorgeverpflichtungen, welche sich aufgrund von Annahmeänderungen und Erfahrungsabweichungen ergeben, sowie den Vermögensertrag abzüglich der Beträge, welche im Nettozinsaufwand enthalten sind, und Veränderungen der nicht erfassten Vermögenswerte abzüglich der Effekte, welche 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, bzw. -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.

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

Aktienbasierte Vergütung

Im Rahmen des Bonus- und Mitarbeiterbeteiligungsprogramms gibt die Flughafen Zürich AG Aktien an eigene Mitarbeiter ab. Die aktienbasierten Vergütungen werden über den Leistungszeitraum verteilt als Aufwand erfasst und das Eigenkapital entsprechend erhöht. Die Bewertung erfolgt zum Verkehrswert am Gewährungszeitpunkt.

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 bzw. 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 bzw. Tilgung der betroffenen Aktiven und Verbindlichkeiten. Dabei werden die Steuersätze herangezogen, die zum Bilanzstichtag gelten bzw. angekündigt sind.

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 Hauptentscheidungssträger (Chief Operating Decision Maker) der Unternehmung erstattet. Als Hauptentscheidungssträger 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.

Die Unternehmung verfügt über die folgenden vier berichtspflichtigen Segmente:

Aviation Flugbetrieb

Das Segment «Aviation Flugbetrieb» beinhaltet die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der Flughafenbetriebsinfrastruktur. Dazu gehören sämtliche den Fluggesellschaften und Passagieren zur Verfügung gestellten Kerndienstleistungen eines Flughafens, welche die Flughafen Zürich AG in der Funktion der Flughafenbetreiberin anbietet. Dies sind unter anderem das Pistensystem, alle Vorfeldflächen mit Apron Control, die Passagierflächen in den Terminals, der Frachtbetrieb, die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage und die Flugzeug-Energieversorgung, die Passagierbetreuung und die Passagierservices sowie die Safety. Die wesentlichen Erträge des Bereiches Aviation sind Passagier- und Landegebühren. Die externen Erträge in diesem Bereich sind bestimmt durch die Passagierentwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und die Entwicklung des Startgewichtes der Flugzeuge.

Aviation Sicherheit

Das Segment «Aviation Sicherheit» beinhaltet die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der Sicherheitsinfrastruktur sowie sämtliche unmittelbar sicherheitsrelevanten Prozesse. Dazu gehören alle Anlagen und deren Betrieb und Unterhalt zur Verhütung von Angriffen auf die Sicherheit der gewerbsmässigen Zivilluftfahrt, insbesondere die Anlagen zur Kontrolle von Passagieren, Mitarbeitern, Handgepäck, registriertem Gepäck und Fracht. Im Weiteren enthält das Segment die Kosten für alle weiteren flughafenpolizeilichen Aufgaben wie Überwachungspatrouillen, Überwachung von besonders gefährdeten Fluggesellschaften und Personen, Betrieb einer Einsatzzentrale, Ausbildung und weitere sicherheitsrelevante Aufgaben. Die Erträge zur Deckung der Kosten im Segment Sicherheit bilden die pro Passagier erhobenen Sicherheitsgebühren.

Aviation Fluglärm

Sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Erträge und Aufwendungen werden im Segment «Aviation Fluglärm» separat ausgewiesen. In den Erläuterungen zur Konzernrechnung 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 (siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund).

Non-Aviation

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

Erläuterungen zur Konzernrechnung

Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen

1. Aktuelle Risikosituation

1.1 Rechtliche Unsicherheiten

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

- Regelung über die Nutzung des süddeutschen Luftraums
- Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
- Investitionen zur Reduktion der Komplexität
- Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

1.2 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 externen 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 als auch im nicht-aviatischen Geschäft am Flughafen Zürich negativ beeinträchtigen.

1.3 Steigende Safety- und Security-Anforderungen

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

1.4 Hub Carrier

Die Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist der Flughafen Zürich in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hub Carriers abhängig.

1.5 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

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

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2013 noch rund 15'000 offen waren. Davon sind rund 1'600 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

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 «Information and Communication Technology» (ICT) dem Segment «Non-Aviation» zugeordnet und die anteiligen Kosten danach verursachergerecht dem Segment «Aviation» verrechnet. Ebenso sind die Supportbereiche dem Segment «Non-Aviation» zugeordnet und werden entsprechend weiterverrechnet.

Grundsätze der Segmentberichterstattung

Die Zuordnung der Aktiven und Passiven auf die einzelnen operativen Segmente erfolgt aufgrund der internen Berichterstattung. Soweit möglich werden Finanzinstrumente zugeordnet (einschliesslich flüssiger Mittel und verzinslicher Schulden). Die Kunden und Lieferanten der Flughafen Zürich AG pflegen grösstenteils Geschäftsbeziehungen zu allen Segmenten. Die Projekte in Arbeit werden bis zur Abrechnung demjenigen Segment zugeordnet, in dem die Projektverantwortung liegt. Nach der Abrechnung der Projekte auf die einzelnen Anlagekategorien erfolgt die definitive Segmentzuordnung. Die zugeordneten Segmentschulden beschränken sich auf die Verpflichtungen in Bezug auf die Lärmthematik, die dem Segment «Aviation Fluglärm» zugeordnet werden, sowie direkt auf Segmente zuordenbare Finanzverbindlichkeiten. Die intersegmentären Erträge setzen sich im Wesentlichen zusammen aus der Verrechnung von Mietkosten aus dem Bereich «Non-Aviation» für Hochbauflächen, die durch den Bereich Aviation beansprucht werden. Die Vermögenswerte der übrigen Liegenschaften (inkl. der ganzen Terminals) sind primär dem Bereich «Non-Aviation» zugeordnet. Die Verrechnung der Kosten aufgrund der beanspruchten Fläche erfolgt auf der Basis der Selbstkosten (einschliesslich Verzinsung des eingesetzten Kapitals). Die intersegmentären Erträge stellen gleichzeitig intersegmentäre Aufwendungen im Segmentergebnis der diese Aktiven nutzenden Bereiche dar. Die Mitarbeitenden (Vollzeitstellen) werden entsprechend ihrer hauptsächlichen Tätigkeit den Segmenten zugeordnet.

Zur Bildung der vorstehenden berichtspflichtigen Segmente wurden keine Geschäftssegmente zusammengefasst.

Die Flughafen Zürich AG erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2013 wurden CHF 1.5 Mio. (2012: CHF 1.3 Mio.) Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht.

Die Flughafen Zürich AG erzielte im Geschäftsjahr 2013 mit der Lufthansa-Gruppe einen Umsatz von CHF 390.3 Mio. (Vorjahr CHF 372.1 Mio.) in den Segmenten «Aviation Flugbetrieb», «Aviation Sicherheit», «Aviation Fluglärm» und «Non-Aviation».

Im Bereich der formellen Enteignungen ermöglichten die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen der Flughafen Zürich AG erstmals – mit allen nach wie vor verbleibenden Unsicherheiten in der Schätzgenauigkeit –, eine zuverlässige Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsentschädigungen vorzunehmen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bis zu diesem Zeitpunkt entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Case») per 30. Juni 2008 auf insgesamt CHF 759.8 Mio. (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtliche Betriebskosten), womit die gesamten Kosten unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offengelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Mio. bis CHF 1.2 Mrd. lagen.

Die Flughafen Zürich AG hatte am 8. März 2006 mit dem Kanton Zürich einen Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 abgeschlossen. Ziel dieses Zusatzvertrages war es, die Risiken des Flughafens aus formellen Enteignungen zu limitieren. Gemäss diesem Zusatzvertrag übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alten» Lärmverbindlichkeiten, wenn bei der Auszahlung der ersten formellen Enteignungsentschädigungen das Risiko besteht, dass die gesamten, im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtliche Betriebskosten) im angenommen schlechtesten Fall («Negative Case») den Betrag von CHF 1.1 Mrd. («Schwellenwert») übersteigen.

«Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, die vor Juni 2001 entstanden sind. Der Kanton Zürich übernimmt für diese Lärmverbindlichkeiten die Vorfinanzierung, da er bis zu diesem Zeitpunkt Inhaber der Betriebskonzession war und damit für «alte» Lärmverbindlichkeiten im Aussenverhältnis haftet. Der Schwellenwert unterliegt einem jährlichen Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG. Der Schwellenwert per 31. Dezember 2013 liegt mit CHF 1.73 Mrd. über den ursprünglichen CHF 1.1 Mrd., hat aber zurzeit noch keine Auswirkung auf die Vorfinanzierung des Kantons Zürich.

Da per Mitte 2008 trotz genannter Schätzung von CHF 759.8 Mio. die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall («Negative Case») den Schwellenwert von CHF 1.1 Mrd. überstiegen (Prämisse dafür war, dass die noch offenen Grundsatzfragen gegen die Flughafen Zürich AG entschieden werden), trat die gemäss Zusatzvertrag vereinbarte Vorfinanzierung des Kantons Zürich für «alte» Lärmverbindlichkeiten per 30. Juni 2008 in Kraft. Für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung dieser «alten» Lärmverbindlichkeiten erhielt der Kanton Zürich per 30. Juni 2008 gemäss den Bestimmungen des Zusatzvertrages einen Teil des Airport Zurich Noise Fund (CHF 115.4 Mio.). Dieser Betrag wurde in der Konzernrechnung als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert und stellt einen Teil der Kosten für «alte» Lärmverbindlichkeiten dar, welche ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt werden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinnahmte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits finanziert waren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese «alten» Entschädigungen.

Ebenfalls ab diesem Zeitpunkt erhielt der Kanton Zürich den aufgrund des Zusatzvertrages definierten Anteil von 47 % der vereinnahmten Lärmgebühren. Somit erscheint dieser Anteil der Lärmgebühren nicht mehr in der Erfolgsrechnung der Flughafen Zürich AG.

Aufgrund der Lärmkostenschätzung und der Auslösung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich wurde in der Konzernrechnung per 30. Juni 2008 ein Betrag von CHF 125.5 Mio. (Barwert) für formelle Enteignungsentschädigungen (Nominalbetrag CHF 150.1 Mio.) zurückgestellt. Dieser Betrag betrifft die «neuen» Lärmverbindlichkeiten der Flughafen Zürich AG. Der Barwert dieser zu erwartenden Kosten wurde gleichzeitig und in gleicher Höhe als immaterieller Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung aktiviert.

In der Folge korrigierte das Bundesverwaltungsgericht am 26. Mai 2009 einen Entscheid der Eidgenössischen Schätzungskommission vom 17. Dezember 2007, der den massgebenden Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge auf den 1. Januar 1961 festgesetzt hatte. Das Bundesverwaltungsgericht legte diesen Stichtag neu auf den 23. Mai 2000 fest, worauf die Flughafen Zürich AG dieses Urteil an das Bundesgericht weitergezogen hat. Das Bundesgericht hat in der Folge mit Urteil vom 8. Juni 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit auch im Osten auf den 1. Januar 1961 festgesetzt.

Mit dem Urteil des Bundesgerichts vom 9. Dezember 2011 zur Berechnungsmethode von Minderwerten bei Ertragsliegenschaften wurde in der Zwischenzeit eine weitere rechtliche Grundlage geschaffen, um offene Entschädigungsforderungen abzuwickeln. Dabei bestätigte das Gericht das Modell der Eidgenössischen Schätzungskommission.

Basierend auf dieser neusten Bundesgerichtsentscheid und weiteren bisher entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2011 eine Neuschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vor, welche auch per 31. Dezember 2013 noch ihre Gültigkeit hat. Gemäss dieser aktualisierten Berechnung betragen die Lärmkosten neu CHF 740.6 Mio. In diesem Betrag sind auch CHF 25 Mio. für den Bau einer neuen Schallschutzhalle berücksichtigt. Dieser Kostenschätzung liegen nach wie vor viele Annahmen, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde.

Da im schlechtesten Fall (aktualisierter «Negative Case») die gesamten Lärmkosten nach wie vor den angepassten Schwellenwert gemäss Zusatzvertrag übersteigen, bleibt die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich bestehen. Aufgrund der vorgenommenen Neuberechnungen per Ende 2011 erhöhte sich jedoch der Anteil der «neuen» Lärmverbindlichkeiten, welche durch die Flughafen Zürich AG finanziert werden müssen. Daher musste die Rückstellung für formelle Enteignungen per Ende 2011 um den Barwert von CHF 27.0 Mio. (nominell CHF 31.4 Mio.) erhöht werden. Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung in Übereinstimmung mit dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz (siehe Seite 82, Immaterielle Vermögenswerte) um den gleichen Wert erhöht. Da sich aufgrund der aktualisierten Berechnungen im Gegenzug der Anteil der «alten» Lärmverbindlichkeiten, welche durch den Kanton Zürich vorfinanziert werden, reduziert hat, stehen der Flughafen Zürich AG seit dem 1. Januar 2012 76 % der vereinnahmten Lärmgebühren zu.

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2013 weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 289.9 Mio. und Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 239.7 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Lärm- und Anwohnerschutzkosten von CHF 65.7 Mio. aus.

Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund künftiger Rechtsprechung im schlechtesten Fall («Negative Case») unter den anwendbaren Schwellenwert sinken oder der angepasste Schwellenwert aufgrund der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG den aktuellen Wert des «Negative Case» übersteigt, wird die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 hinfällig. Auf diesen Zeitpunkt übernimmt die Flughafen Zürich AG die dann noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten und erhält als Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich zurück («Rückabwicklung»). Gleichzeitig entfällt ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren. Zu diesem Zeitpunkt wird die Flughafen Zürich AG eine aktuelle Schätzung der gesamten ausstehenden Lärmkosten vornehmen und sowohl die aktivierten als auch die passivierten Lärmkosten bilanzwirksam anpassen. Unter der Annahme, dass sich die relevanten Rahmenparameter nicht (mehr) verändern und keine aussergewöhnlichen Ereignisse eintreten, erwartet die Flughafen Zürich AG die Rückabwicklung der Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich in den nächsten ein bis zwei Jahren.

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 («Lärmfünfliber») per 1. Februar 2014 sistiert.

Je nach weiterer bzw. abschliessender Rechtsprechung – insbesondere hinsichtlich Südanflugsbereich – können auch die «neuen» Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und passivierten Lärmkosten führen würden. Die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich sowie der Split der Lärmgebühren bleiben in diesem Fall voraussichtlich bestehen, sofern zu diesem Zeitpunkt die Rückabwicklung der Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten nicht bereits stattgefunden hat. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Zusammenfassend haben die oben erwähnten Sachverhalte momentan die folgenden wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Gesellschaft:

- Die Erträge aus Lärmgebühren werden um den Anteil des Kantons Zürich reduziert in der Erfolgsrechnung erfasst.
- Die Zahlungen für formelle Enteignungen betreffend «neue» Lärmverbindlichkeiten erfolgen zulasten der entsprechenden Rückstellung.

- Der immaterielle Vermögenswert für formelle Enteignungen wird linear bis zum Ende der Betriebskonzession (Mai 2051) amortisiert.
- Die Aufzinsung der abdiskontierten Rückstellung für formelle Enteignungen wird analog zur Aufzinsung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz erfolgswirksam erfasst.
- Die Betriebskosten der Lärmabteilung werden weiterhin vollumfänglich von der Flughafen Zürich AG getragen und rechnerisch dem Airport Zurich Noise Fund belastet.
- Die Zahlungen für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen erfolgen wie bis anhin zulasten der entsprechenden separaten Rückstellung.

2. Auswirkungen der aktuellen Risikosituation auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

2.1 Werthaltigkeit der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sowie Verlässlichkeit der Schätzung von aktivierungspflichtigen Lärmentschädigungen

Die Unternehmung besitzt Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von rund CHF 3.2 Mrd. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Werts durchgeführt (Impairment-Test). Die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit beurteilt. 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 in den vorhergehenden Abschnitten erläuterten Risikofaktoren (insbesondere 1.1 Rechtliche Unsicherheiten und 1.5 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik) wesentlich negativ beeinflusst werden (siehe auch Ziffer 7, Entwicklung Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte).

