

GESCHÄFTSBERICHT DER  
FLUGHAFEN ZÜRICH AG

2014



---

### 24. JANUAR

#### Lärmfünfliber wird sistiert

In seiner Verfügung über die Flugbetriebsgebühren beschliesst das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Aufhebung des Lärmfünflibers per 1. Februar 2014.

---

### 28. FEBRUAR

#### Beginn Hauptphase Pistensanierung 14/32

Die Totalsanierung der Hauptlandepiste 14/32 geht in die Hauptphase. Wegen geplanter Nachtarbeiten werden umfangreiche Lärmschutzmassnahmen initialisiert und Anwohneranlässe durchgeführt.



---

### 26. MÄRZ

#### Erster Teil des Terminals 2 in Betrieb genommen

Nach mehrjähriger Bauphase wird der Südteil des Terminals 2 dem Betrieb übergeben.



---

### 16. APRIL

#### Beratungsmandat für Flughäfen in Kasachstan

Im Rahmen eines Dienstleistungsvertrags bringt die Flughafen Zürich AG ihr Management-Know-how für den Betrieb von bis zu elf Flughäfen in Kasachstan ein.

---

### 18. JUNI

#### Neue Schallschutzhalle am Flughafen Zürich eingeweiht

Triebwerktests werden künftig in der neuen Schallschutzhalle durchgeführt werden. Mit ihrer Einweihung wird ein wichtiger Meilenstein zur nachhaltigen Verbesserung der Lärmsituation gelegt.



---

### 4. AUGUST

#### Flughafen Zürich erneut führender Flughafen in Europa

Zum elften Mal in Folge erhält der Flughafen Zürich für seine Kundenfreundlichkeit und die Erfüllung genereller Qualitätsstandards den World Travel Award.

---

### 6. OKTOBER

#### Eine Million Besucher auf der Zuschauerterrasse B

Rund drei Jahre nach der Einweihung der Zuschauerterrasse B betritt der millionste Gast das beliebte Ausflugsziel.

---

### 15. OKTOBER

#### Neues satellitengestütztes Präzisions-Anflugverfahren

Durch die neue GBAS-Bodenstation auf dem Flughafenareal ist ein Anflug auch bei schlechten Sichtverhältnissen mit GPS-Technologie möglich. Die Investition bekräftigt die führende Rolle der Flughafen Zürich AG in der Entwicklung moderner Anflugverfahren.

---

### 5. DEZEMBER

#### «The Circle» wird gebaut

Nach umfassender Prüfung der Wirtschaftlichkeit und Zielerreichung der festgelegten Vorvermietungsquote geben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG grünes Licht für die Realisierung des Grossprojekts.

KENNZAHLEN

| (CHF in 1'000)                                                                   | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Erträge                                                                          | 851'548   | 905'404   | 948'820   | 975'094   | 963'479   |
| davon Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                             | 534'722   | 579'613   | 596'411   | 601'437   | 574'959   |
| davon Non-Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                         | 316'826   | 325'791   | 352'409   | 373'657   | 388'520   |
| Betriebskosten                                                                   | - 415'100 | - 421'462 | - 558'143 | - 448'381 | - 439'981 |
| Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) | 436'448   | 483'942   | 390'677   | 526'713   | 523'498   |
| EBITDA-Marge (in %)                                                              | 51.3      | 53.5      | 41.2      | 54.0      | 54.3      |
| Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)                                   | 245'730   | 282'731   | 171'936   | 302'003   | 294'622   |
| EBIT-Marge (in %)                                                                | 28.9      | 31.2      | 18.1      | 31.0      | 30.6      |
| Gewinn                                                                           | 138'519   | 169'845   | 94'732    | 137'052   | 205'921   |
| Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit                                      | 431'032   | 438'899   | 439'920   | 458'993   | 460'726   |
| Geldfluss aus Investitionstätigkeit                                              | - 266'971 | - 449'688 | - 185'046 | - 171'239 | - 220'401 |
| Investiertes Kapital per Bilanzstichtag <sup>2)</sup>                            | 2'968'638 | 3'212'552 | 3'383'681 | 3'413'507 | 3'200'107 |
| Ø Investiertes Kapital <sup>2)</sup>                                             | 3'021'571 | 3'090'595 | 3'298'117 | 3'398'594 | 3'306'807 |
| Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)                                  | 6.5       | 7.3       | 4.1       | 7.1       | 7.1       |
| Eigenkapital per Bilanzstichtag                                                  | 1'684'402 | 1'801'777 | 1'859'803 | 2'051'618 | 2'140'522 |
| Eigenkapitalrendite (in %)                                                       | 8.4       | 9.7       | 5.2       | 7.0       | 9.8       |
| Eigenkapitalquote (in %)                                                         | 47.9      | 47.2      | 45.7      | 50.5      | 53.6      |
| Finanzschulden (netto) <sup>3)</sup>                                             | 1'002'062 | 1'012'051 | 826'230   | 692'758   | 372'202   |
| Finanzschulden (netto)/ EBITDA                                                   | 2.30x     | 2.09x     | 2.11x     | 1.32x     | 0.71x     |

Betriebliche Kennzahlen

|                                                         |            |            |            |            |            |
|---------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Anzahl Passagiere                                       | 22'878'251 | 24'337'954 | 24'802'400 | 24'865'138 | 25'477'622 |
| Anzahl Flugbewegungen                                   | 268'765    | 279'001    | 270'027    | 262'227    | 264'970    |
| Fracht in Tonnen                                        | 411'037    | 415'035    | 418'751    | 415'362    | 429'830    |
| Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag <sup>4)</sup> | 1'292      | 1'321      | 1'365      | 1'478      | 1'450      |
| Anzahl Mitarbeiter per Bilanzstichtag <sup>4)</sup>     | 1'543      | 1'570      | 1'615      | 1'736      | 1'707      |

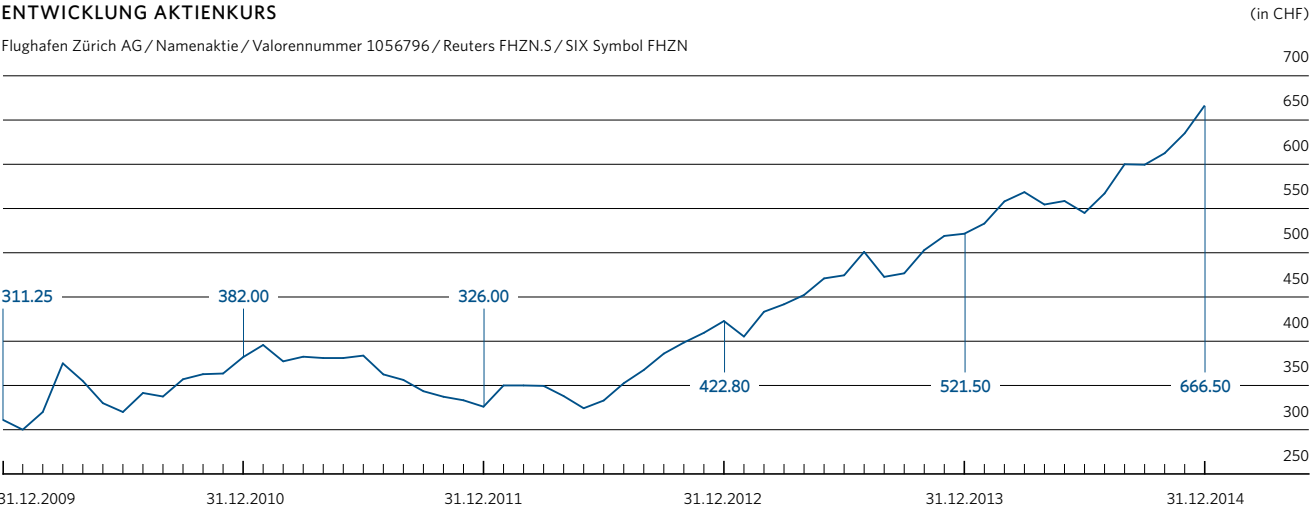
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG

|                                                          |           |           |           |           |           |
|----------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 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) | 7.00      | 9.50      | 9.50      | 10.00     | 13.50     |
| Dividendenbetrag (CHF in 1'000)                          | 42'983    | 58'334    | 58'334    | 61'404    | 82'895    |
| Payout Ratio (in %)                                      | 31.0      | 34.3      | 61.6      | 44.8      | 40.3      |
| Eigenkapital pro Aktie (in CHF)                          | 274.32    | 293.43    | 302.88    | 334.12    | 348.60    |
| Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)                  | 22.57     | 27.67     | 15.52     | 22.34     | 33.53     |
| Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)                    | 22.56     | 27.65     | 15.51     | 22.33     | 33.52     |

- 1) Aufgrund der neuen Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) wurde die Zuteilung zu den Aviation- bzw. Non-Aviation-Erträgen leicht geändert.  
Die Zahlen des Vorjahres wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.
- 2) Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital sowie die Marktwerte der Absicherungsinstrumente.
- 3) Die Finanzschulden (netto) beinhalten das verzinsliche Fremdkapital sowie die Marktwerte der Absicherungsinstrumente reduziert um flüssige Mittel sowie verzinsliche kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.
- 4) Ab 2013 inklusive Mitarbeitende der konsolidierten A-port Operaciones S. A. sowie ihrer Tochtergesellschaften.

ENTWICKLUNG AKTIENKURS

Flughafen Zürich AG /Namenaktie / Valorennummer 1056796 / Reuters FHZN.S / SIX Symbol FHZN



## KENNZAHLEN EXKLUSIVE LÄRMEINFLUSS

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

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

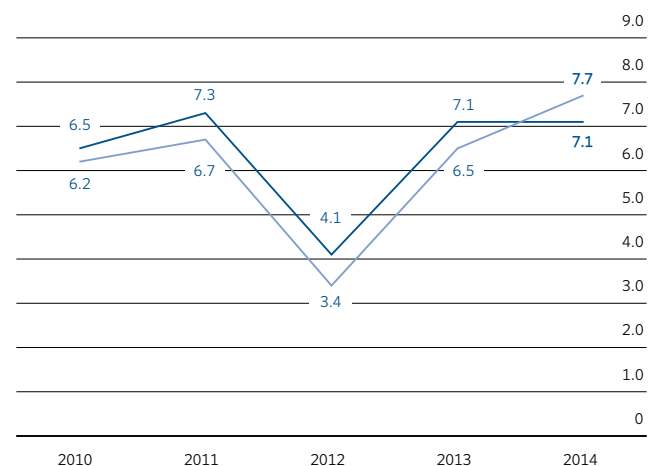
Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt:

| (CHF in 1'000)                                                                   | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Erträge</b>                                                                   | 819'791   | 856'817   | 896'764   | 920'737   | 953'280   |
| davon Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                             | 502'965   | 531'026   | 544'355   | 547'080   | 564'760   |
| davon Non-Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                         | 316'826   | 325'791   | 352'409   | 373'657   | 388'520   |
| <b>Betriebskosten</b>                                                            | -410'751  | -417'197  | -554'332  | -444'494  | -436'089  |
| Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) | 409'040   | 439'620   | 342'432   | 476'243   | 517'191   |
| EBITDA-Marge (in %)                                                              | 49.9      | 51.3      | 38.2      | 51.7      | 54.3      |
| Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)                                   | 223'956   | 245'472   | 131'440   | 259'282   | 295'798   |
| EBIT-Marge (in %)                                                                | 27.3      | 28.6      | 14.7      | 28.2      | 31.0      |
| <b>Gewinn</b>                                                                    | 124'662   | 149'351   | 80'590    | 96'016    | 211'440   |
| <b>Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit</b>                               | 405'253   | 400'242   | 414'262   | 428'712   | 468'423   |
| <b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>                                       | -233'419  | -412'127  | -173'283  | -165'270  | -238'976  |
| Investiertes Kapital per Bilanzstichtag <sup>2)</sup>                            | 2'813'344 | 3'036'763 | 3'193'750 | 3'172'650 | 2'974'659 |
| Ø Investiertes Kapital <sup>2)</sup>                                             | 2'873'205 | 2'925'054 | 3'115'257 | 3'183'200 | 3'073'655 |
| Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)                                  | 6.2       | 6.7       | 3.4       | 6.5       | 7.7       |
| Eigenkapital per Bilanzstichtag                                                  | 1'529'108 | 1'625'988 | 1'669'872 | 1'810'761 | 1'915'074 |
| Eigenkapitalrendite (in %)                                                       | 8.3       | 9.5       | 4.9       | 5.5       | 11.3      |
| Eigenkapitalquote (in %)                                                         | 50.6      | 49.9      | 47.8      | 52.3      | 57.9      |
| Finanzschulden (netto) <sup>3)</sup>                                             | 1'214'483 | 1'257'253 | 1'107'887 | 994'706   | 871'017   |
| Finanzschulden (netto)/ EBITDA                                                   | 2.97x     | 2.86x     | 3.24x     | 2.09x     | 1.68x     |
| <b>Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG</b>                       |           |           |           |           |           |
| Payout Ratio (in %)                                                              | 34.5      | 39.1      | 72.4      | 64.0      | 39.2      |
| Eigenkapital pro Aktie (in CHF)                                                  | 249.03    | 264.80    | 271.95    | 294.89    | 311.88    |
| Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)                                          | 20.31     | 24.33     | 13.20     | 15.65     | 34.43     |
| Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)                                            | 20.30     | 24.31     | 13.19     | 15.64     | 34.42     |

Erklärung Fussnoten siehe linke Seite

### ENTWICKLUNG ROIC

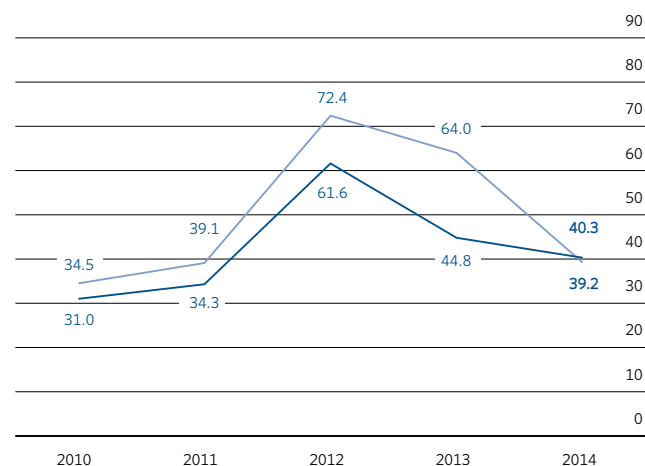
(in %)



● inkl. Lärm ● exkl. Lärm

### ENTWICKLUNG PAYOUT RATIO

(in %)



● inkl. Lärm ● exkl. Lärm

---

# INHALT

---

## VORWORT

|                  |   |
|------------------|---|
| Aktionärsadresse | 4 |
|------------------|---|

---

## FLUGHAFEN ZÜRICH AG

|                     |   |
|---------------------|---|
| Unternehmensporträt | 8 |
|---------------------|---|

---

## GESCHÄFTSENTWICKLUNG

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Kennzahlen                            | 14 |
| Ergebnisentwicklung                   | 16 |
| Konzerngeldflussrechnung              | 18 |
| Segmentberichterstattung              | 18 |
| Beteiligungen und Management-Verträge | 19 |
| Investitionen                         | 19 |
| Bilanzstruktur                        | 20 |
| Airport Zurich Noise Fund             | 20 |
| Ausblick                              | 21 |
| Verkehrsentwicklung                   | 21 |
| Aviation                              | 24 |
| Non-Aviation                          | 26 |
| Projekte                              | 27 |
| Strategische Entwicklungen            | 28 |

---

## MITARBEITENDE, GESELLSCHAFT UND UMWELT

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Flughafen Zürich AG als Arbeitgeberin | 32 |
| Gesellschaftliche Verantwortung       | 33 |
| Umwelt                                | 34 |
| Hintergrundgespräch                   | 42 |

---

## CORPORATE GOVERNANCE 46

---

## VERGÜTUNGSBERICHT 51

---

## RISK MANAGEMENT 58

---

## FINANZBERICHT

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| Konzernrechnung gemäss IFRS | 67  |
| Bericht der Revisionsstelle | 116 |
| Jahresrechnung gemäss OR    | 117 |
| Bericht der Revisionsstelle | 128 |

---

# AKTIONÄRSADRESSE

Grossprojekte wie die Sanierung der Piste 14/32, die Schallschutzhalle und die Aufwertung des Südteils des Terminal 2 prägten die bauliche Entwicklung des Flughafens Zürich. Auch das Gesuch um die Betriebsreglementsänderung 2014 und die Einführung neuer Anflugverfahren sind Meilensteine. Die Herausforderungen für die Flughafenbetreiberin bleiben bestehen.



ANDREAS SCHMID  
PRÄSIDENT DES VERWALTUNGSRATS



THOMAS E. KERN  
VORSITZENDER DER GESCHÄFTSLEITUNG BIS 31.12.2014

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

Das Geschäftsjahr 2014 war kein einfaches Jahr, aber ein spannendes und wegweisendes in vielerlei Hinsicht. Die Partikularinteressen unserer Partner und Nachbarn – beispielsweise zu Flughafen-gebühren, Grossbauprojekten oder Lärmbelastung – bleiben eine grosse Herausforderung. Unsere Aufgabe ist es, die Interessen unseres Unternehmens zu wahren und die Weiterentwicklung unseres Flughafens zu gewährleisten.

Im vergangenen Jahr hat die Flughafen Zürich AG bei einem Umsatz von CHF 963.5 Mio. einen Gewinn von CHF 205.9 Mio. erwirtschaftet. Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende von CHF 13.50 pro Aktie vor.

#### **Passagierzahlen mit neuem Rekord**

Insgesamt haben im Jahr 2014 25'477'622 Passagiere den Flughafen Zürich genutzt, so viele wie noch nie in der Geschichte unseres Flughafens. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 2.5 %. Die Zahl der Lokalpassagiere im Jahr 2014 nahm um 6.4 % auf 17.7 Mio. zu. Gleichzeitig sank die Zahl der Umsteigepassagiere um 5.5 % auf 7.7 Mio. und damit auch der Transferanteil am Passagiervolumen von 32.9 % im Vorjahr auf 30.3 % im Jahr 2014.