1) Erträge

(CHF in 1'000)	2013	2012
Passagiergebühren	203'870	199'636
PRM-Gebühren	11'137	11'104
Landengebühren	85'331	85'954
Emissionsgebühren	3'191	3'222
Parkgebühren	7'060	6'675
Treibstoffgebühren	7'182	7'164
Frachterträge	7'686	7'623
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	29'663	29'574
Flugzeug-Energieversorgungsanlage	13'274	12'906
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'765	4'697
Übrige Erträge	14'760	14'803
Total Erträge Aviation Flugbetrieb	387'919	383'358
Sicherheitsgebühren	161'190	160'039
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'025	958
Total Erträge Aviation Sicherheit	162'215	160'997
Lärmgebühren	54'357	52'056
Total Erträge Aviation Fluglärm	54'357	52'056
Total Aviation-Erträge	604'491	596'411
Retail, Tax & Duty Free	92'413	87'425
Food & Beverage	14'968	14'275
Werbeflächen und Promotion	16'611	16'749
Parkingerträge	68'697	67'097
Übrige Kommerzerträge	13'366	12'369
Total Kommerz- und Parkingerträge	206'055	197'915
Mieterträge und Pachtzinsen	95'530	94'531
Energie- und Nebenkostenverrechnung	26'710	26'833
Reinigung	4'189	3'919
Dienstleistungserträge	2'809	2'478
Total Erträge aus Liegenschaftenbewirtschaftung	129'238	127'761
Kommunikationsdienstleistungen	15'088	14'839
Consultingerträge	1'490	1'335
Übrige Dienstleistungen und Diverses	18'732	10'559
Total Erträge aus Dienstleistungen	35'310	26'733
Total Non-Aviation-Erträge	370'603	352'409
Total Erträge	975'094	948'820

Gebühr zur Hilfeleistung an PRM

Zur Refinanzierung der Betreuung von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (Passengers with Reduced Mobility – PRM), für welche die Flughafen Zürich AG auf Basis der europäischen Verordnung (EG) 1107/2006 verantwortlich ist, erhebt die Gesellschaft eine Gebühr zur Hilfeleistung an PRM in Höhe von CHF 0.90 pro abfliegenden Passagier. Die Gebühr wird den Fluggesellschaften entsprechend in Rechnung gestellt.

Die Gebühr bezieht alle mit der Dienstleistung verbundenen Investitions- und Betriebskosten ein. Sie wird streng kostenbezogen kalkuliert und steht in keiner Verbindung mit anderen Dienstleistungen am Flughafen Zürich.

Die aktuelle Kostenunterdeckung resultiert wie schon im Vorjahr vor allem aus der Anzahl der abgefertigten Passagiere mit eingeschränkter Mobilität, welche wiederum über den in der Gebührenkalkulation angenommenen Erwartungen lag.

Die PRM-Gebühr ist, wie alle anderen Flugbetriebsgebühren, Gegenstand der Verfügung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) über die Flugbetriebsgebühren vom 14. November 2013. Die Verfügung sieht eine Erhöhung der PRM-Gebühr auf CHF 1.00 pro abfliegenden Passagier vor und wird im Rahmen des aktuell laufenden Beschwerdeverfahrens überprüft.

Der Dienstleistungsvertrag mit dem aktuellen Anbieter läuft Ende Oktober 2014 aus. Der Auftrag wird auf 1. November 2014 neu ausgeschrieben.

Die Erträge aus der PRM-Dienstleistung und die dazugehörigen Kosten stellen sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2013	2012
PRM-Gebühren	11'137	11'104
Total Erträge	11'137	11'104
Fixe Servicekosten (Dienstleistungsanbieter)	-3'188	-3'288
Variable Servicekosten (Dienstleistungsanbieter)	-9'109	-8'497
Andere Betriebskosten	-119	-160
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	-1'279	-841
Abschreibungen	-58	-58
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-1'337	-899
Kalkulatorische Zinsen und Steuern	263	174
Kostenüber-/-unterdeckung	-1'074	-725

2) Personalaufwand

(CHF in 1'000)	2013	2012
Löhne und Gehälter	137'161	130'772
Personalvorsorgekosten		
für leistungsorientierte Pläne ¹⁾	15'516	114'134
für beitragsorientierte Pläne	0	11'266
Sozialversicherungsbeiträge	13'044	13'321
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmer	12'459	20'623
Total Personalaufwand	178'180	290'116
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen)²⁾	1'458	1'353
Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitstellen)²⁾	1'478	1'365
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle per 31. Dezember	121	213

¹⁾ Siehe Ziffer 18, Leistungen an Arbeitnehmer.

²⁾ 2013: Inklusive Mitarbeitende der erstmals konsolidierten A-port Operaciones S.A. sowie deren Tochtergesellschaften.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Die Flughafen Zürich AG gibt denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, welche das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden 151 Aktien (Vorjahr 148 Aktien) im Wert von CHF 70'450 (Vorjahr CHF 53'986) abgegeben.

Bonusprogramm Geschäftsleitung und Kader

Die Summe aller jährlichen Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie des Kaders setzt sich aus einem festen Lohnanteil und einem Bonusanteil zusammen. Dieser basiert auf dem Unternehmensergebnis und auf dem Erreichungsgrad der persönlichen Ziele. Messkriterium für das Unternehmensergebnis ist der

Erreichungsgrad des budgetierten Airport Value Added (AVA) respektive die Abweichung des tatsächlich erreichten gegenüber dem Ziel-AVA-Wert. Die Beurteilung des Erreichungsgrades der persönlichen Ziele erfolgt im Rahmen des jährlich durchgeführten Management-by-Objectives-Prozesses. Sowohl der Entscheid bezüglich Erreichungsgrad des Unternehmensergebnisses als auch jener über die Erreichung der persönlichen Ziele für das abgelaufene Geschäftsjahr werden vom Nomination & Compensation Committee jeweils im neuen Geschäftsjahr gefällt respektive genehmigt (Gewährungszeitpunkt). Der erfolgsabhängige Teil wird zu zwei Dritteln bar ausbezahlt und zu einem Drittel in Aktien vergütet (siehe auch Ziffer 20.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Empfänger	2013 (CHF in 1'000)	2012 ¹⁾ (CHF in 1'000)	2012 ¹⁾ (Stück)	Abgabekurs ¹⁾ (CHF)
Mitglieder der Geschäftsleitung	333	316	706	431.50
Mitglieder des Kaders	611	570	1'237	431.50
Anpassung Ausgabewert im Folgejahr an Börsenkurs ²⁾	-48	1		
Total	896	887	1'943	431.50

¹⁾ Im Geschäftsjahr 2013 im Rahmen des Bonusprogrammes für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2012.

²⁾ Der Ausgabewert der Aktien lag im April 2013 (Gewährungszeitpunkt) um CHF 48'097 tiefer als der Abgrenzungsbetrag des Bonusteils für das Geschäftsjahr 2012 per Jahresende 2012.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Erreichungsgrad des Unternehmensergebnisses respektive der persönlichen Zielerreichung wurde der Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2013 berechnet und abgegrenzt. Die Anzahl Aktien kann noch nicht abschliessend berechnet werden, da der Ausgabewert der Aktien dem Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt entspricht. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 1'810 Aktien vergütet werden müssen.

Bonusprogramm Verwaltungsrat

Für die Mitglieder des Verwaltungsrates besteht kein Bonusprogramm. Die Entschädigung setzt sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammen (siehe auch Ziffer 20.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Optionsprogramm

Bei der Flughafen Zürich AG besteht kein Optionsprogramm.

3) Andere Betriebskosten

(CHF in 1'000)	2013	2012
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	21'376	21'554
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	12'297	11'785
Weitere Betriebskosten	8'419	6'383
Versicherungen	3'941	3'934
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	2'386	2'658
Kosten eigener Fahrzeugpark	2'482	2'854
Kommunikationskosten	1'456	1'661
Passagierdienste	1'261	1'124
Total andere Betriebskosten	53'618	51'953

4) Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge/Aufwendungen, netto

(CHF in 1'000)	2013	2012
Aktivierte Eigenleistungen	10'605	12'084
Andere Erträge	3'285	2'338
Andere Aufwendungen	-5'329	-4'664
Total aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto	8'561	9'758

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 10.6 Mio. (Vorjahr CHF 12.1 Mio.) handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen.

In den anderen Erträgen sind neben realisierten Buchgewinnen aus dem Verkauf von Anlagevermögen auch einmalige Entschädigungszahlungen aus Mietverträgen enthalten. Die anderen Aufwendungen beinhalten im Berichtsjahr neben Buchverlusten aus Anlageabgängen auch Debitorenverluste aus dem aviatischen Geschäft.

5) Finanzergebnis

(CHF in 1'000)	2013	2012
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	-35'100	-55'129
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	635	581
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	-34'465	-54'548
Leasingzins	-2'362	-2'824
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	-6'774	-3'471
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-2'195	-81
Übrige Zinsaufwendungen	-75	-91
Total Zinsaufwand	-45'871	-61'015
Verlust auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	-3'285	-2'583
Übriger Finanzaufwand	-114'687	-3'717
Währungsverluste	-227	-209
Zinsaufwand Aufzinsung Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	0	-25'756
Total Finanzierungsaufwendungen	-164'070	-93'280
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	5'300	4'648
Zinsertrag Post- und Bankguthaben / Darlehen	417	679
Verzugszinsen	11	12
Total Zinsertrag	5'728	5'339
Zinsertrag Aufzinsung für Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	6'155	0
Währungsgewinne	17'718	30'971
Übrige Finanzerträge	31	1
Total Finanzerträge	29'632	36'311
Finanzergebnis	-134'438	-56'969

Das Finanzergebnis der Flughafen Zürich AG weist im Geschäftsjahr 2013 Sondereffekte im Zusammenhang mit der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten aus. Die Gesellschaft hat am 25. März 2013 das Japanese Private Placement über JPY 37 Mrd. gekündigt und am 23. Mai 2013 vollständig zurückbezahlt (siehe Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten). Zusammen mit der Kündigung des Japanese Private Placement wurde das Absicherungsinstrument zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen aus dem Japanes Private Placement aufgelöst. Am 17. April 2013 wurde eine neue Anleihe im Betrag von CHF 400.0 Mio. (nominal) und einem Zinscoupon von 1.5 % mit Rückzahlung im Jahr 2023 platziert.

Die Restrukturierung hatte insgesamt einen negativen Einfluss von CHF 82.9 Mio. auf das Finanzergebnis des Geschäftsjahres 2013. Der Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

- Fremdwährungsgewinn von CHF 17.4 Mio. auf dem Japanese Private Placement aufgrund der Entwicklung des Wechselkurses zwischen dem Schweizer Franken und dem Japanischen Yen seit dem letzten Bilanzstichtag per 31. Dezember 2012, ausgewiesen unter der Position Währungsgewinne
- Auflösungskosten des Absicherungsinstrumentes im Umfang von CHF 111.9 Mio., ausgewiesen unter der Position Übriger Finanzaufwand
- Abschreibung der verbliebenen aktivierten Transaktionskosten aus dem Japanese Private Placement im Umfang von CHF 4.8 Mio., ausgewiesen unter der Position Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten
- Anteilmässige Zinseinsparungen von CHF 16.4 Mio. im Geschäftsjahr 2013, welche massgeblich zur Reduktion des Zinsaufwands auf Anleihen und langfristige Darlehen beitrugen

Im Zusammenhang mit der Rückzahlung des Japanese Private Placement und der Auflösung des entsprechenden Absicherungsinstrumentes wurde auch die zugehörige Hedging-Reserve in Höhe von CHF 89.3 Mio. aufgelöst. Weiter trug die Auflösung des derivativen Finanzinstruments auch massgeblich zur Reduktion des übrigen kurzfristigen Fremdkapitals bei (siehe Ziffer 19, Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen).

Der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen fiel insbesondere aufgrund der erwähnten Einsparungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten um CHF 20.0 Mio. oder 36.3 % tiefer aus als im Vorjahr und beträgt neu CHF 35.1 Mio.

Im Berichtsjahr erfolgte eine Neueinschätzung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse für formelle Enteignungen sowie eine Erhöhung des Diskontsatzes für die Aufzinsung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen (siehe Ziffer 15, Rückstellung Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen). Beide Effekte führten zu einem Zinsertrag in Höhe von CHF 6.2 Mio. für die Aufzinsung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen gegenüber einem Aufwand von CHF 25.8 Mio. im Vorjahr.

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit sind im Jahr 2013 mit einem Durchschnittszinssatz von 2.78 % (Vorjahr: 4.64 %) berechnet worden.

6) Ertragssteuern

(CHF in 1'000)

	2013	2012
Steuern des laufenden Jahres	38'645	41'177
Steuern der Vorjahre	-455	37
Total laufende Ertragssteuern	38'190	41'214
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	-4'689	-18'578
Total latente Ertragssteuern	-4'689	-18'578
Total Ertragssteuern	33'501	22'636

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in 1'000)

	2013	2012
Gewinn vor Ertragssteuern	170'553	117'368
Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz von 20.2 %	34'452	23'708
Anpassung latente Steuern	-582	-1'746
Steuereffekte aus Vorperioden	-455	37
Nicht abzugsfähiger Aufwand / nicht steuerbarer Ertrag	405	583
Verschiedene Überleitungsposten	-319	54
Total Ertragssteuern	33'501	22'636

7) Entwicklung Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte

	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Anlagen in Leasing	Projekte in Arbeit	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Übrige immaterielle Vermögenswerte	Total immaterielle Vermögenswerte
(CHF in Mio.)										
Anschaffungswerte										
Bestand per 1. Januar 2012	109.5	1'522.2	3'838.1	98.5	207.8	253.5	6'029.6	326.6	71.9	398.5
Zugänge				0.6	176.1		176.7			0.0
Abgänge	-3.8	-1.3	-23.7			-16.2	-45.0		-2.2	-2.2
Transfers	4.3	23.1	167.5		-222.4	22.2	-5.3		5.3	5.3
Bestand per 31. Dezember 2012	110.0	1'544.0	3'981.9	99.1	161.5	259.5	6'156.0	326.6	75.0	401.6
Bestand per 1. Januar 2013	110.0	1'544.0	3'981.9	99.1	161.5	259.5	6'156.0	326.6	75.0	401.6
Änderung Konsolidierungskreis			0.8			0.5	1.3		1.8	1.8
Zugänge				6.1	240.8		246.9			0.0
Abgänge			-63.9			-10.8	-74.7		-3.3	-3.3
Transfers	0.2	24.2	106.8		-151.4	16.0	-4.2		4.2	4.2
Umrechnungsdifferenzen			-0.1				-0.1		-0.2	-0.2
Bestand per 31. Dezember 2013	110.2	1'568.2	4'025.5	105.2	250.9	265.2	6'325.2	326.6	77.5	404.1
Abschreibungen / Wertberichtigungen										
Bestand per 1. Januar 2012	0.0	691.7	2'167.5	49.9	0.0	170.2	3'079.4	21.2	59.6	80.8
Zugänge		47.4	132.5	8.9		17.2	206.0	7.7	5.6	13.3
Abgänge		-0.8	-22.9			-15.6	-39.3		-1.9	-1.9
Bestand per 31. Dezember 2012	0.0	738.3	2'277.1	58.8	0.0	171.8	3'246.1	28.9	63.3	92.2
Bestand per 1. Januar 2013	0.0	738.3	2'277.1	58.8	0.0	171.8	3'246.1	28.9	63.3	92.2
Änderung Konsolidierungskreis						0.2	0.2		0.4	0.4
Zugänge		47.3	137.6	10.2		17.1	212.2	7.7	5.4	13.1
Abgänge			-60.1			-10.1	-70.2		-3.0	-3.0
Umrechnungsdifferenzen							0.0		-0.1	-0.1
Bestand per 31. Dezember 2013	0.0	785.6	2'354.6	69.0	0.0	179.0	3'388.3	36.6	66.0	102.6
Zuwendungen der öffentlichen Hand										
Bestand per 31. Dezember 2011	0.0	0.1	2.7	0.0	0.0	0.0	2.8	0.0	0.0	0.0
Abgänge		-0.1	-0.6				-0.7			0.0
Bestand per 31. Dezember 2012	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0
Zugänge					3.5		3.5			0.0
Abgänge			-0.6				-0.6			0.0
Bestand per 31. Dezember 2013	0.0	0.0	1.5	0.0	3.5	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0
Nettobuchwert per 31. Dezember 2011	109.5	830.4	1'667.8	48.6	207.8	83.3	2'947.4	305.4	12.3	317.7
Nettobuchwert per 31. Dezember 2012	110.0	805.7	1'702.7	40.2	161.5	87.6	2'907.7	297.7	11.7	309.4
Nettobuchwert per 31. Dezember 2013	110.2	782.6	1'669.4	36.2	247.4	86.2	2'931.9	290.0	11.5	301.5

Rundungshinweis: Bei der Summierung von gerundeten Beträgen können rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Leasing Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) sowie Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA)

Die Flughafen Zürich AG ist im Dezember 2001 in einen Leasingrahmenvertrag zur Finanzierung der sich damals im Bau befindenden Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) sowie der Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA) über eine Laufzeit von 17 Jahren eingetreten. Aufgrund der weitgehenden Fertigstellung der beiden Anlagen wurde per 1. August 2003 je eine erste Tranche der definitiven Leasingverträge über einen Gesamtbetrag von CHF 84.5 Mio. mit einer Laufzeit von 17 Jahren in Kraft gesetzt. Der Abschluss der zweiten bis elften Tranche ist per 31. Januar 2004 (CHF 1.8 Mio.), per 31. Juli 2004 (CHF 0.5 Mio.), per 31. Januar 2005 (CHF 0.4 Mio.), per 31. Juli 2005 (CHF 0.4 Mio.), per 31. Januar 2006 (CHF 1.2 Mio.), per 31. Juli 2006 (CHF 0.6 Mio.), per 31. Januar 2007 (CHF 2.3 Mio.), per 31. Oktober 2010 (CHF 6.9 Mio.), per 1. Januar 2012 (CHF 0.6 Mio.) sowie per 1. April 2013 (CHF 6.1 Mio.) erfolgt. Weitere Tranchen werden bei Bedarf abgeschlossen. Der Leasingrahmenvertrag sowie auch die definitiven Leasingverträge sind vom Sachverhalt her als Finanzierungsleasing einzustufen und wurden deshalb bilanziert. Die dem Betrieb zur Verfügung stehenden geleasten Anlagen wurden ab Zeitpunkt der Fertigstellung abgeschrieben.

Die Laufzeit des Finanzierungsleasings für die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) endet am 31. Dezember 2016. Das Leasing der Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA) läuft bis 31. Juli 2020.

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.

Mit der erstmaligen Aktivierung des immateriellen Vermögenswertes für formelle Enteignungsentschädigungen in der Höhe von CHF 125.5 Mio. (Barwert der zu erwartenden Kosten) per 30. Juni 2008 wurde ein gleich hoher Betrag als Rückstellung passiviert. Zudem wurde zum gleichen Zeitpunkt der Anteil des Airport Zurich Noise Fund in Höhe von CHF 115.4 Mio., welcher gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 an den Kanton weitergeleitet wurde (siehe Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund), ebenfalls als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Dieser Betrag stellt einen Teil der Kosten für «alte» Lärmverbindlichkeiten dar, welche ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt werden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinnahmte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits finanziert waren.

Aufgrund der Bundesgerichtsentscheide vom 8. Juni 2010 zur Vorhersehbarkeit der Ostanflüge und vom 9. Dezember 2011 zur Berechnungsmethode von Minderwerten bei Ertragsliegenschaften sowie weiterer bisher entschiedener Grundsatzfragen wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich jeweils eine Neueinschätzung der Lärmkosten vorgenommen. Aufgrund dieser aktualisierten Berechnungen wurden zusätzliche Beträge in Höhe von CHF 57.8 Mio. (2010) und CHF 27.0 Mio. (2011) als immaterielle Vermögenswerte für formelle Enteignungsentschädigungen aktiviert und jeweils ein gleich hoher Betrag (Barwert der zu erwartenden Kosten) als Rückstellung passiviert (siehe Ziffer 15, Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen).

Die immateriellen Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung werden linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis Mai 2051) amortisiert.

Impairment

Die Flughafen Zürich AG erstellt freiwillig eine jährliche Kontrollrechnung auf Unternehmensstufe um festzustellen, ob Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vorliegen. Als Grundlage dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG. Die Kontrollrechnung per 31. Dezember 2013 zeigt, dass keine solchen Indikatoren vorliegen.

Der Kontrollrechnung liegen folgende Annahmen zugrunde:

- ein Diskontierungszinssatz von 7.5 %
- Zürich behält den Hub-Status
- das Passagieraufkommen wächst mittel- und langfristig um 2 %
- das Wachstum bei den Flugbewegungen entwickelt sich unterproportional zum Passagierwachstum mit rund 1 %
- mit den Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens soll man sowohl dem heutigen Qualitätsstandard als auch den heute bekannten EU-Kompatibilitätsanforderungen gerecht werden

Abschreibungen und Amortisationen

Mit den Abschreibungen und Amortisationen auf Sachanlagen und immateriellen Anlagen von CHF 225.3 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF -0.6 Mio. verrechnet.

8) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund)	49'244	68'086
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund)	206'944	185'811
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	256'188	253'897

Bei den zum Verkauf gehaltenen Wertschriften handelt es sich um Obligationen. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund und beträgt durchschnittlich zwei bis vier Jahre. Die Verzinsung der Obligationen betrug 2013 zwischen 0.25 % und 4.00 % (2012: zwischen 0.25 % und 4.375 %). Siehe auch Ziffer 11, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen, und Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund.

Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt, siehe Ziffer 5, Finanzergebnis, Ziffer 20.1 a), Finanzielles Risk Management, i), Ausfallrisiko.

9) Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Bangalore International Airport Ltd., Bengaluru (Indien)		
Kapital: INR 3'846 Mio. (Vorjahr INR 3'846 Mio.) / Beteiligungsquote 5.0 % (Vorjahr 5.0 %)	6'184	5'438
A-port Chile S.A., Santiago de Chile (Chile)		
Kapital: CLP 5'264 Mio. (Vorjahr CLP 5'264 Mio.) / Beteiligungsquote 49.0 % (Vorjahr 49.0 %)	6'231	5'155
Companhia de Participações Aeroportuárias (vorher: A-port S.A.), São Paulo (Brasilien)		
Kapital: BRL 63 (Vorjahr BRL 63 Mio.) / Beteiligungsquote 15.0 % (Vorjahr 15.0 %)	n/a	4'314
A-port Operaciones S.A., Santiago de Chile (Chile)		
Kapital: CLP 1'352 Mio. (Vorjahr CLP 1'352 Mio.) / Beteiligungsquote 62.0 % (Vorjahr 49.5 %)	n/a	2'860
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	12'415	17'767

Indien

Die Flughafen Zürich AG ist per Bilanzstichtag mit 5 % am Aktienkapital der Eigentümer- und Betriebsgesellschaft des im Mai 2008 eröffneten Flughafens in Bengaluru, der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt. Zudem ist sie über ein Operations, Management & Service Agreement (OMSA) in den Betrieb des Flughafens involviert. Aus diesem Vertrag fließen der Gesellschaft entsprechende Erträge zu.

Da die Gesellschaft aufgrund der Zugehörigkeit zum Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgan, durch die Teilnahme an den Entscheidungsprozessen, durch den Austausch von Führungspersonal sowie die Bereitstellung von bedeutenden technischen Informationen auf die BIAL massgeblichen Einfluss ausüben kann, wird die Beteiligung mittels der Equity-Methode bewertet.

Im Rahmen der Vereinbarung eines anteiligen Verkaufs von 12 % an BIAL Ende 2009 hat die Flughafen Zürich AG im Zeitraum vom 24. Mai 2011 bis zum 30. September 2014 das Recht, die verbleibenden 5 % an BIAL dem Käufer zu verkaufen. Per Bilanzstichtag beträgt der Verkehrswert dieser Put-Option annähernd Null. Dem Käufer wurde im Gegenzug ein Vorkaufsrecht an den verbleibenden 5 % zum jeweiligen Marktpreis eingeräumt.

Lateinamerika

Basierend auf der Strategie, über Betriebs- und Managementverträge die Expertise der Flughafen Zürich AG möglichst gewinnbringend in internationale Projekte einzubringen und diese mit den Kenntnissen eines lokalen Partner zu ergänzen, wurde eine Optimierung der Beteiligungsverhältnisse in Lateinamerika durchgeführt, welche Anfang 2013 abgeschlossen werden konnte. Die Flughafen Zürich AG übernahm dabei die Mehrheit an A-port Operaciones S.A. Diese Gesellschaft mit Sitz in Santiago de Chile (Chile) nimmt das Management und den Betrieb von Flughäfen in Lateinamerika und der Karibik wahr. Dies umfasst die Flughäfen in Chile und Curaçao sowie die über die lokalen Gesellschaften A-port Operaciones Colombia S.A.S. und Unique IDC S.A. de C.V. laufenden Verträge in Kolumbien und Honduras.

Nach der abgeschlossenen strukturellen Optimierung verbleibt als assoziierte Gesellschaft die Beteiligung von 49 % am Aktienkapital von A-port Chile S.A. mit Sitz in Santiago de Chile (Chile), welche wiederum die Beteiligungen an den Konzessionsgesellschaften für die chilenischen Flughäfen in Antofagasta, Iquique und Puerto Montt hält. Dieser Gesellschaft fließen die Erträge und Aufwendungen aus dem Betrieb der erwähnten Flughäfen zu.

Mit der Umstrukturierung der Beteiligungsverhältnisse ging der massgebliche Einfluss an der Companhia de Participações Aeroportuárias mit Sitz in São Paulo (Brasilien), welche die Beteiligung am Hato International Airport in Curaçao hält, verloren. Sie wird per Bilanzstichtag neu unter der Position Übrige Finanzanlagen ausgewiesen.

Venezuela

Die Flughafen Zürich AG ist im Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlaufe 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 und der Schweiz.

Es haben verschiedene Schriftenwechsel zwischen der Flughafen Zürich AG und der Bolivarischen Republik Venezuela stattgefunden. Das Hearing vor dem ICSID in Washington hat im Juni 2013 stattgefunden. Der Entscheid des ICSID-Schiedsgerichts sollte in der zweiten Jahreshälfte 2014 vorliegen. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

Nachfolgend sind die zusammengefassten Finanzinformationen hinsichtlich der assoziierten Gesellschaften der Flughafen Zürich AG angegeben. Die Zahlen entsprechen dabei den Beträgen der in Übereinstimmung mit IFRS erstellten Abschlüsse der jeweiligen assoziierten Gesellschaft und wurden für Zwecke der Bilanzierung nach der Equity-Methode entsprechend angepasst.

Bangalore International Airport Ltd.

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Umsatz	105'227	111'363
Gewinn	23'468	17'258
Gesamtergebnis	23'468	17'258
Anlagevermögen	414'460	404'922
Umlaufvermögen	117'487	102'103
Langfristiges Fremdkapital	-332'758	-319'331
Kurzfristiges Fremdkapital	-75'502	-78'936
Nettoreinvermögen	123'687	108'758
Beteiligungsquote	5 %	5 %
Buchwert der assoziierten Beteiligung	6'184	5'438

A-port Chile S.A.

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Umsatz	10'614	8'675
Gewinn	3'704	3'368
Gesamtergebnis	3'704	3'368
Anlagevermögen	28'577	12'243
Umlaufvermögen	5'658	5'195
Langfristiges Fremdkapital	-20'297	-5'134
Kurzfristiges Fremdkapital	-1'221	-1'784
Nettoreinvermögen	12'717	10'520
Beteiligungsquote	49 %	49 %
Buchwert der assoziierten Beteiligung	6'231	5'155

10) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹⁾	116'139	108'536
Wertberichtigungen	-679	-661
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	115'460	107'875

¹⁾ In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 38.2 Mio. (2012: CHF 38.6 Mio.) enthalten (siehe auch «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen, Punkt 1.4) Hubcarrier» sowie «Ziffern 20.1.a), Finanzielles Risk Management und 20.1.a.i), Ausfallrisiko»). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2013 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2013 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Schweiz	109'012	102'622
Europa	6'477	5'690
Indien	99	112
Lateinamerika	551	112
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	116'139	108'536

Die Altersgliederung der Forderungen sah per Bilanzstichtag wie folgt aus:

	Forderungen Brutto 31.12.2013	Einzelwert- berichtigung 31.12.2013	Pauschalwert- berichtigung 31.12.2013	Forderungen Brutto 31.12.2012	Einzelwert- berichtigung 31.12.2012	Pauschalwert- berichtigung 31.12.2012
(CHF in 1'000)						
Nicht fällig	110'515	0	-535	85'388	0	-425
Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	4'982	0	-21	21'858	0	-109
Fällig zwischen 33 und 60 Tagen	382	0	-1	803	0	-4
Fällig über 61 Tage	260	-121	-1	487	-121	-2
Total	116'139	-121	-558	108'536	-121	-540

Die Wertberichtigung hat sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

	Einzelwertberichtigung		Pauschalwertberichtigung		Total Wertberichtigung	
(CHF in 1'000)	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Bestand per 1. Januar	-121	-382	-540	-480	-661	-862
Veränderung	0	261	-18	-60	-18	201
Bestand per 31. Dezember	-121	-121	-558	-540	-679	-661

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.

11) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Noch nicht fakturierte Leistungen	8'125	6'911
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	1'692	2'207
Vorausbezahlte Leistungen	527	660
Aktive Rechnungsabgrenzungen	10'344	9'778
Steuerrückforderungen (MwSt/VSt)	9'203	6'604
Sonstige Forderungen	1'620	1'489
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	21'167	17'871

Die übrigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen beinhalten die folgenden Finanzinstrumente:

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Noch nicht fakturierte Leistungen	8'125	6'911
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	1'692	2'207
Total Finanzinstrumente	9'817	9'118
Steuerrückforderungen (MwSt/VSt)	9'203	6'604
Vorausbezahlte Leistungen	527	660
Sonstige Forderungen	1'620	1'489
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	21'167	17'871

Die Marchzinsen aus den vorhandenen liquiden Mitteln des Airport Zurich Noise Fund, welche als separates Vermögen angelegt sind (siehe auch Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund, und Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund), wurden periodengerecht abgrenzt.

Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes wurden sämtliche Leistungen des Berichtsjahres fakturiert. Es sind keine überfälligen Forderungen unter den obigen Positionen ausgewiesen, welche eine Einzel- oder Pauschalwertberichtigung nötig gemacht hätten.

12) Flüssige Mittel und Festgelder

(CHF in 1'000)	31.12.2013		31.12.2012	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	219		222	
Post- und Bankguthaben	392'724	45'760	232'636	27'759
Festgelder ¹⁾	0		120'000	
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen ²⁾	0		15'855	
Total flüssige Mittel	392'943	45'760	368'713	27'759

¹⁾ Fälligkeit innerhalb 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt.

²⁾ Betreffend Collateral siehe Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

Die Ursprungswährung, die Zinssätze und die durchschnittliche Laufzeit der flüssigen Mittel sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	Ursprungs- währung	2013	2012	2013	2012
		Zinssätze in %	Zinssätze in %	Durchschn. Laufzeit in Tagen	Durchschn. Laufzeit in Tagen
Post- und Bankguthaben	CHF	0.00 bis 0.05	0.00 bis 0.125	n/a	n/a
Festgelder	CHF	0.07 bis 0.175	0.10 bis 0.25	48	89
Collateral	CHF	0.01 bis 0.02	0.00 bis 0.07	n/a	n/a

Das bilanzierte Festgeld in der Höhe von CHF 20.0 Mio. weist eine Laufzeit bis am 14. Januar 2014 auf.

13) Aktienkapital und Reserven

Anzahl	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 50)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Bestand per 1. Januar 2012	6'140'375	1'381	6'138'994
Erwerb von eigenen Aktien		101'190	-101'190
Verkauf von eigenen Aktien		-95'000	95'000
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-3'139	3'139
Bestand per 31. Dezember 2012	6'140'375	4'432	6'135'943
Erwerb von eigenen Aktien		1'237	-1'237
Verkauf von eigenen Aktien		0	0
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-2'110	2'110
Bestand per 31. Dezember 2013	6'140'375	3'559	6'136'816

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 Bonusprogrammes, siehe dazu Ziffer 2, Personalaufwand, sowie Ziffer 20.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften. Der Bestand an eigenen Aktien dient diesem Beteiligungsprogramm sowie als Treasury-Bestand.

Hedging-Reserve

Diese Reserve enthält die kumulativen Verkehrswertanpassungen auf Cashflow-Hedging-Instrumenten im Zusammenhang mit abgesicherten, noch nicht eingetretenen Transaktionen.

Verkehrswertreserve

Diese Reserve enthält die kumulativen Verkehrswertanpassungen auf als zum Verkauf gehaltenen Finanzanlagen bis zum Zeitpunkt ihrer Veräusserung.