Die durchschnittliche Anzahl Passagiere pro Flug erhöhte sich von 109 auf 110. Auch die Sitzplatzauslastung steigerte sich im Jahr 2014 um 1.1 % auf 75.9 %. Das Sitzangebot von und nach Zürich ist 2014 um 1.3 % gestiegen. Insgesamt gab es im Jahr 2014 264'970 Flugbewegungen, was einer Zunahme von 1.0 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Verkehrsanteil von Swiss International Air Lines (Swiss) betrug 55.4 %, gefolgt von Air Berlin (5.6 %), Edelweiss Air (4.0 %), Lufthansa (2.8 %) sowie British Airways (2.2 %).

Die Umsätze aus dem Fluggeschäft betrugen CHF 575.0 Mio. (- 4.4 %), diejenigen aus dem Nicht-Fluggeschäft liegen mit CHF 388.5 Mio. um 4.0 % über dem Vorjahresniveau.

#### **Aufwertung der Infrastruktur**

Im Juni 2014 wurde die neue Schallschutzhalle eingeweiht. Dank modernster technologischer Ausstattung trägt sie wesentlich zur Verbesserung der Lärmsituation bei. Auch die umfassende Sanierung der Hauptlandepiste 14/32 konnte im Sommer 2014 termingerecht abgeschlossen werden. Die Bauarbeiten fanden wie schon bei der Sanierung der Piste 16/34 in der Nacht statt, weshalb auf die Information der umliegenden Gemeinden grosser Wert gelegt wurde. Die Standplätze Echo Nord sind fertiggestellt; gleichzeitig wurden sowohl am Dock E als auch am Dock B je ein Standplatz für den Airbus A380 ertüchtigt. Die Aufwertung Terminal 2 – ein weiteres mehrjähriges Grossbauprojekt – schreitet voran. Der Südteil des Terminals 2 ist seit März 2014 in Betrieb und bietet den Passagieren einen neuen Check-in-Bereich und eine vergrösserte

Ankunftshalle. Eng verknüpft mit dem Terminal 2 ist die Sanierung der Vorfahrten, wobei der Ankunftsbereich per Ende Jahr 2014 abgeschlossen werden konnte.

#### **An- und Abflugverfahren**

Mitte Oktober 2014 landete das erste Flugzeug mittels Präzisionsanflugsystem. Durch die Installation der GBAS-Bodenstation (Ground Based Augmentation System) sind GPS-Anflüge von Norden auf die Piste 14 nun auch bei schlechter Sicht möglich.

Im Oktober kam das Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2014 in die öffentliche Auflage. Im Gesuch sind Änderungen von Flugrouten und die Aufhebung der Höheneinschränkungen für die Starts auf Piste 32 vorgesehen. Hauptbestandteil des Betriebsreglements 2014 bildet die Entflechtung des Ostkonzepts in der Luft. Es besteht ein enger Zusammenhang zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Der Kantonsrat des Kantons Zürich hat die raumplanerische Sicherung für eine allfällige Verlängerung der Pisten 28 und 32 aus dem kantonalen Richtplan gestrichen und sich damit bewusst gegen das Raumplanungsinstrument des Bundes gestellt. Das Differenzbereinigungsverfahren läuft.

#### **Grossprojekte**

Für «The Circle» konnten neben den beiden Ankermietern Universitätsspital Zürich (USZ) und dem Hotelunternehmen Hyatt im Verlauf des Jahres 2014 auch im Modul «Brands & Dialogue» wichtige Mieter gewonnen werden. Gestützt auf eine positive Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Projekts und der Erreichung der festgelegten Vorvermietungsquote fiel im Dezember 2014 der definitive Realisierungsentscheid.

Erfolge dürfen wir auch bei unseren internationalen Flughafenaktivitäten vermelden. Im April 2014 wurde der Konzessionsvertrag für den internationalen Flughafen im brasilianischen Belo Horizonte unterzeichnet; im August übernahm unser Konsortium die operative Leitung. Zudem bringt die Flughafen Zürich AG innerhalb eines mehrjährigen Dienstleistungsvertrags seit Frühling 2014 ihr Management-Know-how auch an sechs Flughäfen in Kasachstan ein.

#### **Kommerz**

Im Jahr 2014 haben gleich mehrere grössere Umbauten und Eröffnungen stattgefunden. Die grösste Veränderung geschah im Airport Center, wo sich die Migros per November auf beachtliche 3'000 m<sup>2</sup> vergrösserte und das Angebot um bediente Fleisch-, Fisch- und Käse-Frischtheken erweiterte. Die Modekette H&M eröffnete im August ihr zweites Geschäft am Flughafen Zürich. Auch die Luftseite erlebte eine intensive Aufwertung. Alle Retaileinheiten in den Docks A und E wurden erneuert und die gastronomische Vielfalt wurde erweitert. Die Marken Hugo Boss und Montblanc sind mit neuen Flächen präsent.

### Auszeichnungen

Der Airport Council International (ACI) hat im Rahmen der Airport Service Quality Awards den Flughafen Zürich gleich zwei Mal ausgezeichnet: In der Kategorie «Europa» mit dem zweiten Rang hinter Moskau Sheremetyevo und in der Kategorie «Flughäfen mit einem Passagieraufkommen zwischen 15 und 25 Millionen Passagieren» mit dem fünften Rang weltweit. Im März 2014 wurde der Flughafen Zürich zudem für seine Frachtleistung mit dem Air Cargo Excellence Award 2014 honoriert. Er belegte in der Kategorie «Europäische Flughäfen bis 399'999 Tonnen geflogene Fracht» wie schon im Vorjahr den ersten Platz. Bereits zum elften Mal in Folge hat unser Flughafen den World Travel Award als «Bester Flughafen Europas» erhalten.

### Ausblick und Dank

Im Oktober 2014 hat ein breit abgestütztes Komitee die Volksinitiative «Pistenverlängerungen vors Volk» zur Anpassung des Zürcher Flughafengesetzes lanciert. Das Zürcher Stimmvolk soll in jedem Fall ein Mitspracherecht in wichtigen Flughafenfragen wie Pistenverlängerungen haben. Es wird keine einfache Abstimmung, denn das Spannungsfeld zwischen den Interessen von Wirtschaft, Gesellschaft, Politik und Umwelt bleibt eine der grössten Herausforderungen. Dennoch sind wir überzeugt, dass der wichtigsten Luftverkehrsinfrastruktur der Schweiz – unserem Flughafen – die Möglichkeit zur Weiterentwicklung erhalten bleiben muss.

Ein grosses Dankeschön gebührt deshalb einmal mehr all jenen, die sich heute und in Zukunft für das Unternehmen und den Flughafen Zürich einsetzen.

Zürich-Flughafen, 12. März 2015



Andreas Schmid  
Präsident des  
Verwaltungsrats



Thomas E. Kern  
Vorsitzender der  
Geschäftsleitung

## WICHTIGE PERSONELLE VERÄNDERUNG

### Stabwechsel in der Chefetage

Nach sieben erfolgreichen Jahren als CEO der Flughafen Zürich AG hat sich Thomas E. Kern entschieden, neue Wege einzuschlagen. In seine Wirkungszeit fielen unter anderem der Bau und die Eröffnung des neuen Dock B und des Sicherheitskontrollgebäudes, aber auch die Aufwertung des Terminals 2 mit der Eröffnung der südlichen Check-in-Halle im Frühling 2014. Das Immobilienprojekt «The Circle» entwickelte sich unter seiner Führung von einem Konzept zu einem abgeschlossenen Bauprojekt.

Thomas Kern setzte sich im Vorfeld der Abstimmung über die Behördeninitiative im Jahr 2011 intensiv dafür ein, dass die Bevölkerung einmal mehr hinter «ihrem» Flughafen stand und die Initiative ablehnte. Der CEO der Flughafen Zürich AG stellte sich stets dem Dialog mit Flughafengegnern, sei es anlässlich von Auftritten bei Gemeindeveranstaltungen oder in verschiedenen öffentlichen Diskussionen.

### Nachfolger aus eigenen Reihen

Nach einem sorgfältigen Evaluationsprozess hat der Verwaltungsrat Stephan Widrig als neuen CEO der Flughafen Zürich AG ab 1. Januar 2015 bestimmt. Stephan Widrig, Jahrgang 1972, gehört seit dem 1. Juli 2008 der Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG an; zuletzt war er als Chief Commercial Officer für die kommerziellen Belange des Flughafens sowie Entwicklung, Bau und Betrieb aller Gebäude und Anlagen verantwortlich.

Widrig hat ein abgeschlossenes Studium der Politik- und Wirtschaftswissenschaften der Universität St. Gallen. Er stiess im Jahr 1999 zur Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG), die im Jahr 2000 mit der kantonalen Flughafendirektion Zürich (FDZ), fusionierte. Nach seinem Einsatz im Privatisierungsteam im Vorfeld der Volksabstimmung leitete er zunächst eine Frontorganisation des Flughafenbetriebs und ab 2002 das Immobiliengeschäft. Von 2005 bis 2008 arbeitete er als Chief Financial und Chief Commercial Officer bei Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) in Bengaluru, Indien.

Mit Stephan Widrig konnte ein Nachfolger bestimmt werden, der das Flughafengeschäft im Allgemeinen und den Flughafen Zürich im Speziellen profund kennt und auch mit der Flughafenregion eng verbunden ist.

Der Verwaltungsrat dankt Thomas Kern herzlich für sein grosses persönliches Engagement für den Flughafen Zürich und wünscht ihm für die Zukunft alles Gute. Den neuen CEO Stephan Widrig heisst der Verwaltungsrat herzlich willkommen und wünscht ihm einen guten Start in seiner neuen Rolle.

Zürich-Flughafen, 12. März 2015



Andreas Schmid  
Präsident des Verwaltungsrats



STEPHAN WIDRIG

VORSITZENDER DER GESCHÄFTSLEITUNG SEIT 01.01.2015

---

# UNTERNEHMENS PORTRÄT

Die Flughafen Zürich AG betreibt den Flughafen Zürich als gemischt-wirtschaftliches, börsenkotiertes Unternehmen und Konzessionärin des Bundes und stellt die Nachfrage nach Direktverbindungen zu den wichtigsten Metropolen der Welt sicher. Dank seiner hohen Dienstleistungsqualität geniesst der Flughafen Zürich einen exzellenten Ruf.

Der Flughafen Zürich als Schweizer Tor zur Welt ist ein Qualitätsflughafen im Herzen Europas und international, national sowie regional gut vernetzt. Für seine hervorragenden Dienstleistungen, die kurzen Umsteigewege, die Freundlichkeit des Personals, die Sauberkeit der Infrastruktur, die Zuverlässigkeit der Prozesse und weitere Qualitätsmerkmale erhält der Flughafen Zürich regelmässig Auszeichnungen. Hinter dieser Leistung stehen rund 25'500 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 eine der bedeutendsten Verkehrs- und Begegnungsdrehscheiben der Schweiz – den Flughafen Zürich. Der Kernauftrag lautet, die Nachfrage nach Direktverbindungen zu den wichtigsten Metropolen der Welt zu befriedigen. Die Flughafen Zürich AG berücksichtigt dabei die drei Dimensionen Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Gesellschaft gleichermaßen, um die Wettbewerbsfähigkeit und Glaubwürdigkeit sowie den Wert des Unternehmens nachhaltig zu steigern. Das Unternehmen konzentriert sich auf seine Kernaufgaben als Flughafenbetreiberin im In- und Ausland, betreibt schweizweit führende kommerzielle Zentren auf der Land- und Luftseite und nimmt die renditeorientierte Bewirtschaftung und Weiterentwicklung der Immobilien am Standort Zürich wahr. 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 Drittairlines. Der Bereich Operations ist weiter für die Entwicklung, den Bau sowie für den Betrieb des 880 Hektaren grossen Flughafenareals inkl. 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.



Stand 31.12.2014

### 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

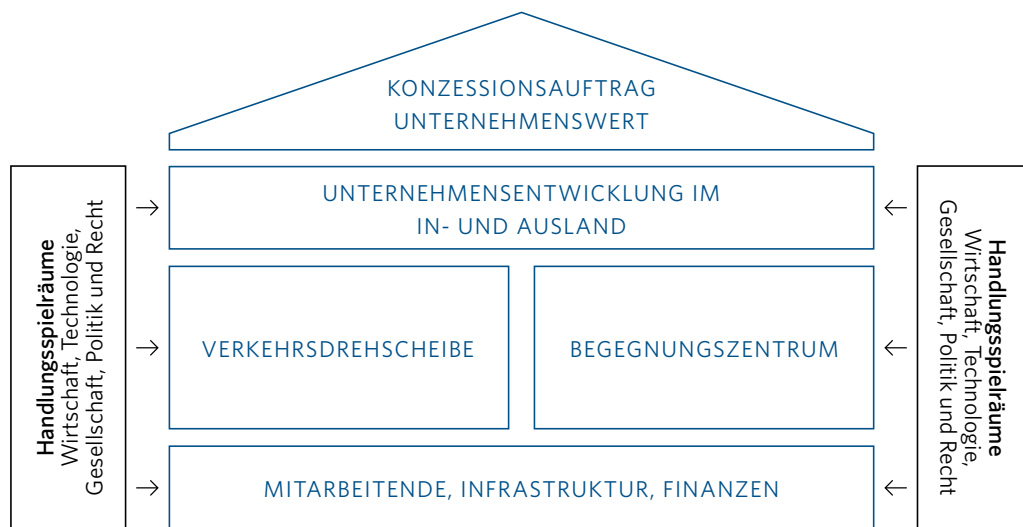
Der Bereich Finance stellt die Finanzierung und Liquidität der Flughafen Zürich AG sicher und schafft Transparenz über die finanziellen Ergebnisse sowie über die Ressourcenverwendung der Unternehmung und ihrer Einheiten. Bei der Abteilung Investor Relations liegt die Verantwortung für eine qualitativ hochstehende und zeitgerechte Finanzberichterstattung sowie für 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 elf Flughäfen, welche die Flughafen Zürich AG zusammen mit Partnern in Indien, Lateinamerika und Kasachstan 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, die 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 Schallschutzprogramms 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.

### ANPASSUNG ORGANISATIONSSTRUKTUR

Infolge der Verschlinkung der Organisationsstruktur wird der bisherige Geschäftsbereich Services per 1. April 2015 aufgelöst. Die bis anhin im Bereich Services angesiedelten Funktionen werden danach teils direkt oder indirekt dem CEO unterstellt und teils in den Bereich Finance integriert.



## STRATEGIE

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

- Erfüllung des Konzessionsauftrags (Nationale Drehscheibe des Weltluftverkehrs)
- Steigerung des Unternehmenswerts

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, die es erlauben, das Gesamtsystem Flughafen Zürich auf hohem Qualitätsniveau weiterzuentwickeln,
- ihre Kompetenz und Erfahrung bei Projekten im In- und Ausland so einsetzt, dass dadurch mittel- und langfristig neue Ertragsquellen erschlossen werden.

## 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:

- Konsequente Konsumenten-, Kunden- und Qualitätsorientierung
- Erhalt der unternehmerischen Freiheit
- Wahrnehmung der Führungsaufgaben am Flughafen Zürich
- Erweiterung und weitere Vernetzung der Verkehrsdrehscheibe
- Stärkung des Begegnungszentrums durch innovative Projekte mit hoher Anziehungskraft
- Ausbau und Stärkung der Projektleistung im In- und Ausland
- Einsatz für optimale politische Rahmenbedingungen
- Zielgerichtete Personalführung und zielgerichteter Mitarbeiterinsatz
- Stärkung der finanziellen Basis und solide Wertvermehrung
- 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 der kleinen Dinge im Alltag anzunehmen wie sich 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 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.





# 126 × 90 m

## SCHALLSCHUTZHALLE

126 Meter lang und 90 Meter breit ist die neue Schallschutzhalle, die am 18. Juni 2014 eingeweiht wurde. Sie dient der Durchführung von Triebwerktests und trägt nachhaltig zur Verbesserung der Lärmsituation bei. Durch eine aufwändige Stahlkonstruktion kann das Dach der Halle stützenfrei getragen und können alle Flugzeugtypen bis zur Grösse einer Boeing B747-800 beherbergt werden.

# GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2014 erwirtschaftete die Flughafen Zürich AG bei einem Umsatz von CHF 963.5 Mio. einen Gewinn von CHF 205.9 Mio.