Umrechnungsdifferenzen

Darin sind die Umrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Jahresrechnungen ausländischer Einheiten sowie auf 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:

	2013	2012
Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF	137'083'773	94'732'217
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'136'655	6'105'686
Einfluss der verwässernden Aktien	2'479	3'417
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'139'134	6'109'103
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	22.34	15.52
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	22.33	15.51

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2013	2012
Öffentliche Hand	38.60 %	38.60 %
Private	3.07 %	3.29 %
Unternehmungen	2.21 %	2.84 %
Pensionskassen	1.38 %	1.94 %
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Bestände)	26.21 %	25.65 %
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	28.53 %	27.68 %
Total	100.00 %	100.00 %

	2013	2012
Anzahl Aktionäre	5'141	4'951

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mehr als 3 % der Stimmrechte:

	2013	2012
Kanton Zürich	33.33 %	33.33 %
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5.05 %	5.04 %

14) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Anleihen	946'922	771'115
Japanese Private Placement	0	385'583
US Private Placement	48'696	99'695
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	31'640	38'546
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'027'258	1'294'939
Anleihen	224'929	0
US Private Placement	48'138	49'604
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	11'949	9'679
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	285'016	59'283
Total Finanzverbindlichkeiten	1'312'274	1'354'222

Das Japanese Private Placement wurde am 23. Mai 2013 vollständig zurückbezahlt (siehe in diesem Zusammenhang auch die ausführlichen Erläuterungen unter Ziffer 5, Finanzergebnis).

Am 17. April 2013 wurde eine neue Anleihe im Betrag von CHF 400.0 Mio. (nominal) und einem Zinscoupon von 1.5 % mit Rückzahlung im Jahr 2023 platziert. Diese wird unter den langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Bei den Verbindlichkeiten aus dem US Private Placement setzt sich die Veränderung aus dem Fremdwährungseinfluss und der jährlichen Tilgungsrate zusammen. Im April des Berichtsjahres wurde die dritte von fünf jährlichen Tranchen im Umfang von nominal CHF 73.2 Mio. (2012: CHF 73.2 Mio. nominal) amortisiert.

Im Geschäftsjahr 2013 wurden in Übereinstimmung mit den bestehenden Leasingverträgen insgesamt CHF 10.9 Mio. der ausstehenden Leasingverbindlichkeiten zurückbezahlt (2012: CHF 9.2 Mio.).

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten	Nominalbetrag (in 1'000)	Buchwert (CHF in 1'000)	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungs- termin
	31.12.2013	31.12.2013				
Anleihe	CHF 250'000	248'130	2011 – 2017	2.250 %	nein	5.5.
Anleihe	CHF 300'000	299'227	2012 – 2020	1.250 %	nein	3.7.
Anleihe	CHF 400'000	399'565	2013 – 2023	1.500 %	nein	17.4.
US Private Placement	USD 55'000	48'696	2003 – 2015	4.753 %	seit 2011	11.4. / 11.10.
Leasingverbindlichkeiten GSA	CHF 23'151	23'151	2003 – 2016	4.713 %	nein	1. des Monats
Leasingverbindlichkeiten EVA	CHF 8'489	8'489	2003 – 2020	3.712 %	nein	1. des Monats
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		1'027'258				

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

Zusätzlich bestehen per Bilanzstichtag unbenützte Kreditlimite (ohne Berücksichtigung Kreditlimite Airport Zurich Noise Fund) in der Höhe von total CHF 192.9 Mio. (siehe Ziffer 20.1 a), Finanzielles Risk Management, ii), Liquiditätsrisiko).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Innerhalb 1 Jahres	285'016	59'283
Zwischen 2 und 5 Jahren	325'804	606'040
Über 5 Jahre	701'454	688'899
Total Finanzverbindlichkeiten	1'312'274	1'354'222

Absicherungsgeschäfte mit Hedge Accounting

Zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung hält die Flughafen Zürich AG folgende derivative Finanzinstrumente (Cross Currency Interest Rate Swaps):

Betreff	Japanese Private Placement	US Private Placement	US Car Park Lease	Total		Total
Laufzeit	2003 – 2024	2003 – 2015	2003 – 2012	Marktwerte	Latente	Marktwerte
Kontraktwert (CHF in 1'000)	JPY 37'000 Mio.	USD 275 Mio.	USD 271 Mio.	brutto	Steuern	netto
Marktwerte						
Bestand per 31. Dezember 2011	84'406	92'806	16'530	193'742	-39'717	154'025
Reduktion Steuersatz	0	0	0	0	581	581
Marktwertanpassungen	13'122	-20'677	-16'530	-24'085	4'865	-19'220
Bestand per 31. Dezember 2012	97'528	72'129	0	169'657	-34'271	135'386
Marktwertanpassungen	-97'528	-22'514	0	-120'042	24'248	-95'794
Bestand per 31. Dezember 2013	0	49'615	0	49'615	-10'023	39'592

Nach der Auflösung des Absicherungsinstruments zur Absicherung der Währungsrisiken aus dem Japanese Private Placement im März 2013 verbleibt per Stichtag einzig das Absicherungsinstrument für das US Private Placement. Der kumulierte Verlust nach Abzug latenter Steuern hat sich daher im Berichtsjahr stark von CHF 135.4 Mio. auf CHF 39.6 Mio. reduziert. Der Verkehrswert des derivativen Finanzinstruments für das US Private Placement ist in der Position Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen bilanziert (siehe auch Ziffer 19, Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen).

Der verbleibende Cross Currency Interest Rate Swap zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen aus dem US Private Placement wird für das Hedge Accounting in zwei Komponenten aufgeteilt: Eine Komponente dient

der Absicherung der Fremdwährungsrisiken, die andere Komponente der Absicherung der Zinsrisiken. Die Fremdwährungsabsicherung der Nominalbeträge wird als Fair Value Hedge behandelt. Sowohl die Fremdwährungsanpassung auf den Finanzverbindlichkeiten als auch die Marktwertanpassung der Fremdwährungskomponente des Swaps werden erfolgswirksam erfasst. Die Zinskomponente des Swaps wird als Cashflow Hedge eingestuft. Entsprechend werden Marktwertveränderungen der Zinskomponente der Absicherungsinstrumente im Eigenkapital (siehe auch Veränderung des Konzern-eigenkapitals) ausgewiesen. Sobald die abgesicherten Zinszahlungen eintreten, werden die Marktwertveränderungen in die Erfolgsrechnung umgebucht. Die Beträge der zukünftigen Cashflows des Swaps sind aus der Fälligkeitstabelle unter Ziffer 20.1 a), Finanzielles Risk Management, ii), Liquiditätsrisiko, ersichtlich. Der Hedge war während der Berichtsperiode voll effektiv.

Die kumulierten Fremdwährungsschwankungen auf den abgesicherten Finanzverbindlichkeiten haben sich im Berichtsjahr wie folgt verändert. Die Schwankungen werden durch den als Fair Value Hedge designierten Teil der Swaps im Berichtsjahr vollständig bzw. im Vorjahr teilweise kompensiert:

(CHF in 1'000)	Japanisches Private Placement	US Private Placement	US Car Park Lease	Total Fremd- währungs- schwankungen brutto	Latente Steuern	Total Fremd- währungs- schwankungen netto
Bestand per 31. Dezember 2011	30'564	-86'218	-15'965	-71'619	14'682	-56'937
Reduktion Steuersatz	0	0	0	0	-215	-215
Fremdwährungsschwankung	-61'318	17'792	15'965	-27'561	5'567	-21'994
Bestand per 31. Dezember 2012	-30'754	-68'426	0	-99'180	20'034	-79'146
Fremdwährungsschwankung	30'754	19'949	0	50'703	-10'242	40'461
Bestand per 31. Dezember 2013	0	-48'477	0	-48'477	9'792	-38'685

Die nicht realisierten Gewinne/Verluste, welche in den Hedging-Reserven, netto als Position des Konzerneigenkapitals ausgewiesen werden, haben sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

(CHF in 1'000)	Brutto	Latente Steuern	Netto
Bestand per 31. Dezember 2011	-122'123	25'035	-97'088
Reduktion Steuersatz	0	-366	-366
Marktwertanpassung	10'061	-2'032	8'029
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	10'831	-2'188	8'643
Bestand per 31. Dezember 2012	-101'231	20'449	-80'782
Marktwertanpassung	-15'372	3'106	-12'266
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	115'465	-23'324	92'141
Bestand per 31. Dezember 2013	-1'138	231	-907

Sicherheiten zu vorstehenden Absicherungsgeschäften

Weisen die Cross Currency Interest Rate Swaps des US Private Placement und des Japanese Private Placement einen negativen Marktwert auf, welcher einen gewissen Minimalwert übersteigt, so hat die Gesellschaft hierfür Sicherheiten in Form eines «Collateral» (Cash, Wertpapiere oder Letter of Credit) zu leisten. Per Bilanzstichtag bestehen folgende Collaterals:

(CHF in 1'000)	Ursprungswährung	2013 Zinssätze in %	2012 Zinssätze in %	31.12.2013 CHF	31.12.2012 CHF
Flüssige Mittel, fällig innerhalb 90 Tagen	CHF	0.01 bis 0.02	0.00 bis 0.07	0	15'855
Letter of Credit, fällig innerhalb 90 Tagen ¹⁾	CHF	0.65	0.60 bis 0.85	30'000	120'000

¹⁾ Hier ist die zu leistende Kommission anstelle des Zinssatzes aufgeführt.

Übersicht Leasingverbindlichkeiten

Die unten dargestellten Leasingverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen die unter Ziffer 7, Entwicklung Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, dargestellten Leasingverträge für die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) sowie die Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA).

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahres	13'768	11'978
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	31'030	37'960
Fällig über 5 Jahre	2'741	4'410
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	47'539	54'348
Zukünftige Zinsen	-3'950	-6'123
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	43'589	48'225
davon fällig innerhalb 1 Jahres	11'949	9'679
davon fällig zwischen 2 und 5 Jahren	28'978	34'344
davon fällig über 5 Jahre	2'662	4'202

Die Zinssätze der wesentlichen Leasingverbindlichkeiten betragen per Bilanzstichtag 4.713 % (GSA) bzw. 3.712 % (EVA).

15) Rückstellung Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen

(CHF in 1'000)	Lärm- und Anwohnerschutz	Formelle Enteignungen	Total
Bestand per 1. Januar 2012	100'448	233'296	333'744
Auszahlung ¹⁾	-23'230	-1'884	-25'114
Zinsertrag/-aufwand Aufzinsung ²⁾	9'116	16'640	25'756
Bestand per 31. Dezember 2012	86'334	248'052	334'386
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres)	25'000	8'337	33'337
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	61'334	239'715	301'049
Bestand per 1. Januar 2013	86'334	248'052	334'386
Auszahlung ¹⁾	-20'611	-2'258	-22'869
Zinsaufwand Aufzinsung ³⁾	-63	-6'092	-6'155
Bestand per 31. Dezember 2013	65'660	239'702	305'362
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres)	20'000	5'000	25'000
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	45'660	234'702	280'362

¹⁾ Im Auszahlungsbetrag bei den formellen Enteignungen sind nur die effektiven Zahlungen von Minderwerten berücksichtigt, nicht aber die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) – siehe Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund.

²⁾ Im Vorjahr erfolgte eine Neueinschätzung des Diskontsatzes sowie der zeitlichen Verteilung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse.

³⁾ Im Berichtsjahr erfolgte eine Neueinschätzung des Diskontsatzes sowie der zeitlichen Verteilung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse für formelle Enteignungen bis Ende 2020, was zu einem entsprechenden Zinsertrag bei der Aufzinsung führte.

Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz

Die Gesellschaft hat sich aufgrund bereits vorgenommener und angekündigter Massnahmen zu Gesamtkosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen in der Höhe von rund CHF 240 Mio. faktisch verpflichtet. Bis zum Bilanzstichtag wurden gesamthaft CHF 170.9 Mio. ausgegeben. Der verbleibende Restbetrag ist im obigen Rückstellungsspiegel zum Barwert dargestellt. Der Diskontsatz für die Aufzinsung der nominellen Zahlungsströme beträgt aufgrund des leicht erhöhten allgemeinen Zinsniveaus neu 1.5 % (Vorjahr 1.2 %). Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2020 abgeschlossen werden können.

Rückstellung für formelle Enteignungen

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen und unter Berücksichtigung der Vorfinanzierung

durch den Kanton Zürich (siehe dazu ausführliche Erläuterungen unter Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen, Punkt 1.5 auf den Seiten 85 bis 87) sind per Bilanzstichtag neu insgesamt CHF 239.7 Mio. abdiskontiert als Rückstellung für formelle Enteignungsentschädigungen für «neue» Lärmverbindlichkeiten zurückgestellt (Nominalwert CHF 259.1 Mio.). Dieser Betrag berücksichtigt die bisher vorliegenden letztinstanzlichen Gerichtsentscheide in den unterschiedlichen Flughafenregionen. Der Diskontsatz für die Aufzinsung der nominellen Zahlungsströme beträgt neu ebenfalls 1.5 % (Vorjahr 1.2 %). Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2020 (bisher 2018) abgeschlossen werden können.

16) Airport Zurich 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 unten stehenden 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 auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt; der aus den Anlagen fliessende Ertrag wird der Fondsrechnung gutgeschrieben.

Für den Fall, dass die kumulierten Kosten höher sein werden als die kumulierten Erträge (Finanzierungslücke), steht der Flughafen

Zürich AG eine Kreditlimite (committed credit line) von CHF 200.0 Mio. zur Verfügung. Diese Kreditlimite ist ausschliesslich für die Finanzierung einer solchen Finanzierungslücke aus der Fluglärmthematik reserviert. Sie steht bis ins Jahr 2015 zur Verfügung. Die Kosten für die Bereitstellung dieser Kreditlimite werden der Fondsrechnung belastet und sind in der Position operative Kosten enthalten. Sämtliche aus der Deckung einer allfälligen Finanzierungslücke entstehenden zukünftigen Kosten werden der Fondsrechnung belastet.

Nachdem im Rahmen der Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich (Ausgliederung der «alten» Lärmverbindlichkeiten) per 1. Juli 2008 CHF 115.4 Mio. an den Kanton Zürich übertragen worden sind (siehe dazu «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen», Punkt 1.5 auf den Seiten 85 bis 87) und der Kanton ab diesem Zeitpunkt zudem einen Teil der vereinnahmten Lärmgebühren erhält, betrifft der nachstehende Saldo per 31. Dezember 2013 des Airport Zurich Noise Fund die «neuen» Lärmverbindlichkeiten der Flughafen Zürich AG.

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 über die finanzielle Entwicklung) sind auf www.flughafen-zuerich.ch/aznf abrufbar.

Die Situation des Fonds seitens der Flughafen Zürich AG präsentiert sich wie nachstehend dargestellt. Es handelt sich bei dieser Betrachtung um die gemäss AZNF-Reglement geforderte Liquiditätsbetrachtung:

(CHF in 1'000)	2013	2012
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	273'786	247'711
Total Einnahmen Lärmgebühren ¹⁾	53'799	52'044
Total Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-20'611	-23'230
Total Kosten für formelle Enteignungen ²⁾	-2'907	-3'156
Nettoergebnis vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	304'067	273'369
Operative Kosten	-3'887	-3'811
Zinsertrag aus Finanzanlagen	4'755	5'857
Marktwertveränderung Finanzanlagen	-1'453	954
Realisierte Kursgewinne/-verluste Finanzanlagen	-3'285	-2'583
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	300'197	273'786

¹⁾ Ohne ab dem 1. Juli 2008 anteilig vereinnahmte Lärmgebühren für den Kanton Zürich.

²⁾ 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 15, Rückstellung Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen).

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 12, Flüssige Mittel und Festgelder)	45'760	27'759
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	49'244	68'086
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	206'944	185'811
Abgrenzung gegenüber Flughafen Zürich AG ¹⁾	-1'751	-7'870
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	300'197	273'786

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)	2014	2015	2016	2017	2018 ff.	Total
Flüssige Mittel	45'760	0	0	0	0	45'760
AAA	22'443	15'207	40'320	21'464	24'975	124'409
AA+ / AA / AA-	22'776	6'573	18'697	8'484	33'021	89'551
A+ / A / A-	4'025	8'168	5'008	0	3'989	21'190
Ohne Rating	0	6'732	4'573	4'788	4'945	21'038
Übrige ¹⁾	-1'751	0	0	0	0	-1'751
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	93'253	36'680	68'598	34'736	66'930	300'197
in %	31.06	12.22	22.85	11.57	22.30	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.

17) Verbindlichkeiten für latente Steuern

Gemäss IAS 12.47 sind die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten mit dem bei der Auflösung erwarteten Steuersatz zu berechnen. Die Flughafen Zürich AG geht von einem Steuersatz von 20.2 % aus (2012: 20.2 %). Der erwartete Steuersatz bemisst sich aufgrund der am Sitz der Flughafen Zürich AG in Kloten (Kanton Zürich) massgebenden und gerundeten Steuerbelastung.