## KENNZAHLEN

| (CHF in 1'000)                                                                   | 2014          | 2013       | Veränderung in % |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------|------------------|
| Erträge                                                                          | 963'479       | 975'094    | - 1.2            |
| davon Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                             | 574'959       | 601'437    | - 4.4            |
| davon Non-Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                         | 388'520       | 373'657    | 4.0              |
| Betriebskosten                                                                   | - 439'981     | - 448'381  | - 1.9            |
| Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) | 523'498       | 526'713    | - 0.6            |
| EBITDA-Marge (in %)                                                              | 54.3          | 54.0       |                  |
| Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)                                   | 294'622       | 302'003    | - 2.4            |
| EBIT-Marge (in %)                                                                | 30.6          | 31.0       |                  |
| Gewinn                                                                           | 205'921       | 137'052    | 50.3             |
| Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit                                      | 460'726       | 458'993    | 0.4              |
| Geldfluss aus Investitionstätigkeit                                              | - 220'401     | - 171'239  | 28.7             |
| Investiertes Kapital per Bilanzstichtag <sup>2)</sup>                            | 3'200'107     | 3'413'507  | - 6.3            |
| Ø Investiertes Kapital <sup>2)</sup>                                             | 3'306'807     | 3'398'594  | - 2.7            |
| Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)                                  | 7.1           | 7.1        |                  |
| Eigenkapital per Bilanzstichtag                                                  | 2'140'522     | 2'051'618  | 4.3              |
| Eigenkapitalrendite (in %)                                                       | 9.8           | 7.0        |                  |
| Eigenkapitalquote (in %)                                                         | 53.6          | 50.5       |                  |
| Finanzschulden (netto) <sup>3)</sup>                                             | 372'202       | 692'758    | - 46.3           |
| Finanzschulden (netto) / EBITDA                                                  | 0.71x         | 1.32x      |                  |
| <b>Betriebliche Kennzahlen</b>                                                   |               |            |                  |
| Anzahl Passagiere                                                                | 25'477'622    | 24'865'138 | 2.5              |
| Anzahl Flugbewegungen                                                            | 264'970       | 262'227    | 1.0              |
| Fracht in Tonnen                                                                 | 429'830       | 415'362    | 3.5              |
| Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag                                        | 1'450         | 1'478      | - 1.9            |
| Anzahl Mitarbeiter per Bilanzstichtag                                            | 1'707         | 1'736      | - 1.7            |
| <b>Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG</b>                       |               |            |                  |
| Anzahl ausgegebene Aktien                                                        | 6'140'375     | 6'140'375  |                  |
| Dividende (vorgeschlagen / ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)                        | 13.50         | 10.00      | 35.0             |
| Dividendenbetrag (CHF in 1'000)                                                  | 82'895        | 61'404     | 35.0             |
| Payout Ratio (in %)                                                              | 40.3          | 44.8       |                  |
| Eigenkapital pro Aktie (in CHF)                                                  | 348.60        | 334.12     | 4.3              |
| Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)                                          | 33.53         | 22.34      | 50.1             |
| Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)                                            | 33.52         | 22.33      | 50.1             |
| Flughafen Zürich AG (Namenaktie)                                                 | Valorennummer | SIX Symbol | Reuters          |
|                                                                                  | 1056796       | FHZN       | FHZN.S           |
| Schlusskurs per 31.12. (in CHF)                                                  | 666.50        | 521.50     | 27.8             |

- 1) Aufgrund der neuen Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) wurde die Zuteilung zu den Aviation- bzw. Non-Aviation-Erträgen leicht geändert. Die Vorjahreszahlen wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.
- 2) Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital sowie die Marktwerte der Absicherungsinstrumente.
- 3) Die Finanzschulden (netto) beinhalten das verzinsliche Fremdkapital sowie die Marktwerte der Absicherungsinstrumente reduziert um flüssige Mittel sowie verzinsliche kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.

## KENNZAHLEN (EXKLUSIVE LÄRMEINFLUSS)

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

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

Die nachfolgenden Kennzahlen wurden um alle wesentlichen Lärmpositionen der Erfolgsrechnung und der Bilanz korrigiert:

| (CHF in 1'000)                                                                   | 2014      | 2013      | Veränderung in % |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|------------------|
| Erträge                                                                          | 953'280   | 920'737   | 3.5              |
| davon Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                             | 564'760   | 547'080   | 3.2              |
| davon Non-Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                         | 388'520   | 373'657   | 4.0              |
| Betriebskosten                                                                   | - 436'089 | - 444'494 | - 1.9            |
| Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) | 517'191   | 476'243   | 8.6              |
| EBITDA-Marge (in %)                                                              | 54.3      | 51.7      |                  |
| Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)                                   | 295'798   | 259'282   | 14.1             |
| EBIT-Marge (in %)                                                                | 31.0      | 28.2      |                  |
| Gewinn                                                                           | 211'440   | 96'016    | 120.2            |
| Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit                                      | 468'423   | 428'712   | 9.3              |
| Geldfluss aus Investitionstätigkeit                                              | - 238'976 | - 165'270 | 44.6             |
| Investiertes Kapital per Bilanzstichtag <sup>2)</sup>                            | 2'974'659 | 3'172'650 | - 6.2            |
| Ø Investiertes Kapital <sup>2)</sup>                                             | 3'073'655 | 3'183'200 | - 3.4            |
| Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)                                  | 7.7       | 6.5       |                  |
| Eigenkapital per Bilanzstichtag                                                  | 1'915'074 | 1'810'761 | 5.8              |
| Eigenkapitalrendite (in %)                                                       | 11.3      | 5.5       |                  |
| Eigenkapitalquote (in %)                                                         | 57.9      | 52.3      |                  |
| Finanzschulden (netto) <sup>3)</sup>                                             | 871'017   | 994'706   | - 12.4           |
| Finanzschulden (netto)/EBITDA                                                    | 1.68x     | 2.09x     |                  |
| <b>Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG</b>                       |           |           |                  |
| Payout Ratio (in %)                                                              | 39.2      | 64.0      |                  |
| Eigenkapital pro Aktie (in CHF)                                                  | 311.88    | 294.89    | 5.8              |
| Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)                                          | 34.43     | 15.65     | 120.0            |
| Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)                                            | 34.42     | 15.64     | 120.1            |

Erklärung Fussnoten siehe linke Seite

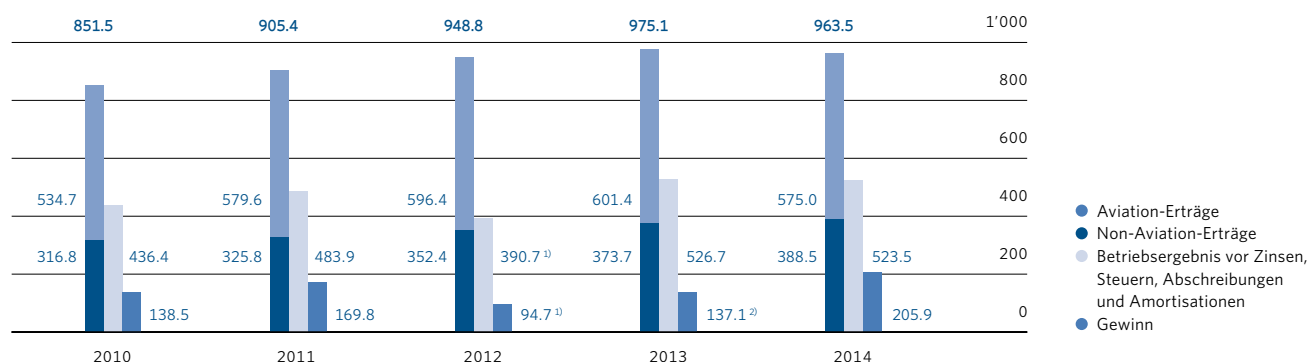
## ERGEBNIS MIT UND OHNE LÄRMEINFLUSS

Die Überleitung von Erfolgsrechnung und Ergebnis mit und ohne Lärmkomponenten stellt sich dabei wie folgt dar:

| (CHF in 1'000)                    | 2014         |                         |               | 2013         |                         |               |
|-----------------------------------|--------------|-------------------------|---------------|--------------|-------------------------|---------------|
|                                   | mit Fluglärm | Elimination<br>Fluglärm | ohne Fluglärm | mit Fluglärm | Elimination<br>Fluglärm | ohne Fluglärm |
| Aviation-Erträge                  | 574'959      | - 10'199                | 564'760       | 601'437      | - 54'357                | 547'080       |
| Non-Aviation-Erträge              | 388'520      | 0                       | 388'520       | 373'657      | 0                       | 373'657       |
| Total Erträge                     | 963'479      | - 10'199                | 953'280       | 975'094      | - 54'357                | 920'737       |
| Betriebskosten                    | - 439'981    | 3'892                   | - 436'089     | - 448'381    | 3'887                   | - 444'494     |
| EBITDA                            | 523'498      | - 6'307                 | 517'191       | 526'713      | - 50'470                | 476'243       |
| Abschreibungen und Amortisationen | - 228'876    | 7'483                   | - 221'393     | - 224'710    | 7'749                   | - 216'961     |
| EBIT                              | 294'622      | 1'176                   | 295'798       | 302'003      | - 42'721                | 259'282       |
| Gewinn                            | 205'921      | 5'519                   | 211'440       | 137'052      | - 41'036                | 96'016        |

## FINANZIELLE ENTWICKLUNG

(CHF in Mio.)



<sup>1)</sup> Inkl. Aufwand für die Ersterfassung von Leistungen an Arbeitnehmer nach IAS 19 (primär neuer Anschlussvertrag mit BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich).

<sup>2)</sup> Inkl. Aufwand für die Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

### ERGEBNISENTWICKLUNG

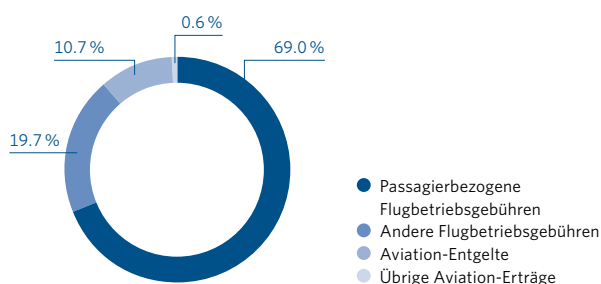
→ Tabelle Seite 68

Gegenüber dem Vorjahr verringerten sich die Erträge von CHF 975.1 Mio. auf CHF 963.5 Mio. (-1.2%). Dieser Rückgang begründet sich ausschliesslich durch die per 1. Februar 2014 sistierten passagierbezogenen Lärmgebühren (Lärmfünfliber). Unter Ausklammerung dieses Effekts entwickelten sich sowohl das Fluggeschäft wie auch das Nicht-Fluggeschäft positiv.

#### Aviation-Erträge

Von den Gesamterträgen entfallen rund 60% (Vorjahr 62%) auf Aviation-Erträge, die im Berichtsjahr CHF 575.0 Mio. (-4.4%) betrugen. Nachstehend sind die wichtigsten Ertragspositionen kommentiert.

#### AUFTEILUNG AVIATION-ERTRÄGE



(CHF in Mio.)

| Aviation-Erträge                       | 2014           | in %         |
|----------------------------------------|----------------|--------------|
| Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren | 396'621        | 69.0         |
| Andere Flugbetriebsgebühren            | 113'404        | 19.7         |
| Aviation-Entgelte                      | 61'759         | 10.7         |
| Übrige Aviation-Erträge                | 3'175          | 0.6          |
| <b>Total</b>                           | <b>574'959</b> | <b>100.0</b> |

Die Passagierzahlen entwickelten sich im vergangenen Jahr positiv (+2.5%). Mit 25.5 Mio. Passagieren wurde am Flughafen Zürich ein neuer Passagierrekord erzielt. Die Erträge aus den passagierbezogenen Flugbetriebsgebühren reduzierten sich aufgrund der erwähnten Sistierung des Lärmfünflibers von CHF 423.3 Mio. auf CHF 396.6 Mio. (-6.3%). Ein Wachstum konnte hingegen dank dem überproportionalen Wachstum der Lokalpassagiere bei den übrigen passagierabhängigen Flugbetriebsgebühren erzielt werden.

Dank mehr Linien- und Charter-Flugbewegungen sowie aufgrund des erneuten Anstiegs des durchschnittlichen Abfluggewichts pro Flugzeug verbesserten sich die Einnahmen aus Landegebühren um 2.6% auf CHF 87.6 Mio. Demgegenüber führten die Erträge für Flugzeugenteisungen infolge des milden und schneearmen Wetters in den Wintermonaten zu Mindereinnahmen.

Die Einkünfte aus Flugzeug-Lärmgebühren stiegen um 13.9% auf CHF 8.2 Mio. an. Diese setzen sich aus lärmabhängigen Landegebühren sowie Zuschlägen für Nachtrandstunden zusammen.

#### Non-Aviation-Erträge

Ein kräftiger Anstieg konnte bei den Non-Aviation-Erträgen verzeichnet werden, die sich um CHF 14.9 Mio. (+4.0%) auf CHF 388.5 Mio. erhöhten. Der Anteil dieser Erträge, die ausserhalb des Flugbetriebsbereiches erwirtschaftet werden, entspricht mittlerweile rund 40% (Vorjahr 38%) der Gesamterträge.

Einen grossen Beitrag zum Wachstum leisteten die Bereiche Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage, deren umsatzabhängigen Erträge um 4.4% bzw. um 2.3% zulegen konnten. Diese erfreuliche Entwicklung bestätigt den in den letzten Jahren eingeschlagenen Weg hinsichtlich Optimierung des Kommerzportfolios. Zudem konnten im Berichtsjahr Flächenerweiterungen realisiert werden.

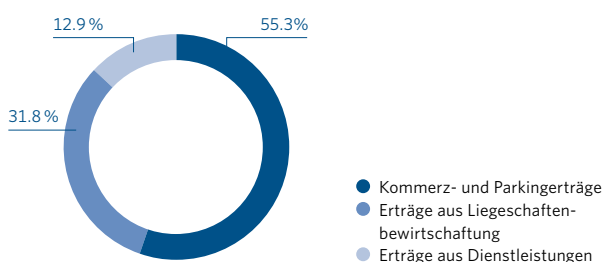
Die diesen Erträgen zugrunde liegenden Umsätze der Detailhandelsgeschäfte und Restaurantbetreiber am Flughafen Zürich betrugen im Berichtsjahr CHF 541.4 Mio. (+0.8%), was durchschnittlich einem Umsatz pro Passagier von CHF 42.50 (Vorjahr CHF 43.20) entspricht.

Überwiegend beeinflusst durch das Wachstum der Lokalpassagiere erhöhten sich auch die Erträge aus der Parkplatzbewirtschaftung um 6.9 % auf CHF 73.4 Mio.

Im Bereich der Liegenschaftenbewirtschaftung konnte die Gesellschaft Erträge von insgesamt CHF 123.3 Mio. (+ 0.3 %) erwirtschaften. Die Mieterträge und Pachtzinsen konnten im Vergleich zum Vorjahr um CHF 5.0 Mio. (+ 5.7 %) gesteigert werden. Dies aufgrund eines Einmaleffekts durch die vorzeitige Mietvertragsbeendigung und der daraus resultierenden Abschlagszahlung eines Mieters. Die Erträge aus der Weiterverrechnung von Energie- und Nebenkosten reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 14.2 % auf CHF 22.9 Mio. aufgrund der milden Wintermonate.

Aufgrund der gesteigerten Consulting-Erträge aus internationalen Beratungsmandaten stiegen die Erträge aus Dienstleistungen um 12.4 % auf CHF 50.2 Mio.

#### AUFTEILUNG NON-AVIATION-ERTRÄGE



(CHF in Mio.)

| Non-Aviation-Erträge                     | 2014           | in %         |
|------------------------------------------|----------------|--------------|
| Kommerz- und Parkingerträge              | 214'989        | 55.3         |
| Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung | 123'322        | 31.8         |
| Erträge aus Dienstleistungen             | 50'209         | 12.9         |
| <b>Total</b>                             | <b>388'520</b> | <b>100.0</b> |

#### Betriebskosten

Die Betriebskosten sanken im Berichtsjahr um CHF 8.4 Mio. auf CHF 440.0 Mio. (- 1.9 %). Dieser Rückgang ist insbesondere auf die milden Wintermonate des Berichtsjahres zurückzuführen, die sich in tieferen Material- und Energiekosten niederschlugen.

In der aktuellen Berichtsperiode kommen die Personalkosten auf CHF 180.9 Mio. (+ 1.5 %) zu stehen. Nebst dem Effekt aus Anpassungen der Basissaläre trugen ebenfalls höhere ergebnisabhängige Lohnanteile zu dieser Entwicklung bei. Per 31. Dezember 2014 beschäftigte die Flughafen Zürich AG in der Schweiz 1'633 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.2013: 1'639), das entspricht 1'376 Vollzeitstellen (31.12.2013: 1'381). Weiter sind per Bilanzstichtag 74 Mitarbeitende bei der konsolidierten A-port Operaciones S. A. sowie ihren Tochtergesellschaften angestellt.

Die Ausgaben für Polizei und Sicherheit gingen leicht auf CHF 117.8 Mio. (- 0.2 %) zurück. Trotz deutlichem Passagierwachstum konnten die Kosten der Kantonspolizei Zürich auf Vorjahresniveau gehalten werden.

Die milde Winterperiode sorgte wie erwähnt für eine deutliche Reduktion bei den Positionen «Energie und Abfall» (- 17.7 %) sowie «Material und Unterhalt» (- 5.3 %). So wurden markant tiefere

Brennstoffkosten verursacht und weniger Enteisungsmittel verbraucht. Mit CHF 52.9 Mio. liegen die Aufwände für die anderen Betriebskosten um 1.3 % unter dem Vorjahr.

Um CHF 1.4 Mio. oder 3.8 % nahmen die Aufwendungen für Verkauf, Marketing und Verwaltung ab – sie betragen für das Geschäftsjahr 2014 noch CHF 36.8 Mio. Diese Reduktion wurde dank konsequenten Kostensenkungen sowie Ausgabedisziplin erreicht.

Die Position Aktivierter Eigenleistungen sowie Andere Erträge/Aufwendungen fiel um rund CHF 2.0 Mio. (+ 22.9 %) höher aus als im Vorjahr. Dies unter anderem aufgrund höherer Eigenleistungen bei den Projekten «Aufwertung Terminal 2» sowie «The Circle».

#### Betriebsergebnis

Das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) beträgt CHF 523.5 Mio. Trotz dem Wegfall der per 1. Februar 2014 sistierten passagierbezogenen Lärmgebühren (Lärmfünfliber) liegt der EBITDA lediglich CHF 3.2 Mio. unter dem Wert des Vorjahres (CHF 526.7 Mio.). Die EBITDA-Marge verbesserte sich sogar leicht auf 54.3 % (Vorjahr 54.0 %).

Die Abschreibungen und Amortisationen sind im Vergleich zum Vorjahr um CHF 4.2 Mio. angestiegen und liegen bei CHF 228.9 Mio. Im Wesentlichen trugen weitere Teilinbetriebnahmen im Rahmen der Aufwertung des Terminals 2, erhöhte Instandhaltungen der Pisten sowie die Erweiterung des Parkhauses 6 zu den Mehrabschreibungen bei.

Das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) sank von CHF 302.0 Mio. auf CHF 294.6 Mio. (- 2.4 %).

Das Finanzergebnis der Flughafen Zürich AG beträgt im Berichtsjahr CHF - 33.8 Mio. und liegt damit deutlich über demjenigen der Vorjahresperiode von CHF - 134.4 Mio. Im Geschäftsjahr 2013 wurde das Finanzergebnis allerdings durch einmalige Kosten im Zusammenhang mit der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten in der Höhe von CHF 82.9 Mio. belastet.

Der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen fiel CHF 13.9 Mio. oder 39.7 % tiefer aus als in der Vorjahresperiode und beträgt CHF 21.2 Mio. Die Einsparungen sind auf die im Vorjahr getätigte Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten, auf die Rückzahlung einer im Februar 2014 fälligen Anleihe über CHF 225.0 Mio. und auf die jährliche Amortisation des US Private Placements im April 2014 zurückzuführen.

Das Ergebnis aus assoziierten Gesellschaften basiert auf Gewinn- und Verlustanteilen an den Betriebsgesellschaften des indischen Flughafens in Bengaluru (Bangalore International Airport Ltd., BIAL) und des Flughafen Confins in Belo Horizonte (Brasilien) sowie auf dem übrigen Beteiligungsportfolio in Lateinamerika.

#### Konzerngewinn

Der Konzerngewinn in Höhe von CHF 205.9 Mio. liegt um CHF 68.9 Mio. über dem Vorjahreswert. Unter Ausklammerung des im Vorjahr verbuchten Sondereffekts aus der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten liegt der Gewinn um CHF 2.7 Mio. oder 1.3 % über dem Vorjahr.

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von CHF 13.50 (Vorjahr CHF 10.00) pro Aktie vor.

Der Geldzufluss aus operativer Geschäftstätigkeit hat gegenüber dem Vorjahr (CHF 459.0 Mio.) leicht zugenommen und beträgt für das Berichtsjahr CHF 460.7 Mio. Aus der Geschäftstätigkeit Fluglärm resultierte dabei ein Geldabfluss von CHF - 7.7 Mio. (Vorjahr Geldzufluss von CHF 30.3 Mio.).

Der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit nahm infolge der im Vergleich zur Vorjahresperiode veränderten Geldflüsse aus Investitionen und Rückzahlungen von Festgeldern sowie der Rückabwicklung der Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich um CHF 49.2 Mio. zu und beträgt für das Geschäftsjahr 2014 CHF - 220.4 Mio. Aus der Investitionstätigkeit Fluglärm resultiert dabei ein Geldzufluss von CHF 18.6 Mio. (Vorjahr Geldabfluss von CHF - 6.0 Mio.).

Im Berichtsjahr resultierte ein Geldabfluss aus Finanzierungstätigkeit in der Höhe von CHF - 407.1 Mio. Der Vorjahreswert von CHF - 263.2 Mio. war geprägt durch die Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten (Rückzahlung des Japanese Private Placement und des dazugehörigen Absicherungsinstruments sowie Platzierung einer neuen Anleihe).

Per Ende 2014 verfügt die Gesellschaft damit insgesamt über flüssige Mittel in der Höhe von CHF 226.1 Mio. (Vorjahr CHF 392.9 Mio.), wovon CHF 37.6 Mio. durch den Airport Zurich Noise Fund gehalten werden.

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

→ Tabelle Seite 81

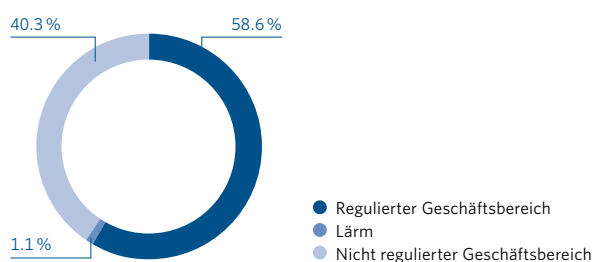
Aufgrund der neuen Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) wurde die interne Berichterstattung über die Segmente an den Hauptentscheidungsträger angepasst, namentlich im Bereich der von der Verordnung betroffenen regulierten Gebühren und Entgelte. Diese wurden bisher im Wesentlichen in den Segmenten «Aviation Flugbetrieb» und «Aviation Sicherheit» abgebildet.

Neu werden für den regulierten Geschäftsbereich die folgenden Segmente ausgewiesen und dem Hauptentscheidungsträger als Grundlage für seine wesentlichen Beurteilungen und Entscheidungen vorgelegt:

- Segment «Flugverkehr»
- Segment «PRM»
- Segment «Nutzungsentgelt»
- Segment «Sicherheit»

Das ursprüngliche Segment «Aviation Fluglärm» blieb unverändert und heisst neu Segment «Lärm». Auch das bisherige Segment «Non-Aviation», neu «Nicht regulierter Geschäftsbereich», blieb mit Ausnahme von einigen wenigen unwesentlichen Umgruppierungen im Zusammenhang mit den neuen Regulierungsvorschriften unverändert.

## AUFTEILUNG SEGMENTERTRÄGE MIT DRITTEN



(CHF in Mio.)

| Segmenterträge mit Dritten         | 2014         | in %         |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| Regulierter Geschäftsbereich       | 564.8        | 58.6         |
| Lärm                               | 10.2         | 1.1          |
| Nicht regulierter Geschäftsbereich | 388.5        | 40.3         |
| <b>Total</b>                       | <b>963.5</b> | <b>100.0</b> |

### Regulierter Geschäftsbereich

Die Erträge des regulierten Geschäftsbereichs haben im Berichtsjahr von CHF 547.0 Mio auf CHF 564.8 Mio. zugenommen. Gleichzeitig verbesserte sich das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des regulierten Geschäftsbereichs, der sich aus den Segmenten «Flugverkehr», «PRM», «Nutzungsentgelt» sowie «Sicherheit» zusammensetzt, um CHF 26.5 Mio. auf CHF 109.0 Mio.

Die Ergebnisverbesserung stammt insbesondere aus dem Segment «Flugverkehr». Dort trugen vor allem das höhere Verkehrsaufkommen sowie tiefere Betriebskosten aufgrund des milden Winters zur positiven Entwicklung bei. Der EBIT des Segments «Sicherheit» verbesserte sich von CHF 18.4 Mio. auf CHF 22.3 Mio., was ebenfalls auf das höhere Passagievolumen zurückzuführen ist. Das Segment «PRM» weist auch in der aktuellen Berichtsperiode einen negativen EBIT aus (CHF - 1.9 Mio.). Um CHF 1.7 Mio. auf CHF 2.7 Mio. verschlechterte sich das Ergebnis des Segments «Nutzungsentgelt».

Das investierte Kapital für den regulierten Geschäftsbereich kommt auf CHF 1.9 Mrd. zu stehen, davon sind CHF 1.5 Mrd. dem Segment «Flugverkehr» alloziiert. Nebst den rein klassischen aviatischen Infrastrukturen umfasst das investierte Kapital ebenfalls anteilige Kosten von gemischt genutzten Hochbauten, insbesondere von Terminalflächen. Dem Segment «Nutzungsentgelt» sind CHF 0.3 Mrd. investiertes Kapital zugeordnet, das hauptsächlich die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie die Flugzeugenergieversorgungsanlagen beinhaltet. Für den regulierten Geschäftsbereich resultiert ein ROIC von 4.5 %.

### Lärm

Der starke Rückgang der Segmenterträge wie auch des Ergebnisses (EBIT) im Segment «Lärm» von CHF 42.8 Mio. auf CHF - 1.7 Mio. ist vollumfänglich auf die Sistierung des Lärmfünfjahres per 1. Februar 2014 zurückzuführen. Die Abschreibungen nahmen aufgrund der Aktivierung der Schallschutzhalle per Mitte 2014 leicht zu. Das investierte Kapital von CHF 0.2 Mrd. beinhaltet hauptsächlich Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund sowie die neue Schallschutzhalle.

### Nicht regulierter Geschäftsbereich

Im Berichtsjahr 2014 verbesserte sich das Ergebnis (EBIT) des Segments «Nicht regulierter Geschäftsbereich» um CHF 10.6 Mio. auf CHF 187.3 Mio. bei einer gleichzeitigen Zunahme der Segmenterträge von CHF 373.7 Mio. auf CHF 388.5 Mio.

Diese positive Entwicklung ist vor allem auf höhere Kommerz-erträge, höhere Fixmieterträge (inkl. einer einmaligen Abschlagszahlung eines Mieters im Jahr 2014) und gestiegene Parkerträge zurückzuführen. Dieser Zunahme standen jedoch im abgelaufenen Geschäftsjahr höhere Abschreibungen gegenüber, insbesondere im Zusammenhang mit der Aufwertung des Terminal 2 und der Erweiterung des Parkhauses P6.

Das investierte Kapital bleibt mit CHF 1.1 Mrd. auf Vorjahresniveau. Der ROIC für den nicht regulierten Geschäftsbereich liegt bei 13.4 % (Vorjahr 12.6 %).

## BETEILIGUNGEN UND MANAGEMENT-VERTRÄGE

### 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.

### Kasachstan

Die Flughafen Zürich AG ist über ihre Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG durch ein Operations-, Management- & Service-Agreement (OMSA) in den Betrieb eines Portfolios von elf Flughäfen in Kasachstan involviert, wobei für sechs davon momentan Beratungsdienstleistungen erbracht werden. Aus diesem Vertrag fliessen der Gesellschaft entsprechende Erträge zu.

### Brasilien

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, der die Stadt Belo Horizonte und den Bundesstaat Minas Gerais in Brasilien bedient, gewonnen. Der auf 30 Jahre ausgelegte Konzessionsvertrag wurde im April 2014 unterzeichnet. Mit rund 11 Mio. Passagieren gehört Confins zu den wichtigsten Flughäfen in Brasilien und entwickelt sich zu einer zentralen Inlandverkehrsdrehscheibe. Nach Akquisition der durch die Flughafen München AG gehaltenen Anteile im August 2014 ist die Flughafen Zürich AG mit 25 % am privaten Konsortium beteiligt, das 51 % am lokalen Flughafenunternehmen kontrolliert – die restlichen 49 % der Aktien werden von der staatlichen Infraero gehalten, die bis August 2014 für den Betrieb verantwortlich zeichnete.

Die Flughafen Zürich AG stellt den Leiter für den Kommerzbe- reich sowie den Flugbetriebsleiter. Im Dezember 2014 unterzeich- nete die Flughafen Zürich AG zudem ein Operations-, Management- & Service-Agreement (OMSA) mit der Konzessionärgesellschaft.

### Lateinamerika

Die Flughafen Zürich AG hält seit 2013 die Mehrheit an der in Santiago de Chile (Chile) ansässigen A-port Operaciones S. A., die das Management und den Betrieb von Flughäfen in Lateinamerika und der Karibik wahrnimmt. Dies umfasst Flughäfen in Chile, Curaçao und Kolumbien. Verträge zum Betrieb von vier kleineren Flughäfen in Honduras mit einer gesamten Passagierzahl von 1.8 Millionen Passagieren wurden im 4. Quartal 2014 beendet. Zusätzlich zum Betrieb der Flughäfen hält die Flughafen Zürich AG aufgrund ihrer 49 %-Beteiligung an A-port Chile S. A. indirekt Anteile an den Konzessionärgesellschaften für die chilenischen Flughäfen in Antofagasta und Iquique sowie über die in São Paulo (Brasilien) ansässige Companhia de Participações Aeroportuárias Anteile am Hato International Airport in Curaçao.

### Venezuela

Die Flughafen Zürich AG und ihr Konsortiumspartner Unique IDC sind mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutz- abkommen zwischen Venezuela, der Schweiz und Chile.

Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Ent- scheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rück- erstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Mio. sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang (rund USD 14.2 Mio., aufgelaufen per 31. Dezember 2014) an das Konsortium ver- pflichtet. Der Flughafen Zürich AG stehen 50 % der Gesamtsumme der Zahlungen zu. Die Parteien haben 120 Tage Zeit, die Auf- hebung des ICSID-Schiedsspruchs zu verlangen. Diese Frist endet am 18. März 2015.

## INVESTITIONEN

→ Tabelle Seite 87

Unter Berücksichtigung der Lärmthematik wurden im Jahr 2014 CHF 290.5 Mio. investiert gegenüber CHF 320.1 Mio. im Vorjahr. Die Investitionen in Sachanlagen betrugen CHF 254.1 Mio. (Vorjahr CHF 246.9 Mio.).

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

- Aufwertung Terminal 2 (CHF 41.0 Mio.)
- Sanierung Piste 14/32 (CHF 39.3 Mio.)
- Verschiedene werterhaltende Unterhaltsarbeiten an Hochbauten (CHF 25.9 Mio.)
- The Circle at Zurich Airport (CHF 25.9 Mio.)
- Flugzeug-Standplätze Echo Nord (CHF 16.6 Mio.)
- Umsetzung genereller Entwässerungsplan GEP (CHF 15.7 Mio.)
- Erweiterung Parking-Anlagen (CHF 15.7 Mio.)

Die Bilanzsumme reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um CHF 75.2 Mio. (-1.9%) und beträgt per Stichtag CHF 3'990.5 Mio.

Dabei blieb das Umlaufvermögen mit CHF 604.9 Mio. praktisch unverändert, wobei der tiefere Bestand bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch die leichte Zunahme des Gesamtbestands an flüssigen Mitteln und Festgeldern praktisch kompensiert wurde. Das Anlagevermögen ging insgesamt um CHF 71.1 Mio. auf CHF 3'385.6 Mio zurück. Dem Rückgang beim immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung, bewirkt durch die Rückabwicklung der Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich (siehe Seiten 78 und 79 im Finanzteil dieses Geschäftsberichtes) stand ein tieferer Zugang beim Sachanlagevermögen gegenüber.

Das Fremdkapital nahm im Vergleich zum Vorjahr um CHF 164.2 Mio. (-8.2%) auf neu CHF 1'849.9 Mio. ab. Den Rückzahlungen einer Anleihe in der Höhe von CHF 225.0 Mio. sowie einer Tranche des US Private Placements (CHF 73.2 Mio.) standen dabei wesentliche Zunahmen bei den Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer sowie bei den langfristigen Rückstellungen für formelle Enteignungsentschädigungen gegenüber, wobei letztere ebenfalls im Zusammenhang mit der Beendigung der erwähnten Vorfinanzierungslösung von «alten» Lärmverbindlichkeiten steht.

Das Eigenkapital nahm im Berichtsjahr um insgesamt CHF 88.9 Mio. zu und beträgt per Ende 2014 CHF 2'140.5 Mio. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 53.6% (2013: 50.5%).

Die Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROIC) verblieb (wie im Vorjahr) auf 7.1%. Der ROIC bereinigt um die Lärmkomponenten hingegen verbesserte sich von 6.5% auf 7.7%.

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, geldmarkt-orientierten Anlagestrategie angelegt. Der aus den Anlagen fließende Ertrag wird der Fondsrechnung gutgeschrieben.

Die detaillierte Fondsrechnung wird einem Komitee offen gelegt, das sich aus Vertretern der Kunden des Flughafens Zürich sowie aus Behördenvertretern und Vertretern der Flughafen Zürich AG 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](http://www.flughafen-zuerich.ch/aznf).

Nachdem die Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich per 30. November 2014 aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG hinfällig und damit der Saldo des Kantons Zürich am Airport Zurich Noise Fund an die Flughafen Zürich AG zurückübertragen wurde (siehe Seiten 78 und 79 im Finanzteil dieses Geschäftsberichtes), stellt sich die Situation des Airport Zurich Noise Fund per Bilanzstichtag wie folgt dar:

## AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

| (CHF in 1'000)                                                                     | 2014                |                |                | 2013                |                |                |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|
|                                                                                    | Flughafen Zürich AG | Kanton ZH      | Total          | Flughafen Zürich AG | Kanton ZH      | Total          |
| <b>Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar</b>                                     | <b>300'197</b>      | <b>227'914</b> | <b>528'111</b> | <b>273'786</b>      | <b>219'233</b> | <b>493'019</b> |
| Einnahmen Lärmgebühren                                                             | 15'651              | 4'423          | 20'074         | 53'799              | 16'989         | 70'788         |
| Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz <sup>1)</sup>                                  | -46'406             | 0              | -46'406        | -20'611             | 0              | -20'611        |
| Kosten für formelle Enteignungen <sup>2)</sup>                                     | -1'942              | -8'787         | -10'729        | -2'907              | -9'139         | -12'046        |
| <b>Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis</b>                     | <b>267'500</b>      | <b>223'550</b> | <b>491'050</b> | <b>304'067</b>      | <b>227'083</b> | <b>531'150</b> |
| Operative Kosten                                                                   | -3'892              | -5             | -3'897         | -3'887              | -7             | -3'894         |
| Zinsertrag aus Finanzanlagen                                                       | 3'820               | 950            | 4'770          | 4'755               | 1'491          | 6'246          |
| Marktwertveränderung sowie realisierte Kursgewinne/-verluste auf Finanzanlagen     | -276                | -251           | -527           | -4'738              | -653           | -5'391         |
| Übernahme Anteil Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich per 30. November 2014 | 224'244             | -224'244       | 0              | 0                   | 0              | 0              |
| <b>Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember</b>                                  | <b>491'396</b>      | <b>0</b>       | <b>491'396</b> | <b>300'197</b>      | <b>227'914</b> | <b>528'111</b> |

1) Inklusive Finanzierungskosten von CHF 25.0 Mio. für die neue Schallschutzhalle.

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 auch Finanzteil auf Seite 98, Ziffer 15, Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen).

## AUSBLICK

### Verkehrs- und Ertragsentwicklung

Die Flughafen Zürich AG erwartet für das Jahr 2015 ein Passagierwachstum von 1 bis 2 % sowie eine Fortsetzung des überdurchschnittlichen Wachstums der Lokalspassagiere. Die Anzahl der Flugbewegungen wird moderat höher prognostiziert als 2014. Die Aviation-Erträge werden voraussichtlich leicht stärker zunehmen als das Passagierwachstum, währenddessen aus heutiger Sicht davon auszugehen ist, dass sich die Erträge im Bereich Non-Aviation aufgrund der Frankenstärke leicht reduzieren werden.

### Betriebskosten

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

### Investitionen

Die Gesellschaft sieht für 2015 eine Summe von CHF 250 Mio. bis CHF 300 Mio. für Investitionen in Sachanlagen vor, wovon die grössten Beträge in die ersten Bauarbeiten von «The Circle», die Aufwertung des Terminals 2, die Erweiterung der Parkplatz-Infrastruktur sowie die Neugestaltung der Vorfahrten fliessen werden.