Der Bestand der latenten Steuern entwickelte sich wie folgt:

(CHF in 1'000)	2013	2012
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1. Januar	80'281	94'273
Veränderung Steuersatz, über Hedging-Reserve berücksichtigt	0	366
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	0	-1'746
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps, über Hedging-Reserve gebucht	-3'106	2'032
Cross Currency Interest Rate Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	23'324	2'188
Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht	8'826	0
Änderung Konsolidierungskreis	26	0
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	-4'689	-16'832
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember	104'662	80'281

Die latenten Steuern lassen sich folgenden Bilanzpositionen zuordnen:

(CHF in 1'000)	31.12.2013		31.12.2012	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Hochbauten und mobile Sachanlagen		30'266		33'307
Erneuerungsfonds		29'513		28'402
Fluglärmthematik		58'133		48'278
Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten		200		1'325
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		636		3'839
Vorsorgeverpflichtung	14'193		20'937	
Cross Currency Interest Rate Swaps	10'022		34'271	
Private Placements		9'792		20'034
Diverse Positionen		337		304
Latente Steueraktiven / -verbindlichkeiten	24'215	128'877	55'208	135'489
Verrechnung von Aktiven und Passiven	-24'215	-24'215	-55'208	-55'208
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto	0	104'662	0	80'281

Per 31. Dezember 2013 verfügen die Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorräte von CHF 1.5 Mio. Die Voraussetzungen für die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorräten sind nicht erfüllt, da eine künftige Realisierung nicht gesichert ist.

Vom Gesamtbetrag der Verlustvorräte verfallen CHF 0.5 Mio. im Jahr 2014, CHF 0.3 Mio. im Jahr 2015, CHF 0.4 Mio. im Jahr 2016, CHF 0.2 Mio. im Jahr 2017 und CHF 0.1 Mio. im Jahr 2019.

18) Leistungen an Arbeitnehmer

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Nettovorsorgeverpflichtungen	-75'838	-117'621
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer	-8'572	-8'587
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-84'410	-126'208

18.1) Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Die Flughafen Zürich AG unterhält die nachfolgenden Vorsorgepläne:

a) Leistungsorientierte Vorsorgepläne

Vorsorgepläne BVK

Neuer Anschlussvertrag mit der BVK

Seit dem 1. Januar 2000 sind die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG für die berufliche Vorsorge der BVK (Personalvorsorge des Kantons Zürich) angeschlossen. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für Angestellte des Kantons Zürich sowie weiterer Arbeitgeber. Die BVK weist gemäss schweizerischer Rechnungslegung (Art. 44 BVV2) per 31. Dezember 2013 einen (ungeprüften) Deckungsgrad von 96.1% (Vorjahr per 31. Dezember: 90.9%) auf.

Bis zur Unterzeichnung des neuen Anschlussvertrages am 29. November 2012 wurde der frühere Hauptvorsorgeplan mit der BVK als beitragsorientierter Plan behandelt, da im Geschäftsjahr 2003 der Anschlussvertrag der Flughafen Zürich AG mit der BVK durch eine Vereinbarung ergänzt wurde, wonach die Flughafen Zürich AG im Falle einer Unterdeckung keine zusätzlichen Beiträge zu leisten hat. Bei Verletzung dieser Bestimmung hätte die Flughafen Zürich AG den Anschlussvertrag kündigen können, ohne einen allfälligen versicherungstechnischen Fehlbetrag finanzieren zu müssen. Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG hielt dabei fest, dass er zur Behebung einer Unterdeckung der Vorsorgeeinrichtung in keinem Falle Sanierungsbeiträge leisten werde. Gleichzeitig betonte der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, dass er alles Notwendige veranlassen werde, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrechtzuerhalten. Die vorerwähnten Anpassungen des früheren Anschlussvertrages und die Erklärungen des Verwaltungsrates bewirkten, dass kein versicherungstechnisches Risiko oder Anlagerisiko auf den Arbeitgeber übertragen werden konnte. Aufgrund dieser Situation sowie der Tatsache, dass die BVK zu diesem Zeitpunkt eine unselbstständige Anstalt des kantonalen öffentlichen Rechts war und mit ihrem dauerhaften Fortbestand (Perennität) gerechnet werden konnte, wurde der Vorsorgeplan gemäss IAS 19.25 als beitragsorientierter Plan (defined contribution plan) behandelt.

Die BVK kündigte im Herbst 2010 unter anderem aufgrund des seit längerer Zeit ungenügenden Deckungsgrads umfassende Sanierungsmassnahmen an, welche die Leistungen der Vorsorgeeinrichtung den heutigen Gegebenheiten anpassen und die Finanzierung langfristig sichern sollen. Am 2. April 2012 genehmigte der Kantonsrat des Kantons Zürich das Sanierungspaket (Bewilligung einer Einmaleinlage von CHF 2 Mrd. sowie die entsprechende Statutenrevision vom 9. November 2011). Die Finanzdirektion legte darauf einen neuen Anschlussvertrag vor, welcher am 1. Januar 2013 in Kraft getreten ist.

Unter dem neuen Anschlussvertrag müssen die angeschlossenen Arbeitgeber die Sanierung der BVK mittragen. Gestützt auf die bisherige Vertragsregelung mit der Ergänzungsvereinbarung aus dem Jahr 2003 hätte bei einem Austritt aus der BVK die Leistung von Sanierungsbeiträgen möglicherweise vermieden werden können. Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG beurteilte unter Abwägung aller Interessen den Verbleib bei der BVK als die der Gesellschaft insgesamt dienlichere Lösung. Deshalb unterzeichnete die Flughafen Zürich AG am 29. November 2012 den neuen Anschlussvertrag mit der BVK.

Aufgrund der Planausgestaltung unter dem neuen Anschlussvertrag sowie den gesetzlichen Bestimmungen des BVG ist der Arbeitgeber versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt. Aus diesen Gründen wurde der neue Anschlussvertrag als leistungsorientierter Plan klassiert und per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2012 in die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG als solcher einbezogen. Aufgrund der Änderung der Klassierung wurde die Differenz der Nettovorsorgeverpflichtung in Höhe von CHF 113.3 Mio. der Erfolgsrechnung 2012 als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (Personalaufwand) belastet.

Besonderer Plan mit der BVK

Der besondere Plan mit der BVK für Entschädigungen bei vorzeitigen Pensionierungen ist vom neuen Anschlussvertrag nicht betroffen und wird unverändert als leistungsorientierter Vorsorgeplan behandelt.

Eigenschaften und Risiken der Vorsorgepläne BVK

Die BVK hat die Rechtsform einer Stiftung. Sie ist beim Amt für berufliche Vorsorge des Kantons Zürich registriert und wird von diesem beaufsichtigt. Die BVK untersteht den gesetzlichen Bestimmungen über die berufliche Vorsorge (BVG). Gemäss diesen Vorgaben ist das Führungsorgan der Vorsorgeeinrichtung auch dafür verantwortlich, dass bei einer allfälligen Unterdeckung Sanierungsmassnahmen beschlossen und umgesetzt werden, damit eine vollständige Deckung der künftigen Vorsorgeleistungen innert angemessener Frist wieder hergestellt wird. Dazu gehören unter anderem Sanierungsleistungen in Form von zusätzlichen Beiträgen.

Die BVK war bis Ende 2013 als Teil der Kantonsverwaltung des Kantons Zürich rechtlich unselbständig und der Regierungsrat des Kantons Zürich war das oberste Organ der BVK. Er erliess die Statuten und legte die Anlagestrategie fest. Die Geschäftsleitung war verantwortlich für die korrekte Umsetzung der Vorgaben. Die Verwaltungskommission als paritätisch zusammengesetztes Organ beriet den Regierungsrat in wichtigen Versicherungsfragen und empfahl die Abnahme der Jahresrechnung der Stiftung. Sie bestand aus 16 Mitgliedern – je 8 Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter.

Gemäss revidiertem Bundesgesetz über die berufliche Vorsorge (BVG) müssen öffentlich-rechtliche Vorsorgeeinrichtungen wie die BVK bis Anfang 2014 verselbstständigt sein. Die BVK wurde daher per 1. Januar 2014 rechtlich, organisatorisch und finanziell aus der Verwaltungsstruktur des Kantons herausgelöst und als privatrechtliche Stiftung verselbstständigt. Der Stiftungsrat – bestehend aus je 9 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 Stiftungsrates.

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind gegen die Risiken Alter, Tod und Invalidität bei der BVK 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 7.2 % bis 14.4 % des versicherten Lohnes sowie Risikobeiträge von 1.8 % (bis zum 23. Altersjahr fällt nur eine Risikobeitrag von 1.2 % an). Ferner ist die Gesellschaft dazu verpflichtet, bei einer Unterdeckung gemäss statutarischem Abschluss zusätzliche Sanierungsbeiträge zu leisten. Da dies aktuell der Fall ist, muss die Flughafen Zürich AG seit dem 1. Januar 2013 für alle versicherten Personen Sanierungsbeiträge in der Höhe von 2.5 % des versicherten Lohnes leisten, bis die Unterdeckung beseitigt ist.

Die Vermögenswerte stammen aus den Vorsorgeplänen der BVK. Die Anlagestrategie der BVK wurde bis Ende 2013 vom Regierungsrat des Kantons Zürich festgelegt und wurde durch das Investment Committee sowie durch das Asset Management der BVK operativ umgesetzt. Die Anlagestrategie bewegt sich im Rahmen von taktischen Bandbreiten, um flexibel auf aktuelle Marktsituationen reagieren zu können. Die Vermögen sind 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 2013 und des Dienstzeitaufwandes wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des Planvermögens wurde per 31. Dezember 2013 basierend auf den im 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 '000)	31.12.2013	31.12.2012
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-475'518	-484'390
Marktwert des Planvermögens	399'680	366'769
In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen	-75'838	-117'621

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in '000)	2013	2012
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-484'390	-3'902
Laufender Dienstzeitaufwand	-15'163	0
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-8'989	-81
Arbeitnehmerbeiträge	-8'930	0
Ausbezahlte Leistungen	15'627	628
Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)	9'004	-132
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	17'676	0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-353	-787
Integration BVK-Plan	0	-480'116
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-475'518	-484'390

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtungen beträgt per 31. Dezember 2013 15.4 Jahre (Vorjahr: 15.6 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2013	2012
Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar	366'769	0
Arbeitgeberbeiträge	15'910	628
Arbeitnehmerbeiträge	8'930	0
Ausbezahlte Leistungen	-15'627	-628
Administrationskosten	-260	0
Zinserträge auf Planvermögen	6'946	0
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	17'012	0
Integration BVK-Plan	0	366'769
Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember	399'680	366'769

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2013	2012
Nettovorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-117'621	-3'902
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-17'819	-114'215
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	43'692	-132
Arbeitgeberbeiträge	15'910	628
Nettovorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-75'838	-117'621

Für das Geschäftsjahr 2014 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 17.2 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2013	2012
Laufender Dienstzeitaufwand	-15'163	0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-353	-114'134
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-2'043	-81
Sofortige Erfassung von Gewinnen / (Verlusten) unterjährig	0	0
Administrationskosten	-260	0
In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag	-17'819	-114'215

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2013	2012
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	17'676	0
Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)	9'004	-132
Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge	17'012	0
Im sonstigen Gesamtergebnis erfasster Betrag	43'692	-132

Annahmen, um die Vorsorgeverpflichtungen per Jahresende zu ermitteln:

	2013	2012
Diskontsatz	2.2 %	1.9 %
Inflationssatz	1.0 %	1.0 %
Künftige Lohnerhöhungen	1.0 %	1.0 %
Künftige Rentenerhöhungen	0.1 %	0.1 %

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	2013	2012
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	11.5	12.2
Aktien	31.5	30.6
Obligationen	28.1	26.4
Immobilien	18.6	21.2
Andere	10.3	9.6
Total	100.0	100.0

Sensitivitäten

Der Diskontsatz, die Annahme betreffend künftige Lohnerhöhungen sowie den 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 % bzw. -0.25 % hat folgende Auswirkungen auf den Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen:

	2013 Effekt auf DBO		2012 Effekt auf DBO	
	+0.25 %	-0.25 %	+0.25 %	-0.25 %
Diskontsatz	Abnahme um 3.6 %	Zunahme um 3.9 %	Abnahme um 3.7 %	Zunahme um 3.9 %
Künftige Lohnerhöhungen	Zunahme um 0.4 %	Abnahme um 0.4 %	Zunahme um 0.4 %	Abnahme um 0.4 %
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	Zunahme um 0.9 %	Abnahme um 0.8 %	Zunahme um 0.8 %	Abnahme um 0.8 %

Die obenstehenden Sensitivitätsberechnungen basieren darauf, dass sich jeweils eine Annahme verändert, währenddem 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.

18.2) Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

Die Flughafen Zürich AG entrichtet ihren Mitarbeitenden gemäss Anstellungsreglement vom 1. Juli 2012 Treueprämien auf Basis der geleisteten Dienstjahre. Die entsprechende Rückstellung in der Höhe von CHF 8.6 Mio. (Vorjahr: CHF 8.6 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, welche per Bilanzstichtag 8.7 Jahre (Vorjahr: 8.5 Jahre) beträgt.

19) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	39'874	34'319
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	20'033	18'859
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	10'840	12'195
Ertragsabgrenzungen	2'520	13'107
Passive Rechnungsabgrenzungen	73'267	78'480
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	49'615	169'657
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	3'851	4'809
An- und Vorauszahlungen von Kunden	5'755	3'133
Sozialversicherungsbeiträge	4'175	3'674
Andere Verpflichtungen	1'555	1'142
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	138'218	260'895

¹⁾ Siehe auch Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

Im übrigen kurzfristigen Fremdkapital und in den Rechnungsabgrenzungen sind die folgenden Finanzinstrumente enthalten:

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	39'874	34'319
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	20'033	18'859
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	10'840	12'195
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	70'747	65'373
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	49'615	169'657
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	49'615	169'657
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	3'851	4'809
An- und Vorauszahlungen von Kunden	5'755	3'133
Ertragsabgrenzungen	2'520	13'107
Sozialversicherungsbeiträge	4'175	3'674
Andere Verpflichtungen	1'555	1'142
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	17'856	25'865
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	138'218	260'895

¹⁾ Siehe auch Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

Bei den per Bilanzstichtag noch nicht in Rechnung gestellten Aufwänden handelt es sich im Wesentlichen um Leistungsbezüge des 4. Quartals 2013 bzw. vom Dezember 2013, welche Anfang 2014 durch die Lieferanten in Rechnung gestellt wurden.

20) Weitere Angaben

20.1) Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Die Flughafen Zürich AG hat die Sicherstellung eines umfassenden Risk Managements 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 und Risikodialog
- Überprüfung und Bewertung des Risk Management Systems
- Risikokultur

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

Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Chief Risk Officer

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

Fachstelle Risk Management

Die zentrale Risk Management Stelle wird vom Leiter Financial Services geleitet. Er ist in dieser Funktion dem Chief Risk Officer unterstellt. Die Fachstelle unterstützt die Linienstellen in allen Belangen des Risk Managements und ist zuständig 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 bzw. in ihrer Abteilung und bearbeiten diese operativ im Rahmen des Risk Management Systems (Risk Owner Konzept).

Fachstellen

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

Die Risk Management Organisation überprüft periodisch das Risk Management System, um sicherzustellen, dass Veränderungen im kaufmännischen und regulatorischen Umfeld sowie bei der Unternehmensstruktur ausreichend berücksichtigt werden.

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

a) Finanzielles Risk Management

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

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

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

i) Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko ist das Risiko, dass die Flughafen Zürich AG finanzielle Verluste erleidet, falls ein Kunde oder eine Gegenpartei eines Finanzinstrumentes 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 Schweizer Banken mit einem Rating von mindestens «A» (Ratingagentur Standard & Poor's). 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 38.2 Mio. (2012: CHF 38.6 Mio.) ent-

halten (siehe Ziffer 10, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2013 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2013 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

Das Ausmass des Ausfallrisikos wird hauptsächlich durch die individuellen Charakteristiken jedes einzelnen Kunden bestimmt. Die Risikobeurteilung beinhaltet eine Beurteilung der Kreditwürdigkeit unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Kunden, von 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 Vorausfakturiering) eingesetzt respektive Sicherheiten (hauptsächlich Bankgarantien) eingefordert.