### Ergebnis

Im Zusammenhang mit dem Teilverkauf des Grundstücks und der Gründung der Miteigentümerstruktur «The Circle» wird im Geschäftsjahr 2015 ein Sondergewinn von insgesamt rund CHF 35 Mio. (vor Steuern) resultieren. Ohne Berücksichtigung dieses positiven Sondergewinns und ohne allfällige weitere ausserordentliche Einflüsse werden sowohl das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA), das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) als auch der Gewinn über den Vorjahreswerten liegen.

## VERKEHRSENTWICKLUNG

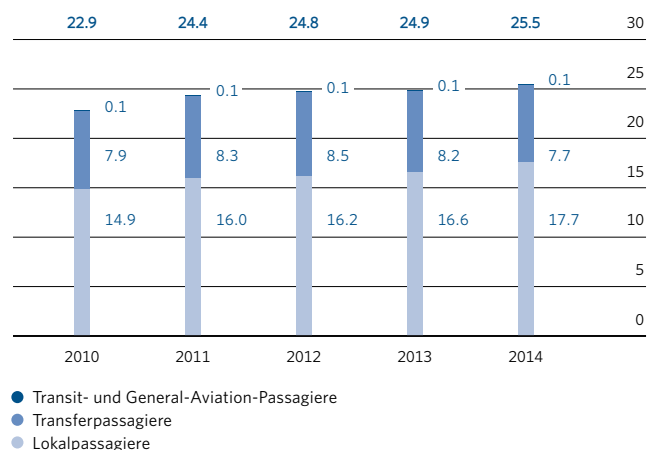
### Erstmals mehr als 25 Millionen Passagiere am Flughafen Zürich

Im vergangenen Jahr verzeichnete der Flughafen Zürich mit 25'477'622 Reisenden einen Passagierrekord und übertraf damit den bisherigen Höchstwert des Vorjahres um 2.5 %. Vor allem im zweiten Halbjahr stieg das Fluggastaufkommen im Vorjahresvergleich mit 4.3 % deutlich. Im Vergleich der wichtigsten europäischen Flughäfen liegt das Wachstum in Zürich jedoch unter dem Durchschnitt von +5.4 %<sup>1)</sup>.

Auch im Jahr 2014 zeigte sich das Einzugsgebiet des Flughafens Zürich als stabiler und verlässlicher Markt. Die steigende lokale Nachfrage nach Flugreisen war im vergangenen Jahr der wichtigste Wachstumstreiber am Flughafen Zürich. So nahm die Zahl der Lokalspassagiere um 6.4 % auf 17.7 Mio. zu. Damit konnte der konstante Rückgang bei den Umsteigepassagieren um 5.5 % auf 7.7 Mio. aufgefangen werden. Der Transferanteil der Passagiere ging dabei von 32.9 % im Vorjahr auf 30.3 % im Berichtsjahr zurück.

## PASSAGIERENTWICKLUNG

(in Mio.)



Der Bereich Linienverkehr wuchs im Jahr 2014 um +2.3 %. Auch der Charterverkehr konnte ein Wachstum verzeichnen (+16.4 %). Die General Aviation verzeichnete ein Plus von 4.4 %.

Positiv mit einem Plus von 2.5 % entwickelte sich mit Europa der wichtigste Markt für den Flughafen Zürich. Der Interkontinentalverkehr wuchs um +2.2 %. Insbesondere das Verkehrssegment Mittlerer Osten (+9.9 %) weist dank erhöhten Kapazitäten und neuen Flugangeboten sowie gesteigerter Nachfrage ein hohes Wachstum aus. Die Märkte Nordamerika (+0.7 %) und Fernost (+0.5 %) wuchsen nur leicht, was vor allem mit dem Wegfall und der Reduzierung verschiedener Angebote zu erklären ist. Aufgrund des Einbruchs im Ägyptengeschäft verzeichnete die Region Afrika erneut einen Rückgang (-4.0 %).

Der Verkehrsanteil des Hub Carriers Swiss betrug im vergangenen Jahr 55.4 %, gefolgt von Air Berlin (5.6 %), Edelweiss Air (4.0 %), Lufthansa (2.8 %) und British Airways (2.2 %).

### Etwas mehr Flugbewegungen bei besserer Auslastung

Im Jahr 2014 fanden 264'970 Flugbewegungen statt, was einem Zuwachs von 1.0 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Das Sitzplatzangebot erhöhte sich im gleichen Zeitraum um +1.3 %.

Die positive Entwicklung der Passagierzahlen führte auch im Jahr 2014 wieder zu einer Steigerung der Sitzplatzauslastung, und zwar um 0.8 Prozentpunkte auf 75.9 %. Folglich erhöhte sich auch die Anzahl Passagiere pro Flugbewegung leicht auf 110.

Im Linienverkehr stieg die Anzahl Flugbewegungen um 0.9 %, der Charterverkehr legte mit +14.8 % ebenfalls zu. Der Bereich der General Aviation wuchs schliesslich um 1.0 %.

1) Quelle: ACI Airports Council International

## VERKEHRSENTWICKLUNG

## AIR TRAFFIC MOVEMENT EUROPA

(Starts und Landungen pro Jahr in die bzw. aus den entsprechenden Ländern)

- unter 1'000
- 1'000 - 5'000
- 5'000 - 10'000
- 10'000 - 15'000
- 15'000 - 25'000
- über 40'000

## ANZAHL FLUGGESELLSCHAFTEN

2014

**61**

Linienvverkehr

**15**

Charterverkehr

## DESTINATIONEN LINIENVERKEHR

EUROPA

**36**

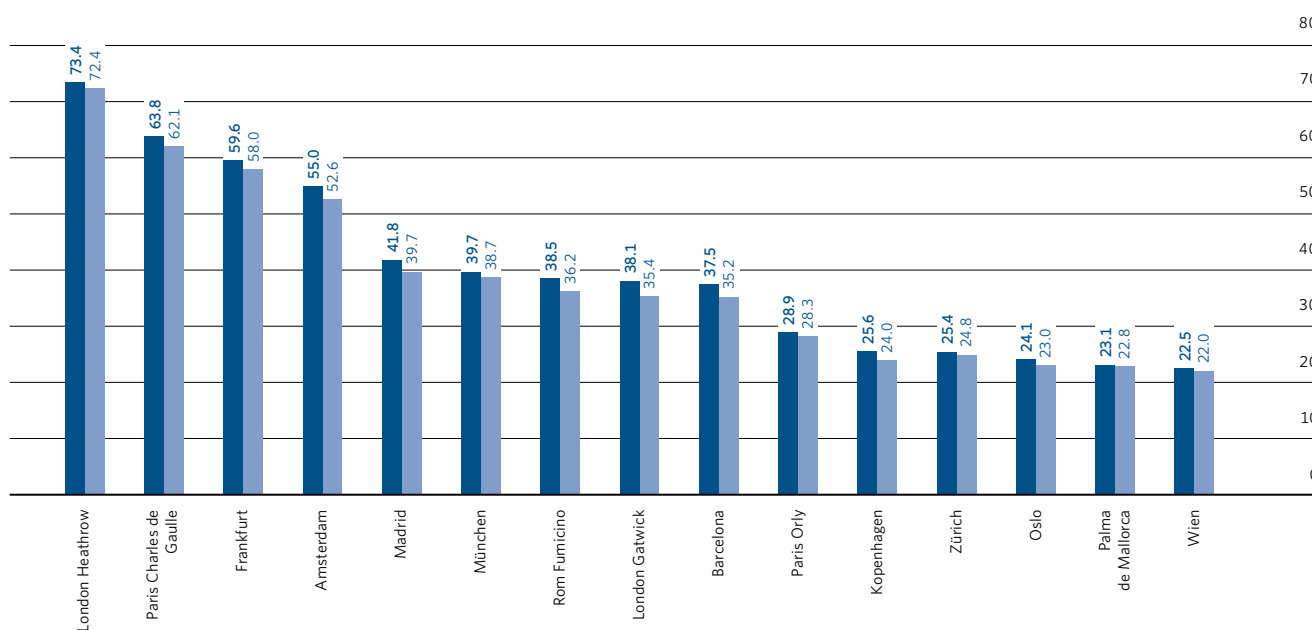
Länder

**134**

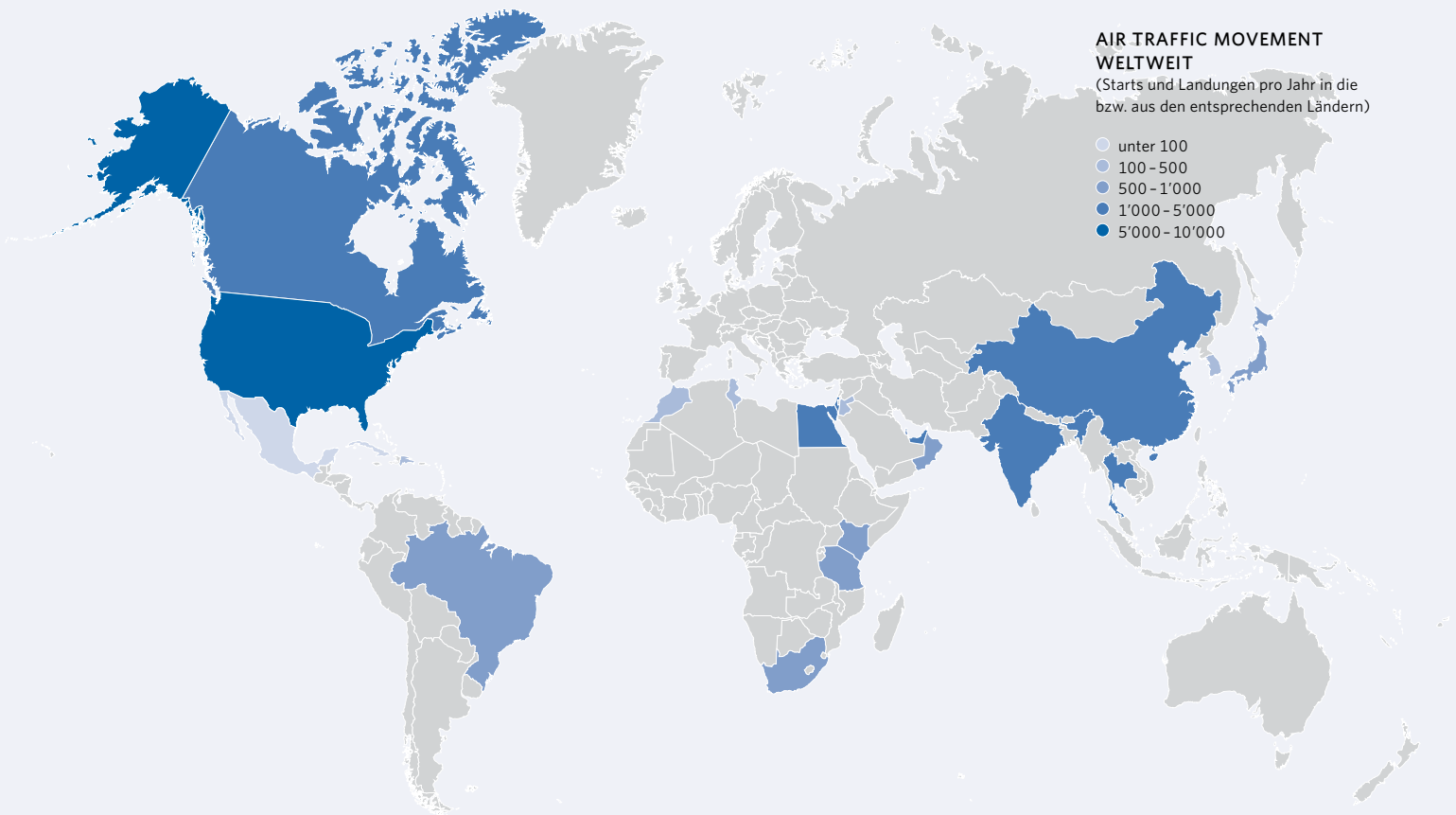
Städte

## PASSAGIERE AN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN (IN MIO.)

● 2014 ● 2013



Quelle: ACI Airports Council International (Commercial Passengers)



#### NORDAMERIKA

**2**  
Länder  
**15**  
Städte

#### SÜD- / ZENTRALAMERIKA

**4**  
Länder  
**5**  
Städte

#### AFRIKA

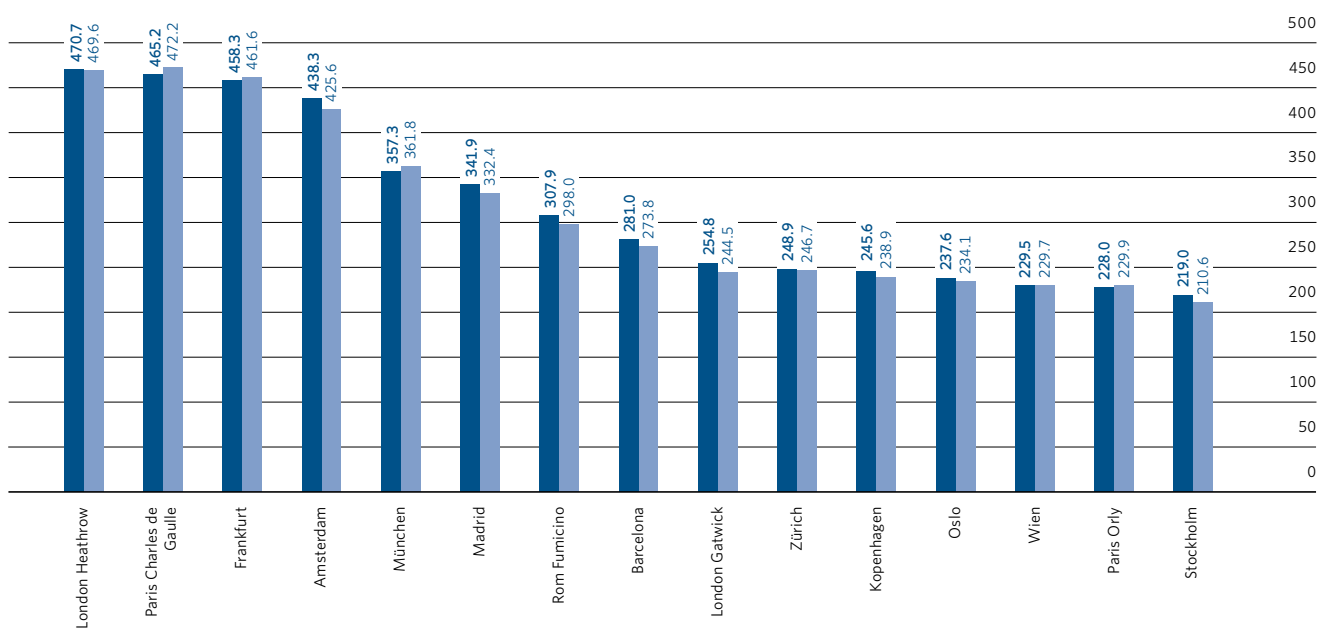
**7**  
Länder  
**15**  
Städte

#### ASIEN

**13**  
Länder  
**17**  
Städte

#### GEWERBLICHE BEWEGUNGEN AN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN (IN 1'000)

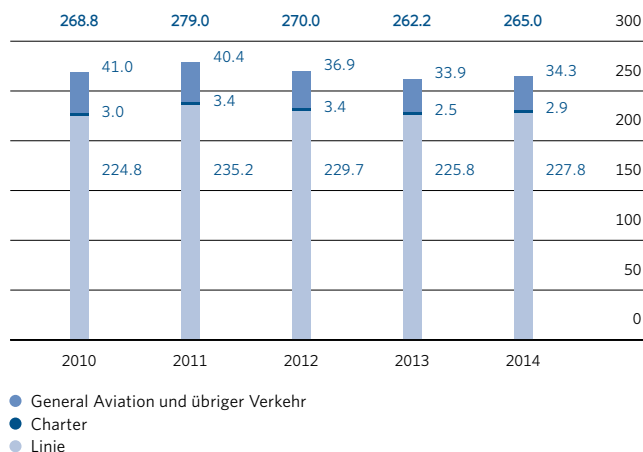
● 2014 ● 2013



Quelle: ACI Airports Council International (Commercial Movements)

## FLUGBEWEGUNGEN

(in 1'000)

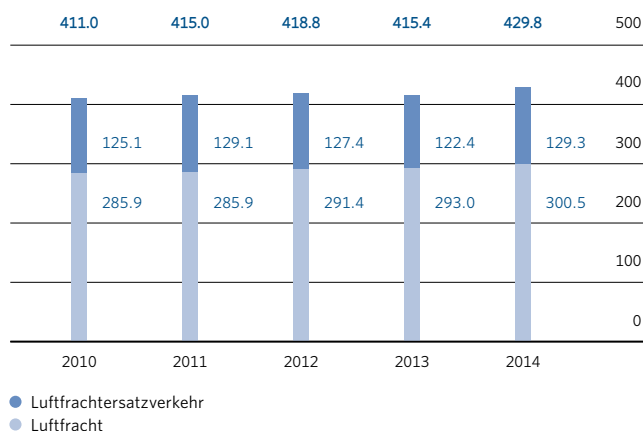


### Leichtes Wachstum bei der Fracht

Das Frachtvolumen am Flughafen Zürich nahm im Jahr 2014 gegenüber 2013 um 3.5 % zu. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 429'830 Tonnen Fracht transportiert. Während das Volumen der geflogenen Fracht ein Wachstum von +2.6 % verzeichnete, wuchs der Luftfrachtersatzverkehr auf der Strasse um +5.7 %.

## FRACHT

(in 1'000 Tonnen)



### Starkes Netzwerk

Im Jahr 2014 wurden vom Flughafen Zürich aus 134 europäische und 52 interkontinentale Destinationen von 61 Linien- und 15 Charterfluggesellschaften angeflogen. Es war ein sehr ereignisreiches Jahr mit 19 Erstflügen neuer Airlines bzw. zu neuen Destinationen. Bewegung gab es vor allem im Regionalsegment und hier vor allem durch Intersky und Etihad Regional. Es wurden jedoch auch einige Destinationen gestrichen, weshalb sich in der Summe keine grosse Veränderung zeigt.