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen angelegt. Dabei haben die Werterhaltung und die Flexibilität bezüglich frühzeitiger Liquidierbarkeit der Anlagen oberste Priorität. Der Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ist nicht erlaubt. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund und beträgt durchschnittlich zwei bis vier Jahre. Das Mindestrating entspricht einem BBB+ (Standard & Poor's) bzw. einem Baa1 (Moody's) oder einem vergleichbaren Rating einer anderen anerkannten Ratingagentur (siehe Ziffer 16, 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 hinaus führen könnten. Das maximale Ausfallrisiko per Bilanzstichtag war wie folgt:

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	392'724	368'491
Festgelder	20'000	75'038
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	206'944	185'811
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	115'460	107'875
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	49'244	68'086
Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	9'817	9'118
Übrige Finanzanlagen	11	11
Total maximales Ausfallrisiko	794'200	814'430

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 an kurzfristig verfügbaren liquiden Mitteln zu haben. Dies schliesst das

Halten 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	31.12.2013	31.12.2012
Betriebskreditlimiten (committed credit lines)	31.12.2015	240'000	300'000
Kreditlimiten Airport Zurich Noise Fund (committed credit lines)	31.12.2015	200'000	200'000
Total Kreditlimiten		440'000	500'000
Beanspruchung ¹⁾		-47'059	-120'060
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		392'941	379'940

¹⁾ Letter of Credit und Bankgarantien

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

Stand 31.12.2013 (CHF in 1'000)	Buchwert	Vertragliche Cashflows	innerhalb 1 Jahr	zwischen 2 und 5 Jahren	über 5 Jahre
Anleihen	1'171'851	1'293'875	250'500	305'875	737'500
Japanese Private Placement	0	0	0	0	0
US Private Placement	96'834	104'016	53'556	50'460	0
Leasingverbindlichkeiten	43'589	47'539	13'768	31'030	2'741
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	51'415	51'415	51'415	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	70'747	70'747	70'747	0	0
Total nicht-derivative Finanzinstrumente	1'434'436	1'567'592	439'986	387'365	740'241
Cross Currency Interest Rate Swap	49'615	49'257	24'838	24'419	0
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	49'615	49'257	24'838	24'419	0
Total	1'484'051	1'616'849	464'824	411'784	740'241

Stand 31.12.2012 (CHF in 1'000)	Buchwert	Vertragliche Cashflows	innerhalb 1 Jahr	zwischen 2 und 5 Jahren	über 5 Jahre
Anleihen	771'115	853'375	19'500	522'625	311'250
Japanese Private Placement	385'583	517'630	11'062	44'247	462'321
US Private Placement	149'299	165'364	58'308	107'056	0
Leasingverbindlichkeiten	48'225	54'348	11'978	37'960	4'410
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	39'434	39'434	39'434	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	65'373	65'373	65'373	0	0
Total nicht-derivative Finanzinstrumente	1'459'029	1'695'524	205'655	711'888	777'981
Cross Currency Interest Rate Swaps	169'657	250'292	36'357	97'926	116'009
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	169'657	250'292	36'357	97'926	116'009
Total	1'628'686	1'945'816	242'012	809'814	893'990

iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

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

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

iiia) Fremdwährungsrisiko

Fremdwährungsrisiken treten bei Transaktionen auf, welche in von der Funktionalwährung der betroffenen Gesellschaft abweichenden Währungen stattfinden.

Nach Abschluss der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten (siehe Ziffer 5, Finanzergebnis und Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten) ist die Flughafen Zürich AG dem Fremdwährungsrisiko per Bilanzstichtag namentlich noch beim Private Placement in US-Dollar ausgesetzt, wobei das Währungsrisiko vollständig abgesichert ist. Im operativen Geschäft erfolgt der überwiegende Teil der Transaktionen in CHF, es sind daher keine weiteren Währungsrisiken abzusichern. Per Bilanzstichtag verfügt die Gesellschaft noch über ein Fremdwährungskonto in US-Dollar.

Die folgende Tabelle zeigt die Währungsrisiken aus Finanzinstrumenten, bei denen die Währung vom CHF abweicht:

(CHF in '000)	31.12.2013			31.12.2012		
	Euro	Yen	US-Dollar	Euro	Yen	US-Dollar
Post- und Bankguthaben	0	0	484	111	0	361
Total Währungsrisiken Aktiven	0	0	484	111	0	361
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	0	48'138	0	0	49'604
Anleihen und langfristige Darlehen	0	0	48'696	0	385'583	99'695
Cross Currency Interest Rate Swaps	0	0	57'754	0	33'204	259'627
Total Währungsrisiken Passiven	0	0	154'588	0	418'787	408'926

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des CHF um 10 % gegenüber den unten aufgeführten Währungen per 31. Dezember 2013 hätte das Konzerneigenkapital und das Konzernergebnis um unten stehende Beträge erhöht respektive verringert. Diese Analyse

geht davon aus, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Zinssätze, unverändert bleiben. Für das Vorjahr wurde mit der gleichen Abweichung gerechnet.

(CHF in '000)	Verteuerung CHF plus 10 %		Abwertung CHF minus 10 %	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Yen	-6'608	31'155	5'895	-24'541
US-Dollar	-4'966	-29	8'819	29
Euro	0	-9	0	9
31. Dezember 2012	-11'574	31'117	14'714	-24'503
Yen	0	0	0	0
US-Dollar	924	-39	1'486	39
Euro	0	0	0	0
31. Dezember 2013	924	-39	1'486	39

iiib) Zinssatzrisiko

Das Zinssatzrisiko teilt sich in ein zinsbedingtes Cashflow-Risiko, d.h. das Risiko, dass sich die zukünftigen Zinszahlungen aufgrund von Schwankungen des Marktzinssatzes ändern, sowie ein zinsbedingtes Risiko einer Änderung des Marktwertes, d.h. das Risiko, dass sich der Marktwert eines Finanzinstrumentes aufgrund von Schwankungen des Marktzinssatzes verändert, auf.

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

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

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen angelegt. Der Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ist hier nicht erlaubt.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	256'188	253'897
Festgelder	20'000	75'038
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	276'188	328'935
Flüssige Mittel	347'183	340'954
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	45'760	27'759
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	392'943	368'713
Total verzinsliche Aktiven	669'131	697'648
Anleihen	-1'171'851	-771'115
Japanese Private Placement	0	-385'583
US Private Placement	-96'834	-149'299
Cross Currency Interest Rate Swaps	-49'615	-169'657
Leasingverbindlichkeiten	-43'589	-48'225
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-1'361'889	-1'523'879
Total verzinsliche Passiven	-1'361'889	-1'523'879

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

(CHF in 1'000)	Anstieg Zinsniveau um 50 Basispunkte		Rückgang Zinsniveau um 50 Basispunkte	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	1'471	0	-295
Festverzinsliche Finanzinstrumente	541	0	4'063	0
31. Dezember 2012	541	1'471	4'063	-295
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	1'568	0	-157
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-2'262	0	2'290	0
31. Dezember 2013	-2'262	1'568	2'290	-157

b) Verkehrswerte (Fair Values)

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

Finanzanlagen im Airport Zurich Noise Fund: Der Fair Value entspricht dem Börsenkurs der Wertschriften per Bilanzstichtag.
Derivate: Der Fair Value des Cross Currency Interest Rate Swap wird anhand der Marktwert-Methode bestimmt. Die wesentlichen

Inputfaktoren sind am Markt beobachtbare Wechselkurse und Zinssätze. Die nicht beobachtbaren Inputfaktoren haben keinen signifikanten Bewertungseinfluss.

Finanzverbindlichkeiten: Der Fair Value der Anleihen entspricht dem Börsenkurs. Der Fair Value der anderen festverzinslichen Finanzverbindlichkeiten entspricht dem Zeitwert der abdiskontierten zukünftigen Cashflows. Der Diskontsatz entspricht dem per Bilanzstichtag gültigen Marktzinssatz.

(CHF in 1'000)	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
	31.12.2013	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2012
Anleihen	1'171'851	1'183'100	771'115	814'335
Japanese Private Placement	0	0	385'583	363'424
US Private Placement	96'834	98'149	149'299	153'198
Total	1'268'685	1'281'249	1'305'997	1'330'957

c) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie:

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Collateral und kurzfristige Geldanlagen	392'724	368'491
Festgelder	20'000	75'038
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	115'460	107'875
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	9'817	9'118
Übrige Finanzanlagen	11	11
Total Darlehen und Forderungen	538'012	560'533
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (kurz- und langfristig)	256'188	253'897
Übrige Finanzanlagen ¹⁾	3'843	0
Total zur Veräusserung verfügbare Finanzanlagen	260'031	253'897
Finanzverbindlichkeiten	-1'312'274	-1'354'222
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-51'415	-39'434
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-70'747	-65'373
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	-1'434'436	-1'459'029
Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Cross Currency Interest Rate Swap)	-49'615	-169'657
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	-49'615	-169'657

¹⁾ Bewertung zu Anschaffungskosten

d) Verkehrswerte Finanzinstrumente nach Hierarchiestufen

Seit dem 1. Januar 2009 werden Finanzanlagen und -verbindlichkeiten, die zum Verkehrswert erfasst sind, entsprechend dem Ermessensspielraum bei den zur Ermittlung des Verkehrswertes 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), welche 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 die Verbindlichkeiten sind nicht beobachtbar. Die Flughafen Zürich AG verfügt über keine derartigen Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten.

Aktiven/Passiven

(CHF in 1'000)	Zur Veräusserung gehaltene Wertschriften Anleihen Airport Zurich Noise Fund		Übrige Finanzverbindlichkeiten Derivative Finanzinstrumente	
	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012
Stufe 1 (notierte Marktpreise)	256'188	253'897	0	0
Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)	0	0	-49'615	-169'657
Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren)	0	0	0	0
Total Verkehrswerte	256'188	253'897	-49'615	-169'657

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 von 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 plan-

baren 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.

20.2) Mietverträge

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

Fixmietverträge

Diese sind aufgeteilt in befristete und unbefristete Verträge, wobei letztere innerhalb der gesetzlichen Fristen kündbar sind.

Umsatzmietverträge

Für die seit dem Jahr 2003 vermieteten Flächen mit Umsatzmiete wurden mit allen Partnern neue Mietverträge abgeschlossen (Flächenverschiebungen waren davon nicht betroffen). In der Regel sehen diese neuen Verträge fixe Grundmieten und umsatzabhängige Mietanteile mit einer festen Mietdauer von fünf Jahren sowie einer Option von zwei weiteren Jahren vor.

20.3) Investitionsverpflichtungen

Per Bilanzstichtag bestehen Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von rund CHF 238 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen die Aufwertung des Terminals 2 (CHF 71 Mio.), die Sanierung der Piste 14/32 (CHF 39 Mio.) sowie die Neugestaltung der Vorfahrten (CHF 25 Mio.).

Ende November 2013 hat die Flughafen Zürich AG im Konsortium mit der brasilianischen CCR und der Flughafen München GmbH die Konzessionsausschreibung für den Ausbau und Betrieb des internationalen Flughafens Confins in Belo Horizonte in Brasilien gewonnen. Am Konsortium ist die Flughafen Zürich AG mit 24 % beteiligt. Das private Konsortium wird 51 % am lokalen Flughafenunternehmen halten – die restlichen 49 % verbleiben bei der staatlichen Infraero, die sich bis anhin für den Betrieb verantwortlich zeichnete. Mit rund 11 Mio. Passagieren gehört Confins zu den wichtigsten Flughäfen in Brasilien und entwickelt sich zu einer zentralen Inlandverkehrsdrehscheibe. Zusätzlich zur Eigenkapitalbeteiligung von umgerechnet bis zu CHF 24 Mio., welche im zwölften Konzessionsjahr erreicht wird, wird die Flughafen Zürich AG Management-Dienstleistungen erbringen und einen Teil der Schlüsselpositionen besetzen können. Die Unterzeichnung der Konzessionsvereinbarung über 30 Jahre ist für das Frühjahr 2014 vorgesehen.

Im Rahmen der Flughafenbeteiligung in Venezuela sollte das Konsortium, an welchem die Flughafen Zürich AG 49.5 % hält, gemäss Vertrag mit der lokalen Regierung in den kommenden 20 Jahren ein Investitionsprogramm in der Höhe von insgesamt USD 34 Mio. durchführen. Die zu tätigen Investitionen, welche nur ausgelöst werden müssen, wenn gewisse Rahmenbedingungen erfüllt sind, werden weitestgehend durch die erwarteten operativen Cashflows finanziert. Solange aber im Rechtsstreit (Enteignung) mit der lokalen Regierung keine Einigung erzielt werden kann, sind jegliche Investitionsverpflichtungen sistiert (siehe auch Ziffer 9, Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften).

20.4) Eventualverpflichtungen

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.

Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund künftiger Rechtsprechung im schlechtesten Fall («Negative Case») unter den anwendbaren Schwellenwert (siehe dazu «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen», Punkt 1.5 auf den Seiten 85 bis 87) sinken, wird die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 hinfällig. Auf diesen Zeitpunkt übernimmt die Flughafen Zürich AG die dann noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten und erhält im Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich zurück («Rückabwicklung»). Gleichzeitig entfällt ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren. Zu diesem Zeitpunkt wird die Flughafen Zürich AG eine aktuelle Schätzung der gesamten ausstehenden Lärmkosten vornehmen und sowohl die aktivierten als auch die passivierten Lärmkosten bilanzwirksam anpassen.

Je nach weiterer bzw. abschliessender Rechtsprechung – insbesondere hinsichtlich Südanflugbereich – können auch die «neuen» Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und passivierten Lärmkosten führen würden. Die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich sowie der Split der Lärmgebühren bleiben in diesem Fall voraussichtlich bestehen. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

20.5) Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrates
- Mitglieder der Geschäftsleitung
- Assoziierte Gesellschaften
- BVK

Der Kanton Zürich hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für Fluglärmentschädigungen zugesichert.

a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 97.4 Mio. (2012: CHF 95.0 Mio.) vergütet.

Aus dem Operations, Management & Service Agreement (OMSA) mit Bangalore International Airport Ltd. generierte die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr Dienstleistungserträge in der Höhe von CHF 1.3 Mio. (2012: CHF 1.2 Mio.).

b) Vergütungen an nahestehende Personen und Gesellschaften

Im Berichtsjahr wurden an nahestehende Personen und Gesellschaften folgende Vergütungen bezahlt:

An den Verwaltungsrat für das Berichtsjahr 2013:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	150'000	25'000	15'000	37'500	17'596	245'096
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	25'000	10'000	32'500	7'522	135'022
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	22'500	10'000	5'000	4'465	86'965
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	49'548	27'526	11'011	22'021	0	110'106
Ernst Stocker ¹⁾	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	10'125	0	3'375	1'076	14'576
Corine Mauch ²⁾	Mitglied	25'000	12'750	0	0	3'008	40'758
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	22'500	5'000	5'000	6'176	83'676
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	25'000	5'000	17'500	5'144	97'644
Total		419'548	170'401	56'011	122'896	44'987	813'843

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von insgesamt CHF 91'500 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 47'250 an die Stadt Zürich bezahlt.

An den Verwaltungsrat für das Jahr 2012:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	150'000	27'500	15'000	22'500	16'670	231'670
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	27'500	10'000	22'500	8'500	128'500
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	27'500	10'000	5'000	4'804	92'304
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	50'529	30'879	11'229	11'229	0	103'866
Ernst Stocker ¹⁾	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	10'500	0	3'500	1'116	15'116
Corine Mauch ²⁾	Mitglied	25'000	3'750	0	0	2'291	31'041
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	27'500	5'000	2'500	6'375	86'375
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	27'500	5'000	10'000	4'804	92'304
Total		420'529	182'629	56'229	77'229	44'560	781'176

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 91'000 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 53'750 an die Stadt Zürich bezahlt.

Für den Verwaltungsrat besteht weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm (siehe Ziffer 2, Personalaufwand). Weder im Jahr 2012 noch im Jahr 2013 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2013:

Vergütungen an die Geschäftsleitung setzen sich gemäss nachstehender Tabelle zusammen. Der Bonus (Bar- und Aktienanteil) wird periodengerecht für das Berichtsjahr abgegrenzt, dessen Auszahlung erfolgt jeweils im Frühling des Folgejahres. Allfällige Saläransparungen erfolgen jeweils per 1. Mai.

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Thomas E. Kern	380'000	268'533	134'267	155'694	26'479	964'973	257	521.50
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'120'000	397'973	198'987	383'007	85'870	2'185'837	382	521.50
Total	1'500'000	666'506	333'254	538'701	112'349	3'150'810	639	

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.

Die oben aufgeführten Bonus-Aktien (in Stück) basieren auf dem Aktienkurs per Jahresende. Die definitive Anzahl Aktien wird gemäss Kurswert zum Gewährungszeitpunkt berechnet. Bonus-Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt (siehe auch Ziffer 2, Personalaufwand). Im Jahr 2013 wurden weder Abgangsentschädigungen noch andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Jahr 2012:

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Thomas E. Kern	380'000	253'333	126'654	148'742	26'479	935'208	300	422.75
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'120'000	378'933	189'448	369'248	85'870	2'143'499	448	422.75
Total	1'500'000	632'266	316'102	517'990	112'349	3'078'707	748	

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.

Die effektive Vergütung an die Geschäftsleitung für das Jahr 2012 betrug CHF 3.05 Mio.

c) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

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

Name	Funktion	Stück 31.12.2013	Stück 31.12.2012
Andreas Schmid	Präsident	4	4
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	21	21
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	375	375
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	13	13
Ernst Stocker	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	0
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Ulrik Svensson	Mitglied	0	0
Dr. Martin Wetter	Mitglied	0	0
Total		413	413

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

Name	Stück 31.12.2013	Stück 31.12.2012
Thomas E. Kern	2'160	1'878
Stefan Conrad	342	236
Michael Schallhart	568	462
Daniel Schmucki	947	841
Stephan Widrig	751	645
Total	4'768	4'062

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

20.6) Konzerngesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst im Berichtsjahr die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 1'000	307'019 Muttergesellschaft
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	CHF 1'000	100
Zürich Airport International AG	Kloten	CHF 1'000	100
Zürich Airport Latin America S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	4'403
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	1'352
A-port Operaciones Colombia S.A.S.	Bogotá	COP Mio.	100
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL Mio.	200

Weiter werden folgende assoziierte Gesellschaften mittels der Equity-Methode erfasst:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Bangalore International Airport Ltd.	Bengaluru	INR Mio.	3'846
A-port Chile S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	5'264
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	3'600
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Iquique S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	600
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Puerto Montt S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	1'120
Concesión Aeropuerto La Florida S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	231
Concesión Aeropuerto El Loa S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	7
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	VEB Mio.	25
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	VEB Mio.	10

20.7) Erläuterungen zu Dienstleistungslizenzen

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.

Massgebende Bestimmungen

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

Auflagen

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Flughafen grundsätzlich für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge offenzuhalten. 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 überbunden werden, ohne Anspruch auf Entschädigung nachzukommen hat, wurde nach einer Beschwerde der Flughafen Zürich AG als gegenstandslos erklärt.

Übertragung von Konzessionsteilen auf Dritte

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Bilateralen Verträge am 1. Juni 2002 wurde die EG-Bodenabfertigungsrichtlinie (Richtlinie 96/67/EG des Rates 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. Demgemäss wurden die Bodenabfertigungsberechtigungen (Zulassungen) in jenen Bereichen, in welchen die Anzahl der zur Bodenabfertigung Zugelassenen beschränkt werden kann, nach Ablauf einer ersten Siebenjahresperiode, mittels Ausschreibungsverfahren per 1. Dezember 2011 mit einer Laufzeit bis Ende November 2018 neu vergeben.

20.8) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2013 am 3. März 2014 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2013 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Konzernrechnung durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, welche eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge hätten oder an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der Flughafen Zürich AG

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalnachweis, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 74 bis 120), für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Konzernrechnung, 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 Konzernrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards sowie den International Standards on Auditing vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Konzernrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Konzernrechnung 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 Konzernrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Konzernrechnung 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 Konzernrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir verweisen auf die Ausführungen zu «2. Auswirkungen der aktuellen Risikosituation auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage» als Teil der Anmerkungen zu «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen» auf der Seite 87 im Anhang der Konzernrechnung. Die darin erwähnten Unsicherheiten und Risiken, die weitgehend ausserhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegen, könnten auf Art und Umfang der Unternehmenstätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens erhebliche Auswirkungen haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden. Unser Prüfungsurteil ist im Hinblick auf diesen Sachverhalt nicht eingeschränkt.

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 Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

Marc Ziegler
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Philipp Hallauer
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 3. März 2014

Jahresrechnung gemäss Schweizer Obligationenrecht (OR)	
Erfolgsrechnung	124
Bilanz	125
Anhang zur Jahresrechnung	126
Verwendung des Bilanzgewinnes	136
Bericht der Revisionsstelle	137

Erfolgsrechnung
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2013	2012
Aviation-Erträge		604'491	596'411
Non-Aviation-Erträge		367'525	356'222
Total Erträge		972'016	952'633
Personalaufwand		-164'794	-186'752
Polizei und Sicherheit		-118'113	-115'348
Energie und Abfall		-25'185	-26'109
Material und Unterhalt		-43'568	-42'759
Andere Betriebskosten		-52'901	-51'953
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-34'237	-37'597
Aufwendungen für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen		-46'607	-44'307
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5'500	-5'500
Übrige Erträge und Aufwendungen		9'903	10'570
Gewinn vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		491'014	452'878
Abschreibungen und Amortisationen		-197'257	-189'609
Gewinn vor Zinsen und Steuern		293'757	263'269
Finanzergebnis	(1)	-102'808	-57'839
Ausserordentliches Ergebnis	(2)	-1'952	-1'378
Gewinn vor Steuern		188'997	204'052
Steuern		-40'112	-43'641
Jahresgewinn		148'885	160'411

Bilanz
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2013	31.12.2012
Aktiven			
Grundstücke		110'195	110'042
Hochbauten, Tiefbauten	(13)	2'300'461	2'329'539
Projekte in Arbeit	(13)	247'375	161'455
Mobile Sachanlagen	(13)	86'004	87'644
Total Sachanlagen		2'744'035	2'688'680
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		83'845	89'335
Übrige immaterielle Anlagen		10'384	11'697
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(3)	206'944	185'811
Beteiligungen und übrige Finanzanlagen	(4)	11'623	11'561
Anlagevermögen		3'056'831	2'987'084
Warenlager		10'206	9'647
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(3)	49'244	68'086
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		115'021	107'907
Übrige Forderungen		8'821	6'103
Aktive Rechnungsabgrenzungen		10'344	9'778
Eigene Aktien	(5)	1'335	1'467
Festgelder		20'000	75'038
Flüssige Mittel		390'206	368'101
Umlaufvermögen		605'177	646'127
Total Aktiven		3'662'008	3'633'211
Passiven			
Aktienkapital		307'019	307'019
Gesetzliche Reserven			
Agio		0	0
Allgemeine Reserven aus Kapitaleinlage		509'980	509'980
Allgemeine Reserven		42'370	42'370
Reserven für eigene Aktien	(5)	1'335	1'467
Freie Reserven		107'372	107'240
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		576'457	473'435
Dividendenausschüttung 2012/2011		-58'308	-57'389
Jahresgewinn		148'885	160'411
Eigenkapital		1'635'110	1'544'533
Anleihen und langfristige Darlehen	(6)	1'023'150	1'342'473
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(7)	362'047	331'688
Erneuerungsfonds		146'102	140'602
Übrige langfristige Rückstellungen	(8)	11'891	20'304
Langfristiges Fremdkapital		1'543'190	1'835'067
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		55'416	42'428
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	298'150	73'150
Übriges kurzfristiges Fremdkapital		5'329	4'112
Passive Rechnungsabgrenzungen		74'210	79'333
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(7)	25'000	33'337
Übrige kurzfristige Rückstellungen	(10)	25'603	21'251
Kurzfristiges Fremdkapital		483'708	253'611
Total Fremdkapital		2'026'898	2'088'678
Total Passiven		3'662'008	3'633'211

Anhang zur Jahresrechnung

Allgemeines

Die nachfolgende Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt. Dieser Einzelabschluss dient gleichzeitig für steuerliche Zwecke und bildet die Grundlage für die statutarischen Geschäfte der Generalversammlung.

Aktuelle Risikosituation

Zusammenfassend werden folgende Risiken für die Gesellschaft als zentral eingeschätzt:

1. Rechtliche Unsicherheiten

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

- Regelung über die Nutzung des süddeutschen Luftraums
- Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
- Investitionen zur Reduktion der Komplexität
- Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

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 externen 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 als auch im nicht-aviatischen Geschäft am Flughafen Zürich negativ beeinträchtigen.

3. Steigende Safety- und Security-Anforderungen

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

4. Hub Carrier

Die Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist der Flughafen Zürich in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hub Carriers abhängig.

5. Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

Die Kosten für die formellen Enteignungen qualifizieren nach den Rechnungslegungsvorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts als immaterieller Vermögenswert. Die Aktivierung wird spätestens dann vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. Spätestens zu diesem Zeitpunkt erfolgt eine Passivierung in gleicher Höhe. Für die Verpflichtungen aus Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen werden angemessene Rückstellungen gebildet. Die Amortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Aufwendungen (Entschädigungen für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten sowie Amortisation) verbleibender Saldo von Gebühreneinnahmen wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt (siehe Ziffer 7, Rückstellung für Fluglärm).

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik ist von hoher Komplexität und erfordert wesentliche Annahmen und Einschätzungen in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten sowie die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen. Die Komplexität ergibt sich aus der Vielzahl der rechtlich relevanten Grundlagen, der unsicheren bzw. teilweise noch offenen Rechtsprechung und aus den politischen Diskussionen.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2013 noch rund 15'000 offen waren. Rund 1'600 dieser Fälle sind bei der eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

Im Bereich der formellen Enteignungen ermöglichten die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen der Flughafen Zürich AG erstmals – mit allen nach wie vor verbleibenden Unsicherheiten in der Schätzgenauigkeit – eine zuverlässige Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsentschädigungen vorzunehmen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bis zu diesem Zeitpunkt entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Case») per 30. Juni 2008 auf insgesamt CHF 759.8 Mio. (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtliche Betriebskosten), womit die gesamten Kosten unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offengelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Mio. bis CHF 1.2 Mrd. lagen.

Die Flughafen Zürich AG hatte am 8. März 2006 mit dem Kanton Zürich einen Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 abgeschlossen. Ziel dieses Zusatzvertrages war es, die Risiken des Flughafens aus formellen Enteignungen zu limitieren. Gemäss diesem Zusatzvertrag übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alter» Lärmverbindlichkeiten, wenn bei der Auszahlung der ersten formellen Enteignungsentschädigungen das Risiko besteht, dass die gesamten, im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtliche Betriebskosten) im angenommen schlechtesten Fall («Negative Case») den Betrag von CHF 1.1 Mrd. («Schwellenwert») übersteigen.

«Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, die vor Juni 2001 entstanden sind. Der Kanton Zürich übernimmt für diese Lärmverbindlichkeiten die Vorfinanzierung, da er bis zu diesem Zeitpunkt Inhaber der Betriebskonzession war und damit für «alte» Lärmverbindlichkeiten im Aussenverhältnis haftet. Der Schwellenwert unterliegt einem jährlichen Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG. Der Schwellenwert per 31. Dezember 2013 liegt mit CHF 1.73 Mrd. über den ursprünglichen CHF 1.1 Mrd., hat aber zurzeit noch keine Auswirkungen auf die Vorfinanzierung des Kantons Zürich.

Da per Mitte 2008 trotz oben genannter Schätzung von CHF 759.8 Mio. die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall («Negative Case») den Schwellenwert von CHF 1.1 Mrd. überstiegen (Prämisse dafür war, dass die noch offenen Grundsatzfragen gegen die Flughafen Zürich AG entschieden werden), trat die gemäss Zusatzvertrag vereinbarte Vorfinanzierung des Kantons Zürich für «alte» Lärmverbindlichkeiten per 30. Juni 2008 in Kraft. Für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung dieser «alten» Lärmverbindlichkeiten erhielt der Kanton Zürich per 30. Juni 2008 gemäss den Bestimmungen des Zusatzvertrages einen Teil des Airport Zurich Noise Fund (CHF 115.4 Mio.). Dieser Betrag wurde im vorliegenden handelsrechtlichen Abschluss als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert und stellt einen Teil der Kosten für «alte» Lärmverbindlichkeiten dar, welche ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt werden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinnahmte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits finanziert waren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese «alten» Entschädigungen.

In der Folge korrigierte das Bundesverwaltungsgericht am 26. Mai 2009 einen Entscheid der eidgenössischen Schätzungskommission vom 17. Dezember 2007, die den massgebenden Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge auf den 1. Januar 1961 festgesetzt hatte. Das Bundesverwaltungsgericht legte diesen Stichtag neu auf den 23. Mai 2000 fest, worauf die Flughafen Zürich AG dieses Urteil an das Bundesgericht weitergezogen hat. Das Bundesgericht hat in der Folge mit Urteil vom 8. Juni 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit auch im Osten auf den 1. Januar 1961 festgesetzt.

Mit dem Urteil des Bundesgerichts vom 9. Dezember 2011 zur Berechnungsmethode von Minderwerten bei Ertragsliegenschaften wurde in der Zwischenzeit eine weitere rechtliche Grundlage geschaffen, um offene Entschädigungsforderungen abzuwickeln. Dabei bestätigte das Gericht das Modell der eidgenössischen Schätzungskommission.

Basierend auf dieser neusten Bundesgerichtsentscheid und weiteren bisher entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2011 eine Neueinschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vor, welche auch für den Bilanzstichtag per 31. Dezember 2013 noch ihre Gültigkeit hat. Gemäss dieser aktualisierten Berechnung betragen die Lärmkosten neu CHF 740.6 Mio. In diesem Betrag sind auch CHF 25 Mio. für den Bau einer Schallschutzhalle berücksichtigt. Dieser Kostenschätzung liegen nach wie vor viele Annahmen, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde.

Da im schlechtesten Fall (aktualisierter «Negative Case») die gesamten Lärmkosten nach wie vor den angepassten Schwellenwert gemäss Zusatzvertrag übersteigen, bleibt die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich bestehen.

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2013 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 83.8 Mio. und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 387.0 Mio. aus (siehe Ziffer 7, Rückstellung für Fluglärm). Die bilanzierte Rückstellung bezieht sich wie erwähnt nur auf «neue» Lärmverbindlichkeiten (gemäss «Base Case»), welche durch die Gesellschaft zu entschädigen sind.

Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund künftiger Rechtsprechung im schlechtesten Fall («Negative Case») unter den anwendbaren Schwellenwert sinken oder der angepasste Schwellenwert aufgrund der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG den aktuellen Wert des «Negative Case» übersteigt, wird die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 hinfällig. Auf diesen Zeitpunkt übernimmt die Flughafen Zürich AG die dann noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten und erhält im Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich zurück («Rückabwicklung»). Gleichzeitig entfällt ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren. Zu diesem Zeitpunkt wird die Flughafen Zürich AG eine aktuelle Schätzung der gesamten ausstehenden Lärmkosten und eine entsprechende Anpassung der bilanzierten Werte vornehmen. Unter der Annahme, dass sich die relevanten Rahmenparameter nicht (mehr) verändern und keine aussergewöhnlichen Ereignisse eintreten, erwartet die Flughafen Zürich AG die Rückabwicklung der Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich in den nächsten ein bis zwei Jahren.

Da der Airport Zurich Noise Fund nach 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 («Lärmfünlüber») per 1. Februar 2014 sistiert.

Je nach weiterer bzw. abschliessender Rechtsprechung – insbesondere hinsichtlich Südanflugsbereich – können auch die «neuen» Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer Anpassung der bilanzierten Lärmkosten führen würden. Die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich sowie der Split der Lärmgebühren bleiben in diesem Fall voraussichtlich bestehen, sofern zu diesem Zeitpunkt die Rückabwicklung der Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten nicht bereits stattgefunden hat. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

1) Finanzergebnis

(CHF in 1'000)	2013	2012
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	-35'100	-55'129
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	635	581
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	-34'465	-54'548
Leasingzinsen	-2'362	-2'824
Realisierte und unrealisierte Kurgewinne/-verluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-1'421	-83
Übrige Zins- und Finanzaufwendungen	-118'254	-9'859
Total Finanzaufwand	-156'502	-67'314
Zinserträge aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	4'240	4'986
Übrige Zins- und Finanzerträge	49'454	4'489
Total Finanzertrag	53'694	9'475
Finanzergebnis	-102'808	-57'839

Das Finanzergebnis der Flughafen Zürich AG weist im Geschäftsjahr 2013 Sondereffekte im Zusammenhang mit der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten aus. Die Gesellschaft hat am 25. März 2013 das Japanese Private Placement über JPY 37 Mrd. gekündigt und am 23. Mai 2013 vollständig zurückbezahlt. Zusammen mit der Kündigung des Japanese Private Placement wurde das Absicherungsinstrument zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen aus dem Japanese Private Placement aufgelöst. Am 17. April 2013 wurde eine neue Anleihe im Betrag von CHF 400.0 Mio. (nominal) und einem Zinscoupon von 1.5 % mit Rückzahlung im Jahr 2023 platziert.