## AVIATION

### Infrastruktur Flugbetrieb

Es war wohl das Vorzeigeprojekt des Berichtsjahres: die Sanierung der Hauptlandepiste 14/32. Mit Erfahrung geplant, minutiös ausgeführt, punktgenau fertiggestellt. Nach 38 Jahren Nutzung war die umfassende Sanierung des Mittelstreifens nötig geworden. Bereits vor zwei Jahren wurden verschiedene Vorbereitungsarbeiten entlang der Piste 14/32 ausgeführt, sodass alles bereit war für die Hauptbauphase, die im März 2014 begann. Bei diesem grossen und komplexen Unterfangen – sanieren ohne den Flugbetrieb zu beeinträchtigen – konnten die Verantwortlichen auf den Erfahrungsschatz aus den Sanierungsarbeiten an der Piste 16/34 zurückgreifen. Die Bauarbeiten fanden wiederum nachts statt. In fünf Nächten pro Woche ersetzten die Baufachleute jeweils während rund acht Stunden Stück für Stück den 22.5 Meter breiten Mittelstreifen der 3'300 Meter langen und 60 Meter breiten Betonpiste mit einem mehrschichtigen Asphaltbelag. Auch die Befeuerungsanlage wurde erneuert. Spätestens eine halbe Stunde vor Flugbetriebsbeginn mussten die Flächenstücke gereinigt, kontrolliert und zur Abnahme bereit sein. Dank dem milden Wetter und einer äusserst disziplinierten Baustellenführung kamen die Sanierungsarbeiten rascher als geplant und ohne grosse Zwischenfälle voran.

Ein Projekt dieser Grössenordnung, in unmittelbarer Nähe zu verschiedenen Anwohnergemeinden, muss auch mit passenden Lärmschutzmassnahmen und sorgfältiger Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Zur Überwachung der Lärmemissionen führte die Flughafen Zürich AG in den betroffenen Gemeinden Lärmmessungen durch und stellte die Auswertungen den Behörden zur Verfügung. Um auch die Bevölkerung direkt anzusprechen, lud die Flughafenbetreiberin an zwei Abenden zu Informationsveranstaltungen mit anschliessenden Baustellenbesichtigungen ein. Das Interesse übertraf alle Erwartungen: Über 1'000 Anwohnerinnen und Anwohner nutzten die Gelegenheit, sich von Fachleuten vor Ort informieren zu lassen. Die beiden Anlässe verdeutlichen, wie wertvoll der Dialog mit der Bevölkerung ist und wie sehr dieser auch geschätzt wird.

Neben der Pistensanierung kam es nördlich des Docks E noch zu einem weiteren Projektabschluss: die Standplätze Echo Nord. Sie wurden nötig, weil 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. Die neuen Betriebsflächen wurden Mitte November planmässig und schrittweise in Betrieb genommen. Am Dock B und am Dock E wurde dieses Jahr je ein zusätzlicher Standplatz für die Abfertigung eines Airbus A380 ertüchtigt. An beiden Standplätzen wurden unter anderem Markierungen geändert sowie die Energieversorgung angepasst, um so die notwendige Flexibilität in der Abfertigung des grössten Passagierflugzeugs der Welt zu schaffen. Auch an den Rollwegen mussten aufgrund der Grösse dieses Flugzeugtyps einige Änderungen vorgenommen werden. Erfreulicher Nebeneffekt: Der umgebaute Standplatz am Dock B liegt just an jenem Vorfeldturm, der für Besucherinnen und Besucher der Zuschauerterrasse zugänglich ist. Flughafenfans können so die Abfertigung des Airbus A380 aus nächster Nähe beobachten.

Die Betriebsflächen sind jedoch nur ein Teil der Optimierungen im Flugbetrieb. Auch bezüglich An- und Abflugverfahren sind im Berichtsjahr verschiedene Entwicklungen zu vermelden. Nach jahrelangem Genehmigungsverfahren konnten auf den 11. Dezember 2014 die sogenannten Transitions – festgelegte Flugrouten zwischen den Warteräumen und dem Endanflug – für die Pisten 28 und 34 eingeführt werden. Mit den Transitions wird die Arbeit der Flugverkehrsleiter erleichtert, da nicht mehr jedes anfliegende Flugzeug mit Richtungsvektoren zum Endanflug geführt werden muss. Zudem wurde Mitte Oktober am Flughafen Zürich der erste Anflug mit Hilfe des Präzisionsanflugsystems GBAS (Ground Based Augmentation System) durchgeführt. Das neue Anflugverfahren, unterstützt von einer auf dem Flughafenareal positionierten GBAS-Bodenstation, ermöglicht einen GPS-Anflug von Norden auf die Piste 14 nun auch bei tiefliegenden Wolken oder bei schlechter Sicht. Zudem wurde mit dem neuen System die technische Voraussetzung geschaffen, in der Zukunft umwelt- und lärmoptimierte Verfahren wie beispielsweise sogenannte kontinuierlich sinkende Präzisionsanflüge (Continuous Descent Approaches, CDA) durchzuführen. Die Investition in die GBAS-Bodenstation beträgt rund CHF 4 Mio. Inhaberin ist die Flughafen Zürich AG. Betrieben wird die Anlage wie alle Navigationsanlagen in der Schweiz durch Skyguide, die in Zusammenarbeit mit der Flughafen Zürich AG das neue Verfahren entwickelt hat. Mit diesem Projekt bekräftigt die Flughafenbetreiberin ihre Führungsrolle bei der Entwicklung und Einführung modernster satellitengestützter Flugverfahren.

---

«Die nächtlichen Sanierungsarbeiten an der Piste 14/32 waren sehr komplex. Die Verantwortlichen konnten auf einen breiten Erfahrungsschatz zurückgreifen.»

---

Einige Monate davor, im Juni 2014, wurde ein Testbetrieb im Rahmen des Südkonzepts gestartet. An Wochenenden und deutschen Feiertagen wird dabei von 7 bis 9 Uhr ausschliesslich auf der Piste 32 gegen Norden gestartet; die Starts auf der Piste 28 gegen Westen entfallen während der Testphase. Diese Umstellung erfolgte in Absprache mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), der Skyguide und der Swiss. Ziel der Testreihe ist es zu prüfen, ob sich die Komplexität des Flugbetriebs reduzieren lässt und welche Auswirkungen sich für die Pünktlichkeit und Leistungsfähigkeit des Südkonzepts ergeben. Die ursprünglich auf acht Wochen festgesetzte Testreihe wurde im August bis Ende des Winterflugplans im März 2015 verlängert. Durch diese Verlängerung können die bisherigen Erkenntnisse hinsichtlich Verspätungen und Reduktion der Komplexität weiter vertieft und Möglichkeiten für Optimierungsmassnahmen ausgearbeitet werden. Das weitere Vorgehen für die Periode des Sommerflugplans 2015 ist offen und wird aufgrund der Erkenntnisse aus der Testphase festgelegt.

#### **Betriebsreglementsänderung 2014**

Eine Reduktion der Komplexität ist auch das Hauptanliegen des Gesuchs für eine Betriebsreglementsänderung 2014, das im Oktober in die öffentliche Auflage ging. Zum Hintergrund:

Das geltende Betriebsreglement (umgangssprachlich: «vorläufiges Betriebsreglement») für den Flughafen Zürich wurde nach dem Bundesgerichtsurteil vom 22. Dezember 2010 auf den 30. Juni 2011 in Kraft gesetzt. Die Sicherheitsüberprüfung erfordert eine Anpassung dieses Betriebsreglements. Deshalb hat die Flughafen Zürich AG im Oktober 2013 ein entsprechendes Gesuch beim BAZL eingereicht. Basierend auf dem SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich vom 26. Juni 2013 sind im Gesuch Änderungen von Flugrouten und Anpassungen der Höheneinschränkungen für die Starts auf Piste 32 vorgesehen.

Hauptbestandteil der neuen An- und Abflugrouten bildet die Entflechtung des Ostkonzepts in der Luft mit Anflügen von Osten auf die Piste 28 und Starts Richtung Norden auf den Pisten 32 und 34. Dies wurde in der Sicherheitsüberprüfung für den Flughafen Zürich als wichtige Massnahme ausgewiesen, denn das Ostkonzept gilt heute mit zahlreichen sich kreuzenden An- und Abflugwegen als komplex. Ebenfalls neu beantragt wird eine Ausnahmeregelung für Starts von vierstrahligen Flugzeugen auf der Piste 32 analog zur bereits heute geltenden Regelung auf der Piste 34. Für die Pisten 16 und 28 wurden noch keine Änderungen der Flugrouten beantragt.

Diese Betriebsreglementsänderungen sind für einen stabilen Betrieb des Ost- und Südkonzepts genauso erforderlich wie die Schnellabrollwege für die Pisten 28 und 34. Das Plangenehmigungsgesuch für die Schnellabrollwege wurde zeitgleich mit dem Änderungsgesuch eingereicht. Die Schnellabrollwege erlauben den landenden Flugzeugen, die Piste schneller zu verlassen und für das nächste Flugzeug wieder freizugeben.

#### **Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und Richtplanung des Kantons Zürich**

Der Bundesrat hat im Juni 2013 das Objektblatt zum Flughafen Zürich des Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt verabschiedet. Seither verfügt der Flughafen Zürich über eine raumplanerische Grundlage. Darin enthalten ist unter anderem die raumplanerische Sicherung für eine allfällige Verlängerung der Piste 28 in Richtung Westen sowie der Piste 32 in Richtung Norden. Nichtsdestotrotz hat der Kantonsrat des Kantons Zürich diese raumplanerische Sicherung von Pistenverlängerungen im März 2014 aus dem kantonalen Richtplan gestrichen.

Damit hat er sich bewusst gegen das Raumplanungsinstrument des Bundes gestellt und eine Differenz zwischen dem SIL und dem Richtplan geschaffen. Kantonale Richtpläne müssen durch den Bund genehmigt werden. Widerspricht ein kantonaler Richtplan wie in diesem Fall dem SIL, muss ein Einigungsverfahren durchgeführt werden. Kommt keine einvernehmliche Einigung zustande, entscheidet der Bundesrat abschliessend, welches Planungsinstrument angepasst werden muss.

## Sicherheit

Zwei Faktoren beeinflussen die Sicherheitskontrolle an einem Flughafen. Einerseits sorgen politische Unruhen – wenn auch fernab der Schweiz – immer wieder für Verschärfungen der Sicherheitsbestimmungen. Andererseits vereinfachen technische Innovationen die Kontrollprozesse und gestalten so ein angenehmeres Reiseerlebnis für Passagiere. So hat die Flughafenbetreiberin im Herbst während fünf Wochen neue Sicherheitskontrollgeräte und Prozesse getestet. Die Tests fanden im Passagierbetrieb statt. Während der Testreihe wurden beim Einsatz von Metalldetektorbögen die nachgelagerten Stichprobenkontrollen mit Sprengstoffdetektoren an Passagieren durchgeführt. Beim zweiten Prozesstest kamen bei den Sicherheitskontrollen am Passagier statt Metalldetektorbögen neue Generationen von Security Scannern zum Einsatz. Die Testreihen waren freiwillig und lieferten wertvolle Einsichten zur Praxistauglichkeit verschiedener Geräte und Prozesse. Neue Geräte oder Prozesse wurden im Berichtsjahr jedoch nicht implementiert.

## Flughafengebühren

Bezüglich der Anpassung der Flughafengebühren hat sich im Berichtsjahr wenig bewegt. Die vom BAZL im November 2013 erlassene Verfügung wurde teilweise angefochten, weshalb die geplante moderate Erhöhung für die Jahre 2014 bis 2017 blockiert bleibt. Das Verfahren ist weiterhin vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVG) hängig. Ein Entscheid wird voraussichtlich im Jahr 2015 gesprochen.

Der Lärmfünfliber jedoch wurde per 1. Februar 2014 sistiert, genau wie es von der Flughafen Zürich AG vorgeschlagen und vom BAZL verfügt worden war. Für Passagiere gelten somit seit dem 1. Februar des Berichtjahres tiefere Gebühren.

Der Lärmfünfliber war eines der Instrumente, über die der Fluglärmsfonds finanziert wird. Aus dem Fonds werden Kosten refinanziert, die durch Fluglärm anfallen. Der Fluglärmsfonds (Zürich Airport Noise Fund) verfügt auch ohne den Lärmfünfliber gemäss aktuellem Wissensstand über genügend Mittel, um die Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen in dem von Fluglärm betroffenen Gebiet und jene für formelle Enteignungen zu decken.

## NON-AVIATION

### Kommerzielle Neuerungen

Aus kommerzieller Sicht präsentiert sich das Berichtsjahr äusserst erfolgreich, sind doch eine ganze Reihe Neueröffnungen und Erweiterungen zu vermelden. Die beachtlichste – da grösste – Veränderung geschah im Airport Center, das mit seinen über 80 Geschäften und Restaurants bei Passagieren, Mitarbeitenden und Pendlern gleichermassen beliebt ist. Den Anfang machten die neue Confiserie Sprüngli Boutique und die Fernwehbar im Mai. Anfang August eröffnete die schwedische Modekette H&M ihr zweites Geschäft am Flughafen Zürich. Auf der Hauptebene wird auf rund 700 m<sup>2</sup> eine vielseitige Damen- und Herrenkollektion präsentiert, auf der darunterliegenden Ebene ein Shop für Kinder- und Jugendmode derselben Marke. Mitte August begann der umfassende Umbau der Migros, der Ende November abgeschlossen wurde. So konnte die auf beachtliche 3'000 m<sup>2</sup> erweiterte Migros pünktlich ihren Betrieb aufnehmen und bietet nun auch bediente Frischtheken im Bereich Fleisch, Fisch und Käse an. Auch

Konkurrentin Coop vergrösserte auf Ende Jahr 2014 ihre Verkaufsfläche und versetzte ihren Standort in die Mitte der unteren Verkaufsebene, in unmittelbarer Nähe zu den Bahngleisen. Der bis anhin dort ansässige Reisemarkt verteilt sich neu auf verschiedene Bereiche im Check-in 2 und 3. Kurz vor Jahresende feierte auch das Gastronomiekonzept im Terminal 2 mit einem modernisierten Selbstbedienungsrestaurant und dem beliebten italienischen Restaurant die Wiedereröffnung. Auch der luftseitige Bereich erlebte eine weitere Aufwertung. So wurden alle Retaileinheiten im Dock A und Dock E erneuert. Die Marken Hugo Boss und Montblanc sind mit neuen Flächen präsent. Das gastronomische Angebot wurde ebenfalls erweitert, im Dock A um eine von Starbucks betriebene Kaffee-Ecke und im Dock E mit dem neuen Konzept Deli News.

Als krönenden Abschluss des erfreulichen Kommerzjahres und zu Ehren des 10-Jahre-Jubiläums des Airside Centers liess sich die Flughafen Zürich AG etwas ganz Besonderes einfallen: An zwei Adventswochenenden machte sie den Passagierbereich mit seinen Läden und Restaurants öffentlich zugänglich. Besucherinnen und Besucher konnten gegen eine vorgängige Registration die ganze gastronomische Vielfalt geniessen und in allen Geschäften einkaufen, inklusive Duty-Free-Artikel. Ausgenommen waren einzig Tabakwaren. Als Weihnachtsgeschenk übernahm die Flughafenbetreiberin nebst den Zollgebühren auch die Mehrwertsteuer. An den vier Shopping-Tagen nahmen rund 13'000 Personen teil.

---

«Das Airside Center war zur Feier des 10-Jahre-Jubiläums an zwei Adventswochenenden öffentlich zugänglich. Rund 13'000 Besucher nutzten diese Möglichkeit.»

---

### Modalsplit und Weiterentwicklung Parking

Der SIL schreibt für den Flughafen Zürich vor, dass bis ins Jahr 2020 42 % und bis ins Jahr 2030 gar 46 % aller Personen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) an den Flughafen Zürich reisen sollen. Alle vier Jahre muss die Flughafenbetreiberin den Stand des sogenannten Modalsplits ausweisen. Dieser bezeichnet den relativen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen aller Flughafennutzer. Der Modalsplit wird für den Flughafen Zürich seit dem Jahr 1994 regelmässig erhoben, mit stetig wachsendem Anteil. In der untersuchten Vierjahresperiode ist der Anteil erneut gestiegen – von 40 auf 43 %.

Diese erfreuliche Entwicklung ist einerseits auf die hervorragende Erschliessung des Flughafens Zürich durch Bahn, Bus und Glattalbahn zurückzuführen. Andererseits haben gezielte Fördermassnahmen dazu geführt, dass Passagiere und Mitarbeitende vermehrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Heute ist der Flughafen Zürich mit rund 25 Millionen ÖV-Nutzern und ebenso vielen Flugpassagieren eine der bedeutendsten Verkehrsdrehscheiben der Schweiz. Trotz diesem guten Resultat sind die Flughafenbetreiberin, der Kanton Zürich und die ÖV-Anbieter auch in Zukunft gleichermassen gefordert, den heutigen Modalsplit bis 2020 zu halten bzw. bis 2030 auf 46 % zu erhöhen. Das Optimierungspotenzial in der ÖV-Anbindung wurde weitgehend ausgeschöpft.

Das Augenmerk liegt nun darauf, die teilweise grossen Zeitabstände zwischen einzelnen Zügen zu verringern und einen Ausbau der Frühverbindungen zu erreichen.

Parallel zum Wachstum der Lokalpassagiere wird auch die Parking-Infrastruktur angepasst. Die Erweiterung des Parkhauses P6 gegen Osten schreitet plangemäss voran. Der gesamte Parkhauskomplex P6 wird im Endzustand rund 7'500 Parkplätze anbieten können und wird somit eines der grössten Parkhäuser in Europa sein. Die Inbetriebnahme ist auf Ende Jahr 2016 vorgesehen.

Zudem wurde im Sommer eine innovative Neuerung im Parkingbereich lanciert: ein Online-Buchungssystem für Parkplätze in den terminalnahen Parkhäusern P1-3. Mit dem neuen Angebot will die Flughafenbetreiberin vor allem jene Kunden ansprechen, die bis anhin das Valet-Parking externer Anbieter genutzt oder sich an den Flughafen Zürich haben bringen lassen.

### **Immobilien-Portfolio**

Die Flughafen Zürich AG strebt nach einer renditeorientierten und Mehrwert generierenden Bewirtschaftung ihres Immobilien-Portfolios. Die Steigerung der Mieterträge, die Senkung der Leerstände sowie die Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Immobilienanbietern in der Wirtschaftsregion bilden wichtige Eckpfeiler dieser Strategie. Insgesamt kann die Flughafenbetreiberin auf eine stabile Entwicklung ihres Immobilien-Portfolios zurückblicken. Der Wegzug eines grösseren Mieters konnte durch Vermietungen an einige neue Unternehmen bereits teilweise kompensiert werden. Die Sanierung der Werft wurde basierend auf einem langfristigen Mietvertrag mit SR Technics weiter vorangetrieben. Zudem hat Meteo Schweiz im Frühling ihre neuen, modernen Büroräumlichkeiten im Operation Center 1 in Betrieb genommen.

Die tiefe Leerstandsquote der Büroflächen hält an und bezeugt, dass der Flughafen Zürich als Standort für Geschäftsräumlichkeiten attraktiv ist. So betrug die Leerstandsquote des gesamten Immobilienportfolios per Ende Berichtsjahr tiefe 1.6 % (Vorjahr 1.2 %).

### **Anlagen und Unterhalt**

Die Verfügbarkeit der technischen Anlagen hat sich auch im Jahr 2014 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 und sicherheitstechnischen Anlagen und die Fluggastbrücken haben ihre Verfügbarkeitsziele im 2014 erreicht.

### **Dienstleistungen und Promotionen**

Im Berichtsjahr 2014 gelang es der Flughafen Zürich AG, mit einigen gelungenen Aktionen auf die Faszination Fliegen und den vielseitigen Flughafenbetrieb aufmerksam zu machen. Auf dem Höhepunkt der Sommerferien war das Privatrado Energy eine Woche zu Gast am Flughafen Zürich. Mitten aus dem Airport Center sendete eine motivierte Radio-Crew jeden Tag ab den frühen Morgenstunden bis in den späten Abend live aus einem mobilen Studio und beleuchtete verschiedenste Facetten des Flughafens Zürich, inklusive Berufsbilder, Flughafenpartner, Passagierprozesse und politische Themen. Ergänzt wurde die Berichterstattung durch Live-Gespräche mit prominenten Personen aus dem Flughafenumfeld. Die Live-Sendung war ein grosser Erfolg, brachte sie doch der interessierten Zuhörerschaft den Flughafen Zürich näher und erfüllte die Flughafenmitarbeitenden mit grossem Stolz.

Für viel Freude sorgte auch ein Rekord auf der neuen Zuschauerterrasse B. Nach rund drei Jahren Betrieb wurde Anfang Oktober 2014 der millionste Besucher gezählt und mit einem Präsent im Namen der Flughafenbetreiberin überrascht. Begleitet werden diese besonderen Anlässe und Promotionen immer auch auf den stetig wachsenden Social-Media-Kanälen der Flughafen Zürich AG. Hier arbeiten verschiedene Fachabteilungen interdisziplinär zusammen für eine möglichst optimale Reichweite. Ein wichtiges Instrument bildet nach wie vor die klassische Website. Diese durfte Ende Jahr gar einen World Travel Award als beste Website eines Flughafens entgegennehmen. Dass die Online-Präsenz reibungslos läuft, ist auch der Verdienst des ICT-Kompetenzzentrums, das stets um innovative Lösungen für die diversen Systeme am Flughafen Zürich besorgt ist und im Rahmen von Dienstleistungsverträgen auch einen beachtlichen Umsatz generiert.

---

## **PROJEKTE**

### **Schallschutzhalle**

Mit der Einweihung der neuen Schallschutzhalle im Juni und der anschliessenden Inbetriebnahme im August endet eine jahrelange Entwicklung zur Verbesserung der Lärmsituation bei Triebwerktests am Flughafen Zürich. Entstanden war das Projekt, als die Flughafen Zürich AG mit Genehmigung des seit 2011 rechtskräftigen Betriebsreglements zum Bau einer neuen, dem Stand der Technik entsprechenden Schallschutzanlage verpflichtet wurde. Diese Anlage ersetzt die bis anhin genutzten und veralteten Röhrenschalldämpfer und reduziert die Lärmbelastung für die umliegenden Gemeinden.

Die Schallschutzhalle wurde mit den neusten Technologien ausgestattet. So ist das durchströmungsoffene Gebäude komplett mit schallabsorbierenden Lochblechkassetten ausgekleidet, die eine akustisch hochwirksame Lärmreduktion bieten. Das Dach wird durch eine aufwändige Stahlkonstruktion getragen, sodass die neue Halle stützenfrei bleibt und auch architektonisch gefällt. Mit einer Länge von 126 Meter und einer Breite von 90 Meter ist sie für alle Flugzeugtypen bis zur Grösse einer Boeing B747-800 konzipiert. In der Halle sind sechs Mikrofone installiert, die die Lärmmenge während der Tests messen und speichern. Für die Triebwerktests wurde von Behörden, Gemeinden und der Flughafen Zürich AG ein Kontingent an Lärm festgelegt. So darf in wöchentlichen und täglichen Abschnitten nur ein gewisses Mass an Lärm produziert werden. Ist dieses Mass ausgeschöpft, dürfen im betreffenden Zeitabschnitt keine weiteren Triebwerktests am Flughafen Zürich durchgeführt werden.

### **Terminal 2**

Das Terminal 2 ist seit fast 40 Jahren in Betrieb und gehört zum Kern der Passagier-Infrastruktur am Flughafen Zürich. Neben der grossen Check-in-Halle 2 sind auch die Ankunft 2 sowie diverse Geschäfte, Restaurants und Büroräumlichkeiten im Terminal 2 beheimatet. Die umfassende Sanierung dieses Gebäudes begann im Juni 2010, um einerseits die Kapazitäten für die Zukunft zu erhöhen und andererseits mehr Platz und Komfort für Passagiere und Mitarbeitende zu schaffen.

Die Sanierung des Terminals 2 dauert mehrere Jahre und gestaltet sich aufgrund der land- und luftseitigen Anbindung als äusserst herausfordernd, zumal die Bauarbeiten während des

laufenden Passagierbetriebs stattfinden. Die erste Bauphase in der südlichen Hälfte des Gebäudes konnte Ende März 2014 abgeschlossen werden. Den Reisenden stehen ein komplett neuer Check-in-Bereich und eine vergrösserte Ankunftshalle zur Verfügung. Zudem wurden durch diverse bauliche Massnahmen die Kerninfrastruktur optimiert, die Lichtverhältnisse verbessert und das Erscheinungsbild aufgewertet. Des Weiteren ist das Terminal 2 auch in Bezug auf die Gebäudetechnik auf den neusten Stand gebracht worden. Die zweite Umbauphase in der nördlichen Hälfte des Gebäudes wird noch bis Oktober 2015 andauern; Mitte Jahr 2016 ist der Abschluss für das gesamte Projekt «Aufwertung Terminal 2» vorgesehen.

---

### «Die neue Schallschutzhalle verbessert die Lärmsituation bei Triebwerktests am Flughafen Zürich markant – und imponiert durch ihre Grösse und Form.»

---

#### Vorfahrten

Eng verknüpft mit den Bauarbeiten im Terminal 2 sind die Vorfahrten. Auch hier ist das Ziel, die bestehende Infrastruktur funktional und gestalterisch aufzuwerten. Alle baulichen Massnahmen geschehen mitten im Betrieb, der während der verschiedenen Phasen stark eingeschränkt ist. So musste auf der Ankunftsebene die Vorfahrt bereits im Oktober des Vorjahres für den Individualverkehr komplett gesperrt werden, um die Bauarbeiten zu ermöglichen und Verkehrsstaus auf den Zufahrtsstrassen zu verhindern. Die Sanierung der Ankunftsebenen erfolgte wie beim Terminal 2 in zwei Phasen und fand ihren Abschluss Ende Jahr 2014. Gleich im Anschluss starteten die Bauarbeiten auf der Abflugebene, die sich über rund zwei Jahre erstrecken werden. Es ist eine grosse Leistung, die vor allem den Zubringern und Abholern viel Verständnis abverlangt.

---

## STRATEGISCHE ENTWICKLUNGEN

#### «The Circle»

Mit Beat Pahud konnte im Februar 2014 ein erfahrener und am Flughafen Zürich bereits bekannter Gesamtprojektleiter engagiert werden, der die stetig wachsende interne und externe Projektorganisation führt. Unter seiner Leitung schloss auch ein rund 80 Personen starkes Generalplanerteam die Phase Bauprojekt termingerecht Ende September ab. Das Bauprojekt bildet insbesondere auch die Basis für die Schätzung der Investitionskosten und stellt die Bewilligungsfähigkeit des Projekts sicher.

Im März gab das Universitätsspital Zürich (USZ) die Realisierung eines universitären Gesundheitszentrums mit einer rund um die Uhr geöffneten Notfallstation sowie weiteren ambulanten oder kurzstationären Leistungen innerhalb «The Circle» bekannt. Dafür wird eine Fläche von rund 10'000 m<sup>2</sup> gemietet. Somit sind die Module «Health & Beauty» und «Hotels & Convention» mit den beiden Ankermietern Universitätsspital Zürich und dem internationalen Hotelunternehmen Hyatt vollständig vermietet.

Für das Modul «Brands & Dialogue» durfte im August ein prominenter Mieter gemeldet werden: Die Swatch Group wird direkt am Hauptplatz von «The Circle» auf zwei Geschossen und einer Fläche von rund 800 m<sup>2</sup> ein Brand House betreiben. Das Unternehmen wird mit der Marke Omega auftreten und nebst der Uhrenvielfalt im Rahmen ihrer Präsenz in «The Circle» den Fokus auf Innovationen und Schweizer Uhrmacherkunst setzen.

Die sogenannten Brand Houses sind das Kernelement des Moduls «Brands & Dialogue». Dieses Modul gibt Mietern die Möglichkeit, eine Marke oder ein Produkt an bester Lage zu präsentieren und eine eigene Erlebniswelt für die Kundschaft zu kreieren. Just vor Jahresende haben auch noch Caviar House & Prunier und das Modehaus Grieder Mietverträge für ein Brand House abgeschlossen.

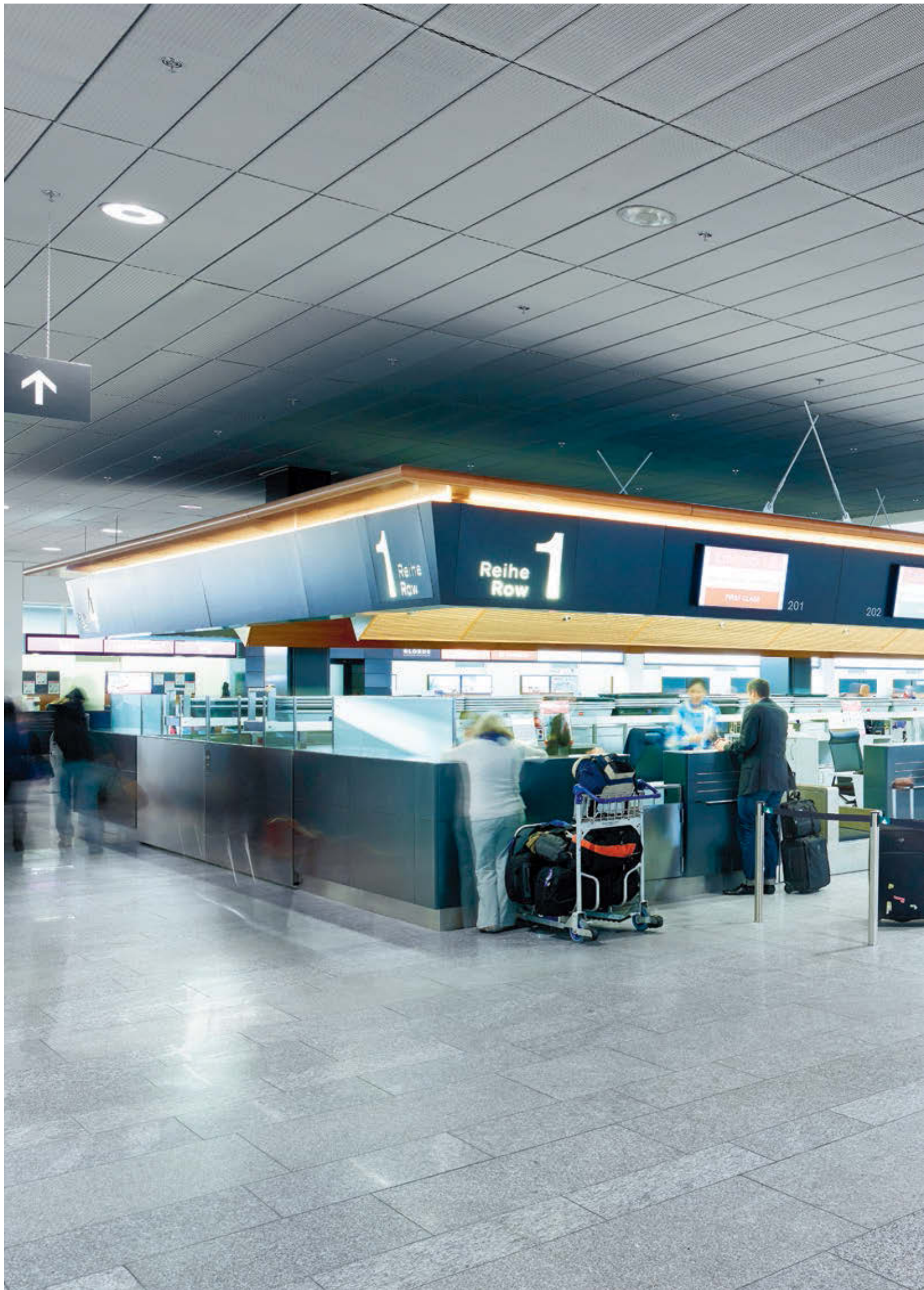
Gestützt auf eine positive Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Projekts und nach Erreichen der gesetzten Ziele hinsichtlich der Vorvermietung und Investitionskosten haben die Flughafen Zürich AG sowie die Swiss Life AG als Mitinvestorin im Dezember 2014 den definitiven Realisierungsentscheid für «The Circle» getroffen. Mit der Beurkundung des Kaufvertrags über das Grundstück von The Circle und Eintrag dieses Geschäfts im Grundbuch ist am 5. Februar 2015 die in den Finanzierungsverträgen vorgesehene Miteigentümergeinschaft entstanden, an der die Flughafen Zürich AG mit 51 % und die Swiss Life AG mit 49 % beteiligt ist. Bauherrin ist die Einfache Gesellschaft The Circle, ebenfalls bestehend aus der Flughafen Zürich AG und der Swiss Life AG. Der Spatenstich für «The Circle» wird im ersten Quartal 2015 erfolgen, die Eröffnung der ersten Etappe ist rund vier Jahre später vorgesehen. Mit «The Circle» wird der Flughafen ein noch prägenderes Gesicht auf der Landseite erhalten und sich noch stärker zu einem wichtigen Zentrum des Wirtschaftsraums Zürich entwickeln.

#### International Business Development

Ein weiterer wichtiger Pfeiler der strategischen Entwicklung – die internationalen Flughafenaktivitäten – kann ebenfalls Erfolge aufweisen. Der vor Jahresfrist gewonnene Konzessionsvertrag für den internationalen Flughafen Confins im brasilianischen Belo Horizonte wurde im April des Berichtsjahres unterzeichnet. Im August hat das Konsortium – bestehend aus der brasilianischen CCR und der Flughafen Zürich AG – offiziell die operative Leitung übernommen. Die Flughafen München GmbH, die zu Beginn noch Teil des Konsortiums war, hat sich aus strategischen Gründen für einen Rückzug entschieden, womit der Flughafen Zürich AG eine gewichtigere Rolle zuteil wird. Dementsprechend hat die Flughafen Zürich AG als Betreiberaktionärin auch vermehrt Fachpersonen nach Belo Horizonte entsandt und unter anderem den Chief Operations Officer und den Chief Commercial Officer gestellt.

Seit Frühling 2014 erbringt die Flughafen Zürich AG zudem Beratungsdienstleistungen für den Betrieb von aktuell sechs Flughäfen in Kasachstan. Zu diesen Flughäfen gehört auch derjenige der Hauptstadt Astana. Die Flughafen Zürich AG wird ihr Know-how im Rahmen eines mehrjährigen Dienstleistungsvertrags einbringen und die kasachische Betreibergesellschaft unterstützen, jedoch nicht in die Flughafeninfrastruktur investieren. Diese bleibt vollständig im Eigentum des kasachischen Staats.