Die wesentlichen Auswirkungen der Restrukturierung sind in der Position Übrige Zins- und Finanzaufwendungen (Auflösungskosten des Absicherungsinstruments von CHF 111.9 Mio.) und der Position Übrige Zins- und Finanzerträge (Fremdwährungsgewinn aus der Rückzahlung des Japanese Private Placement von CHF 48.2 Mio.) enthalten. Zudem tragen anteilmässige Zinseinsparungen zur Reduktion des Zinsaufwands auf Anleihen und langfristigen Darlehen bei.

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2013 mit einem Durchschnittszinssatz von 2.78 % (2012: 4.64 %) errechnet.

2) Ausserordentliches Ergebnis

(CHF in 1'000)	2013	2012
Ausserordentlicher Ertrag	2'673	1'761
Ausserordentlicher Aufwand	-4'625	-3'139
Ausserordentliches Ergebnis	-1'952	-1'378

Im ausserordentlichen Ertrag sind im Berichtsjahr neben realisierten Buchgewinnen aus dem Verkauf von Anlagevermögen in der Höhe von CHF 0.1 Mio. auch einmalige Entschädigungszahlungen aus

Mietverträgen enthalten. Der ausserordentliche Aufwand beinhaltet im Berichtsjahr neben Buchverlusten aus Anlageabgängen auch Debitorenverluste aus dem aviatischen Geschäft.

3) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Langfristige Finanzanlagen	206'944	185'811
Kurzfristige Finanzanlagen	49'244	68'086
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	256'188	253'897

Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt.

4) Beteiligungen und übrige Finanzanlagen

(CHF in 1'000)		31.12.2013	31.12.2012
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Beteiligungsquote 100 % / Aktienkapital CHF 0.1 Mio.	100	100
Zurich Airport International AG, Kloten	Beteiligungsquote 100 % / Aktienkapital CHF 0.1 Mio.	6'012	6'012
Bangalore International Airport Ltd., Indien	Beteiligungsquote 5 % / Aktienkapital INR 3'846 Mio.	5'500	5'438
Administradora Unique IDC C.A., Venezuela	Beteiligungsquote 49.5 % / Aktienkapital VEB 25 Mio.	0	0
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Venezuela	Beteiligungsquote 49.5 % / Aktienkapital VEB 10 Mio.	0	0
FZ Colombia S.A., Chile	Darlehen	11	11
Total Beteiligungen und übrige Finanzanlagen		11'623	11'561

Die Unique Betriebssysteme AG bezweckt den Betrieb flughafen-relevanter Infrastruktur.

Die Zurich Airport International AG, welche den Zweck hat, weltweit Flughäfen bzw. flughafenverwandte Unternehmen zu beraten, zu betreiben bzw. zu besitzen, hält (mit Ausnahme von Venezuela) die Beteiligungsgesellschaften in Lateinamerika.

Ferner ist die Flughafen Zürich AG mit 5 % am Aktienkapital der Eigentümer- und Betreibergesellschaft des im Mai 2008 eröffneten Flughafens in Bengaluru, der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt. Zudem ist sie über ein Operations, Management & Service Agreement (OMSA) in den Betrieb des Flughafens involviert. Aus diesem Vertrag fliessen der Gesellschaft entsprechende Erträge zu. Die Flughafen Zürich AG ist auch im Verwaltungsrat von BIAL vertreten.

Die Flughafen Zürich AG ist im 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 und der Schweiz. Es haben verschiedene Schriftenwechsel zwischen der Flughafen Zürich AG und der Bolivarischen Republik Venezuela stattgefunden. Das Hearing vor dem ICSID in Washington hat im Juni 2013 stattgefunden. Die Entscheidung des ICSID-Schiedsgerichts soll in der zweiten Jahreshälfte 2014 vorliegen. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

5) Eigene Aktien

Anzahl Aktien	2013	2012
Bestand per 1. Januar	4'432	1'381
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	1'237	101'190
Verkauf (zum jeweiligen Börsenkurs)	0	-95'000
Unentgeltliche Abgabe	-2'110	-3'139
Bestand per 31. Dezember	3'559	4'432

(CHF in 1'000)	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Bilanzwert der eigenen Aktien	1'335	1'467
Bestand der Reserve für eigene Aktien	1'335	1'467

Unter der Position Eigenkapital sind die entsprechenden Reserven für eigene Aktien separat ausgewiesen.

6) Anleihen und langfristige Darlehen

(CHF in 1'000)	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Anleihen	950'000	775'000
US Private Placement	73'150	146'300
Japanese Private Placement	0	421'173
Total Anleihen und langfristige Darlehen	1'023'150	1'342'473

Es bestehen per Bilanzstichtag folgende langfristige festverzinsliche Finanzverbindlichkeiten:

(CHF in 1'000)	Nominalbetrag 31. 12. 2013	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungstermine
Anleihe	250'000	2011 – 2017	2.250 %	nein	5.5.
Anleihe	300'000	2012 – 2020	1.250 %	nein	3.7.
Anleihe	400'000	2013 – 2023	1.500 %	nein	17.4.
US Private Placement	73'150	2003 – 2015	4.753 %	ab 2011	11.4. / 11.10.

7) Rückstellung für Fluglärm

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Bestand per 1. Januar	365'025	346'012
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	22'022	19'013
Bestand per 31. Dezember	387'047	365'025
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres)	25'000	33'337
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	362'047	331'688

Die Erhöhung der Rückstellung für Fluglärm ergibt sich aus dem Saldo der Erträge aus Lärmgebühren und der lärmbezogenen Kosten bzw. Aufwendungen:

(CHF in 1'000)	2013	2012
Erträge aus Lärmgebühren	54'357	52'056
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-20'611	-23'230
Kosten für formelle Enteignungen	-2'907	-3'156
Operative Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik	-3'887	-3'811
Zinserträge und realisierte / unrealisierte Kursgewinne / -verluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	2'819	4'903
Amortisation immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	-7'749	-7'749
Total Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	22'022	19'013

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch Anhang zur Jahresrechnung, Aktuelle Risikosituation, Punkt 5 «Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» auf den Seiten 126 und 127.

8) Übrige langfristige Rückstellungen

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Sanierungsrückstellung BVK	11'891	20'304
Total übrige langfristige Rückstellungen	11'891	20'304

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind für die berufliche Vorsorge bei der Stiftung BVK (Personalvorsorge des Kantons Zürich) angeschlossen. Die ausgewiesene Rückstellung enthält die geschätzten Arbeitgeberbeiträge für die Sanierung der Stiftung BVK.

9) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Anleihe	225'000	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus US Private Placement	73'150	73'150
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	298'150	73'150

10) Übrige kurzfristige Rückstellungen

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	3'851	4'809
Steuerpflichtungen	17'996	12'686
Andere Verpflichtungen	3'756	3'756
Total übrige kurzfristige Rückstellungen	25'603	21'251

11) Bedeutende Aktionäre

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mehr als 3 % der Stimmrechte:

	2013	2012
Kanton Zürich	33.33 %	33.33 %
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5.05 %	5.04 %

12) Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrates
- Mitglieder der Geschäftsleitung
- Assoziierte Gesellschaften

Der Kanton Zürich hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für Fluglärmerschädigungen zugesichert.

a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 97.4 Mio. (2012: CHF 95.0 Mio.) vergütet.

Aus dem Operations, Management & Service Agreement (OMSA) mit Bangalore International Airport Ltd. generierte die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr Dienstleistungserträge in der Höhe von CHF 1.3 Mio. (2012: CHF 1.2 Mio.).

b) Vergütungen an nahestehende Personen und Gesellschaften

An nahestehende Personen und Gesellschaften wurden folgende Vergütungen bezahlt:

An den Verwaltungsrat für das Berichtsjahr 2013:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	150'000	25'000	15'000	37'500	17'596	245'096
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	25'000	10'000	32'500	7'522	135'022
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	22'500	10'000	5'000	4'465	86'965
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	49'548	27'526	11'011	22'021	0	110'106
Ernst Stocker ¹⁾	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	10'125	0	3'375	1'076	14'576
Corine Mauch ²⁾	Mitglied	25'000	12'750	0	0	3'008	40'758
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	22'500	5'000	5'000	6'176	83'676
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	25'000	5'000	17'500	5'144	97'644
Total		419'548	170'401	56'011	122'896	44'987	813'843

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von insgesamt CHF 91'500 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 47'250 an die Stadt Zürich bezahlt.

An den Verwaltungsrat für das Jahr 2012:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	150'000	27'500	15'000	22'500	16'670	231'670
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	27'500	10'000	22'500	8'500	128'500
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	27'500	10'000	5'000	4'804	92'304
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	50'529	30'879	11'229	11'229	0	103'866
Ernst Stocker ¹⁾	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	10'500	0	3'500	1'116	15'116
Corine Mauch ²⁾	Mitglied	25'000	3'750	0	0	2'291	31'041
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	27'500	5'000	2'500	6'375	86'375
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	27'500	5'000	10'000	4'804	92'304
Total		420'529	182'629	56'229	77'229	44'560	781'176

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 91'000 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 53'750 an die Stadt Zürich bezahlt.

Für den Verwaltungsrat besteht weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm. Weder im Jahr 2012 noch im Jahr 2013 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2013:

Vergütungen an die Geschäftsleitung setzen sich gemäss nachstehender Tabelle zusammen. Der Bonus (Bar- und Aktienanteil) wird periodengerecht für das Berichtsjahr abgegrenzt, dessen Auszahlung erfolgt jeweils im Frühling des Folgejahres. Allfällige Saläransparungen erfolgen jeweils per 1. Mai.

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Thomas E. Kern	380'000	268'533	134'267	155'694	26'479	964'973	257	521.50
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'120'000	397'973	198'987	383'007	85'870	2'185'837	382	521.50
Total	1'500'000	666'506	333'254	538'701	112'349	3'150'810	639	

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.

Die oben aufgeführten Bonus-Aktien (in Stück) basieren auf dem Aktienkurs per Jahresende. Die definitive Anzahl Aktien wird gemäss Kurswert zum Gewährungszeitpunkt berechnet. Bonus-Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt. Im Jahr 2013 wurden weder Abgangsentschädigungen noch andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Jahr 2012:

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Thomas E. Kern	380'000	253'333	126'654	148'742	26'479	935'208	300	422.75
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'120'000	378'933	189'448	369'248	85'870	2'143'499	448	422.75
Total	1'500'000	632'266	316'102	517'990	112'349	3'078'707	748	

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.

Die effektive Vergütung an die Geschäftsleitung für das Jahr 2012 betrug CHF 3.05 Mio.

c) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2013	31.12.2012
Andreas Schmid	Präsident	4	4
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	21	21
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	375	375
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	13	13
Ernst Stocker	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	0
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Ulrik Svensson	Mitglied	0	0
Dr. Martin Wetter	Mitglied	0	0
Total		413	413

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

Name	Stück	Stück
	31.12.2013	31.12.2012
Thomas E. Kern	2'160	1'878
Stefan Conrad	342	236
Michael Schallhart	568	462
Daniel Schmucki	947	841
Stephan Widrig	751	645
Total	4'768	4'062

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

13) Diverse Angaben

Brandversicherungswerte der Sachanlagen

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Gebäude inkl. Ladebrücken	3'650'455	3'589'194
Fahrhabe	903'821	903'729

In den oben aufgeführten Werten sind die Tiefbauten nicht enthalten, da diese nicht über die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) versichert werden können. Im Weiteren sind die Bauten in Arbeit (Bestandteil der Projekte in Arbeit) während der Bauphase mit

einer Bauzeitversicherung bei der GVZ versichert und deshalb im obigen Betrag nicht enthalten. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden solche Gebäude aufgrund von Schätzungen der GVZ definitiv versichert.

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	31.12.2013	31.12.2012
Nicht bilanzierte Finanzleasingverbindlichkeiten	47'439	54'348

Sicherheiten

Im Zusammenhang mit den Währungs-Swaps US Private Placement (und im Vorjahr Japanese Private Placement) bestehen per Bilanzstichtag Collaterals in Form von flüssigen Mitteln von CHF 0 Mio. (31. Dezember 2012: CHF 15.9 Mio.) sowie Letters of Credit über CHF 30 Mio. (31. Dezember 2012: CHF 120 Mio.).

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen

Die Verbindlichkeiten gegenüber der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich betragen per Bilanzstichtag CHF 2.1 Mio. (31. Dezember 2012: CHF 1.7 Mio.).

14) Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Für die Ausführungen betreffend Durchführung einer Risikobeurteilung siehe Ziffer 20.1, im Anhang zur Konzernrechnung (Seiten 110 bis 115).

15) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2013 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 3. März 2014 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2013 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Jahresrechnung gemäss OR durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, welche eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven der Jahresrechnung gemäss OR zur Folge hätten oder an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Verwendung des Bilanzgewinnes

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzgewinn von CHF 667'033'958 wie folgt zu verwenden:

CHF	
Einlage in gesetzliche Reserve ¹⁾	0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 10.00 ²⁾	61'403'750
Vortrag auf neue Rechnung	605'630'208
Total verfügbarer Bilanzgewinn	667'033'958

¹⁾ Auf die Zuweisung an die gesetzlichen Reserven wird verzichtet, da diese 50 Prozent 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.

Bei Genehmigung der Anträge für das Geschäftsjahr 2013 beträgt die ordentliche Dividende CHF 10.00 pro Aktie. Nach Abzug der Verrechnungssteuer von 35 % steht den Aktionären eine Nettodividende von insgesamt CHF 6.50 zur Verfügung.

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der Flughafen Zürich AG

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 124 bis 136), für das am 31. Dezember 2013 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 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir verweisen auf die Ausführungen zu «1. Rechtliche Unsicherheiten» und «5. Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» als Teil der Anmerkungen zu «Aktuelle Risikosituation» auf den Seiten 126 und 127 im Anhang der Jahresrechnung. Die darin erwähnten Unsicherheiten und Risiken, die weitgehend ausserhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegen, könnten auf Art und Umfang der Unternehmenstätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens erhebliche Auswirkungen haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden. Unser Prüfungsurteil ist im Hinblick auf diesen Sachverhalt nicht eingeschränkt.

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.

KPMG AG

Marc Ziegler
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Philipp Hallauer
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 3. März 2014

Finanzkalender 2014

Finanzinformationen

20. März 2014	Veröffentlichung Jahresergebnis 2013
10. April 2014	Generalversammlung 2014
27. August 2014	Veröffentlichung Halbjahresergebnis 2014
28. April 2015	Generalversammlung 2015

Verkehrs- & Kommerzstatistik

14. April 2014	Key Figures März 2014
14. Mai 2014	Key Figures April 2014
13. Juni 2014	Key Figures Mai 2014
14. Juli 2014	Key Figures Juni 2014
14. August 2014	Key Figures Juli 2014
12. September 2014	Key Figures August 2014
14. Oktober 2014	Key Figures September 2014
13. November 2014	Key Figures Oktober 2014
12. Dezember 2014	Key Figures November 2014
14. Januar 2015	Key Figures Dezember 2014

Kontakte

Investor Relations

Lukas Brosi
investor.relations@zurich-airport.com

Corporate Communication

Sonja Zöchling
medien@zurich-airport.com

Zusätzliche Informationen

Weitere Ergebnisse und Finanzinformationen finden Sie unter
www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations.

Geschäftsbericht 2013

Der Geschäftsbericht 2013 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch. Für Bestellungen wenden Sie sich an die oben genannte Investor Relations E-Mail-Adresse. Eine elektronische Version finden Sie unter www.flughafen-zuerich.ch/geschaeftsbericht.

Impressum

Copyright: Flughafen Zürich AG
Fotografien: Markus Bertschi, Zürich
Gestaltung: Hotz Brand Consultants, Steinhausen/Zug, Schweiz
Realisation: gateB AG, Empowering Marketing Performance, Steinhausen/Zug, Schweiz
Druck: www.bmdruck.ch