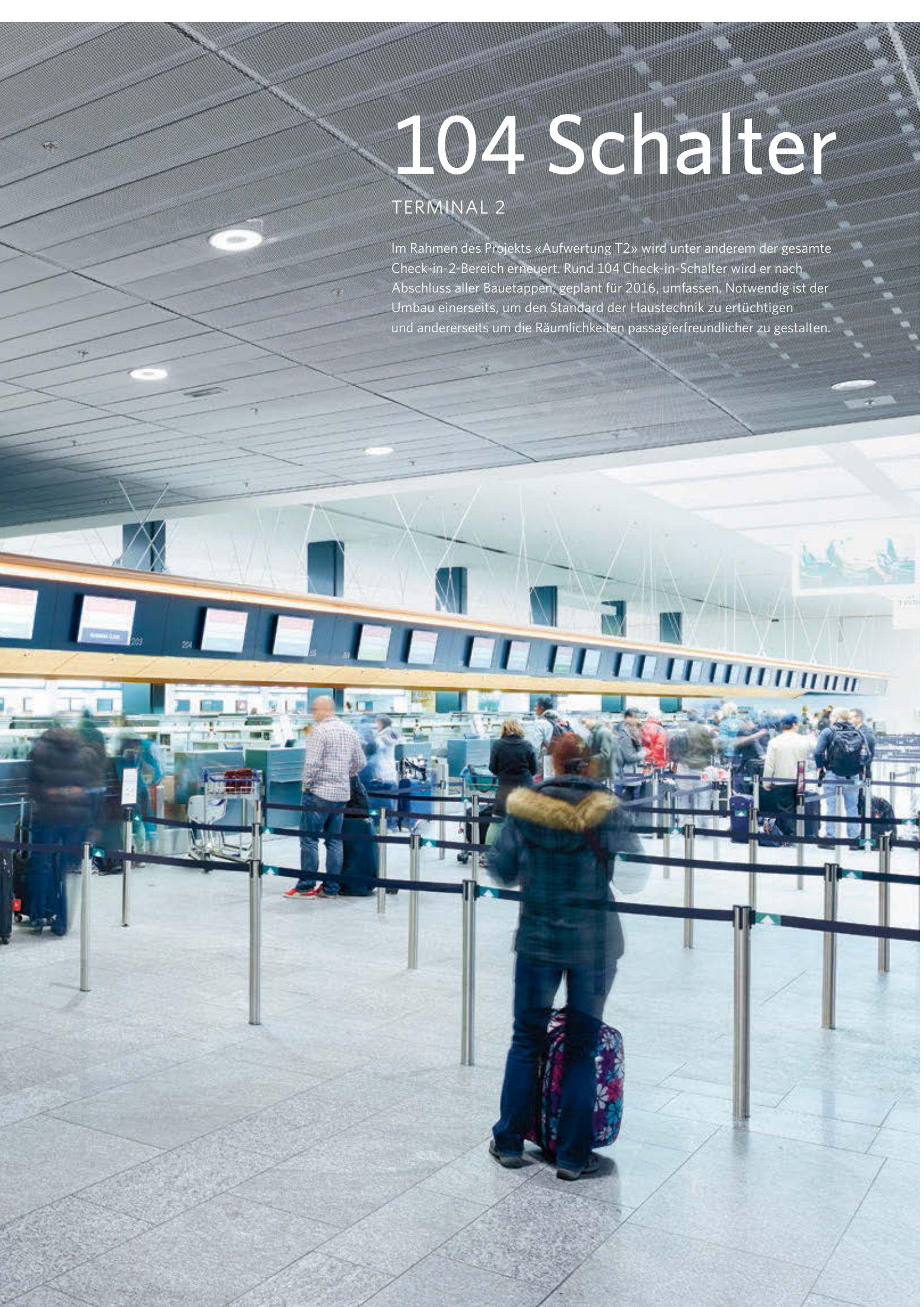




# 104 Schalter

## TERMINAL 2

Im Rahmen des Projekts «Aufwertung T2» wird unter anderem der gesamte Check-in-2-Bereich erneuert. Rund 104 Check-in-Schalter wird er nach Abschluss aller Bauetappen, geplant für 2016, umfassen. Notwendig ist der Umbau einerseits, um den Standard der Haustechnik zu ertüchtigen und andererseits um die Räumlichkeiten passagierfreundlicher zu gestalten.



---

# MITARBEITENDE, GESELLSCHAFT UND UMWELT

Das Unternehmen ist nicht nur Arbeitgeberin von rund 1'600 Mitarbeitenden, sondern auch für die Gesamtsteuerung der bedeutendsten Verkehrsdrehscheibe der Schweiz verantwortlich. Der Flughafen Zürich ist ein wichtiger Wirtschaftsmotor für die ganze Region. Der Dialog mit den verschiedenen Anspruchsgruppen nimmt einen zentralen Stellenwert ein.

---

## FLUGHAFEN ZÜRICH AG ALS ARBEITGEBERIN

### 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 der Arbeitgeberin

Mittels zeitgemässer 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.

### Grundsätze der Zusammenarbeit

Mitbestimmung und Mitgestaltung sind feste Bestandteile der Unternehmenswerte. Es werden regelmässig Mitarbeiterbefragungen durchgeführt und Massnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung umgesetzt. Das Unternehmen kultiviert einen respektvollen Umgang und die gegenseitige Unterstützung in der täglichen Arbeit und pflegt eine offene Kommunikationskultur. Das Verhalten ist zielorientiert und geprägt durch Loyalität, Offenheit, Respekt und Disziplin. Sehr gute Leistungen werden belohnt. Vorgesetzte führen situativ und zielorientiert.

### 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 berufliche Weiterbildung wird unter Berücksichtigung

der Interessen der Unternehmung durch geeignete interne und externe Weiterbildungsangebote unterstützt und gefördert.

### 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 Lernenden und Praktikanten und stellt sicher, dass sie nach Abschluss der Ausbildung für den Einstieg ins Berufsleben gut vorbereitet sind. Oft erhalten Lernende wie auch Praktikanten die Möglichkeit, nach Abschluss der Ausbildung im Betrieb zu bleiben. Diese motivierten Mitarbeitenden sind eine wertvolle Unterstützung 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.

### Personalvorsorge

Die BVK wurde am 6. August 2014 rückwirkend auf den 1. Januar 2014 verselbstständigt und in eine privatrechtliche Stiftung umgewandelt. Der aus 18 Mitgliedern (je neun Vertretende von Seiten Arbeitnehmer und Arbeitgeber) bestehende Stiftungsrat ist das oberste Organ der verselbstständigten BVK. Für die Amtsperiode 2013 bis 2015 präsidiert Bruno Zanella, Leiter Human Resources der Flughafen Zürich AG, den Stiftungsrat. Für die Amtsperiode

2015 bis 2017 wird er als Vizepräsident walten. Der Deckungsgrad ist kontinuierlich gestiegen und lag per Ende Jahr 2014 bei ungeprüften 99.3 % (Vorjahr 96.1 %).

## 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 und dessen volkswirtschaftlichen Auftrag einzuzengen.

### Volkswirtschaftliche Bedeutung

Der Flughafen Zürich generiert eine Wertschöpfung von CHF 6.1 Mrd. – vergleichbar mit einer mittleren Schweizer Stadt. Am Wirtschaftsstandort Flughafen Zürich sind 280 Unternehmen und 25'500 Mitarbeitende präsent, was ihn zu einem bedeutenden Arbeitsstandort macht. Ein Grossteil der Unternehmen ist direkt oder indirekt mit der Aviatikindustrie verbunden; ein steigender Anteil erbringt aber auch Leistungen in der Gastronomie oder im Detailhandel oder nutzt den hervorragend erschlossenen Flughafen Zürich als Unternehmensstandort. Zusammen erwirtschaften diese Unternehmen eine direkte Wertschöpfung von über CHF 4.4 Mrd. Auch ausserhalb des Flughafens Zürich wirken sich die Aktivitäten dieser Unternehmen wirtschaftlich aus. Durch den Bezug von Vorleistungen wie Einkauf von Verbrauchsmaterial oder Investitionen in die Infrastruktur wird nochmals eine indirekte Wertschöpfung von CHF 1.7 Mrd. ausgelöst<sup>1)</sup>.

### Verkehrsanbindung

Der Flughafen Zürich ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Schweiz. Er verbindet die Schweiz mit über 180 Destinationen in der ganzen Welt und dient als lokale und nationale Verkehrsdrehscheibe für den ÖV und den motorisierten Individualverkehr (MIV). Im letzten Jahr sind am Flughafen Zürich neben den über 25 Mio. Flugpassagieren auch fast 25 Mio. Benutzer des öffentlichen Verkehrs auf der Landseite registriert worden. Ein steigender Anteil davon wohnt oder arbeitet in der Region und nutzt den Flughafen Zürich mit seinen täglich 740 Bus-, 400 Tram- und 350 Zugverbindungen als gut organisierte Umsteigeplattform. Die Flughafen Zürich AG setzt auch in Zukunft alles daran, die Infrastruktur der Nachfrage entsprechend zu erhalten und auszubauen, sei es für den Flugverkehr wie auch als effiziente Regionalverkehrsdrehscheibe. Damit trägt sie direkt zur hervorragenden Verkehrserschliessung, zur Attraktivität und zum volkswirtschaftlichen Erfolg der gesamten Flughafenregion bei.

## Verbände, Interessengemeinschaften und politischer Dialog

Im vergangenen Jahr hat die Flughafen Zürich AG ihre Zusammenarbeit und den konstruktiven Dialog mit verschiedenen Verbänden, Interessengemeinschaften und politischen Anspruchsgruppen weiter intensiviert. Im Rahmen der Swiss International Airports Association (SIAA), dem Verband der sechs Schweizer Flughäfen mit regelmässigem Linienverkehr, dem Branchenverband Aerosuisse und dem Wirtschaftsdachverband economiesuisse wurden gemeinsame politische Positionen ausgearbeitet und gebündelt in den politischen Prozess eingebracht.

Der Stakeholderdialog mit den verschiedenen politischen Interessengruppen stand im Geschäftsjahr 2014 ebenfalls im Fokus der Flughafen Zürich AG. Neben dem regelmässigen Austausch mit den verantwortlichen Personen der Anrainergemeinden und der kantonalen und nationalen Politik, wurde der politische Dialog in Bezug auf spezifische Projekte verstärkt. Beispielsweise im Rahmen der beantragten Änderung des Betriebsreglements (BR2014). Alle von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gemeinden sowie Behördenorganisationen wurden aus erster Hand über die geplanten Änderungen und deren Auswirkungen informiert.

### Politische Rahmenbedingungen

Der im September 2012 vom damaligen Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizer Verkehrsministerin unterzeichnete und in der Sommersession 2013 vom Schweizer Bundesparlament genehmigte Staatsvertrag zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland ist seit November 2012 in Deutschland sistiert. Um trotzdem für eine allfällige Ratifizierung des Vertrags bereit zu sein, hat die Flughafen Zürich AG im Rahmen der Betriebsreglementsänderung 2014 auch einen Antrag zu der im Falle einer Ratifizierung innert zwei Monaten fälligen Ausdehnung der Sperrzeiten für Landeanflüge über deutschem Gebiet auf den Flughafen Zürich von heute 21 Uhr auf 20 Uhr gestellt. Diese Anpassung gilt als Eventualantrag und kommt lediglich im Falle einer Ratifizierung zum Tragen.

Im Oktober 2014 hat ein breit abgestütztes Komitee unter der Leitung von «Pro Flughafen» eine Volksinitiative «Pistenveränderungen vors Volk» zur Anpassung des Zürcher Flughafengesetzes lanciert. Ziel der Initiative ist es, dem Zürcher Stimmvolk in jedem Fall ein Mitspracherecht in wichtigen Flughafenfragen einzuräumen, insbesondere bezüglich Pistenveränderungen. Die Initiative hat aber nichts mit einem konkreten Pistenausbauprojekt zu tun, sondern sorgt mit einer Änderung des Flughafengesetzes dafür, dass in jedem Fall eine Volksabstimmung über ein allfälliges Projekt stattfinden kann.

Die Flughafen Zürich AG ist überzeugt, dass es richtig ist, dass in solchen wegweisenden Fragen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der wichtigsten Luftverkehrsinfrastruktur der Schweiz zumindest die Bürger des Standortkantons ein ausgeprägtes Mitspracherecht haben. Aus diesem Grund freut sich die Flughafen Zürich AG über die zustande gekommene Volksinitiative und unterstützt die Ziele der Initianten.

1) Weitere Informationen unter [www.flughafen-zuerich.ch/volkswirtschaft](http://www.flughafen-zuerich.ch/volkswirtschaft)

## UMWELTSCHUTZ

Die Flughafen Zürich AG hat als Betreiberin des grössten Landesflughafens der Schweiz den Auftrag, die Anbindung der Schweiz an die wichtigsten Metropolen weltweit sicherzustellen. Gleichzeitig bringt der Betrieb des Flughafens für die Anwohner und die Umwelt im Allgemeinen Belastungen mit sich. In diesem Spannungsfeld trägt die Flughafen Zürich AG zusammen mit ihren Partnern am Flughafen Zürich eine grosse Verantwortung. Es gilt, die schädlichen oder lästigen Umweltauswirkungen zu vermeiden oder, wo dies nicht möglich ist, zu reduzieren. Darüber hinaus hat sich das Unternehmen in seinem Umweltleitbild dazu verpflichtet, die gesetzlichen und behördlichen Vorgaben im Umweltschutz effizient und wirksam zu erfüllen sowie sämtliche umweltrelevanten Prozesse zu kennen und zu steuern.

### Fokusthemen

Die Palette an Umweltschutzthemen am Flughafen Zürich ist breit. Gemäss Umweltleitbild setzt die Flughafen Zürich AG ihre Prioritäten neben dem Fluglärm bei der Luftqualität, dem Klimaschutz, dem Energieverbrauch und beim Flughafen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Das Unternehmen setzt seine Mittel effizient ein und konzentriert sein Engagement auf Massnahmen, die eine langfristig möglichst grosse Wirkung erzielen. In einzelnen Bereichen hat sich das Unternehmen freiwillig Reduktionsziele gesetzt, die verbindlich sind und zur Planungssicherheit beitragen. Alle Mitarbeitenden tragen mit ihrem Verhalten einen Teil dazu bei, den Flughafen Zürich ökologisch zu optimieren.

### Umweltmanagementsystem

Das Umweltmanagementsystem (UMS), das seit 2001 nach ISO 14001 zertifiziert ist, bildet das zentrale Element des betrieblichen Umweltschutzes. Mittels des Systems werden die relevanten Umweltthemen erfasst und wird deren umfassende Bearbeitung sichergestellt. Interne und externe Audits überprüfen, ob der Umgang mit der Umwelt verantwortungsvoll und gemäss den Vorgaben erfolgt. Gleichzeitig wird nach Verbesserungspotenzial gesucht. Im jährlichen Management-Review zuhänden der Geschäftsleitung werden die Massnahmen und deren Wirkung aufgezeigt.

### Bauen und Umwelt

Der Flughafen Zürich wird stetig weiterentwickelt. Steigende Passagierzahlen, immer mehr grosse Flugzeuge, veränderte politische Rahmenbedingungen oder veraltete Infrastrukturen führen zu einer Vielzahl an kleinen und grossen Bauprojekten. Alle werden bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt beurteilt. Insbesondere bei grösseren Tiefbauprojekten, aber auch bei weitreichenden Hochbauprojekten, ist oft eine vertiefte Abklärung als Teil des Bewilligungsverfahrens nötig. Diese wird zusammen mit externen Fachspezialisten erstellt, womit sichergestellt wird, dass die Projekte umweltverträglich umgesetzt werden. Sämtliche Bauvorhaben am Flughafen Zürich unterstehen den Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte, die ganz konkret festlegen, wie die Bauarbeiten mit Blick auf den Umweltschutz durchgeführt werden müssen.

## Dialog über Umweltthemen

Die Dokumentation der Umweltauswirkungen gehört zu den zentralen Aufgaben im Umweltschutz. Nur das Erheben und Sammeln von standardisierten Daten ermöglicht es, auch geringfügige Veränderungen zu erkennen und die Wirksamkeit von Massnahmen zu überprüfen. Die Flughafen Zürich AG informiert transparent über ihre Umweltauswirkungen und nutzt dazu verschiedenste Kanäle. Viele Informationen finden sich auf der Website, wo Broschüren und detaillierte technische Berichte abrufbar sind. Zudem existiert eine Vielzahl von weiteren Publikationen zu einzelnen Themen.

Jährlich werden am Flughafen hunderte Interessierte begrüsst, die sich an Vorträgen, Rundfahrten und Führungen über Umweltschutzthemen informieren lassen möchten. Eine Wanderausstellung zeigt am Flughafen selbst, aber auch an externen Standorten wie beispielsweise am Anfang des Jahres 2014 in der Umwelt Arena in Spreitenbach, mit welchen Herausforderungen der Flughafen Zürich konfrontiert ist und wie sie angegangen werden.

## LÄRMMANAGEMENT UND ANWOHNERSCHUTZ

### Erfassen der Fluglärmbelastung

Die Fluglärmbelastung muss gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV) durch Berechnungen ermittelt werden. Diese Berechnungen werden jährlich von der EMPA anhand der effektiven Flugbewegungen, Flugspuren sowie Emissionsdaten jeglicher am Flughafen Zürich verkehrenden Flugzeugtypen durchgeführt.

Die Flughafen Zürich AG betreibt zudem ein Lärmmessstellen-Netz mit 14 ortsfesten Messstationen. Die an diesen Messstationen aufgezeichneten Daten werden aufbereitet und monatlich publiziert. Durch diese punktuelle Datenerfassung kann die Entwicklung der Lärmbelastung an einem bestimmten Standort langfristig beobachtet werden. Die Fluglärmbelastung blieb an den meisten Messstellen im Vergleich zum Vorjahr stabil. Einzig die Messstelle in Wallisellen zeigt eine geringe Zunahme der Lärmbelastung am Tag.

### Lärmreklamationen/-anfragen

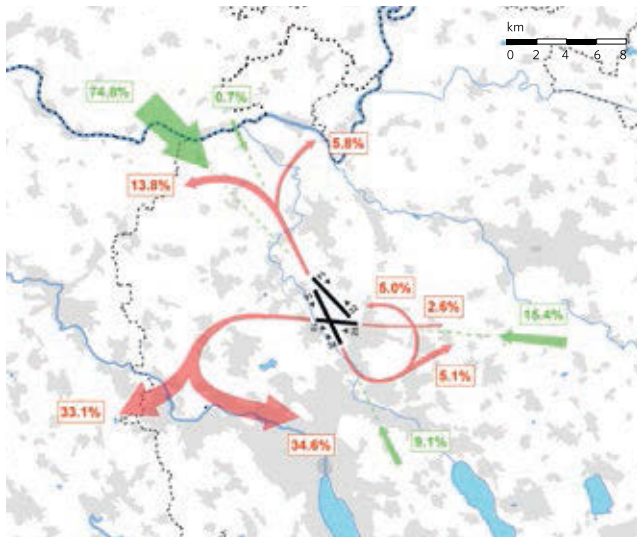
Der Flughafen Zürich AG ist der Dialog mit der Bevölkerung ein wichtiges Anliegen. Lärmbetroffene können beispielsweise über das «Lärmtelefon» oder per Email direkt und unbürokratisch ihre Anfragen oder Reklamationen an die Flughafen Zürich AG richten. Mitarbeitende der Abteilung Lärmmanagement und Anwohnerschutz nehmen sich der einzelnen Meldungen an und sind bestrebt, konkrete Fragen umgehend zu beantworten. Die Anzahl Anfragen sowie Reklamationsgründe werden statistisch erfasst und der Geschäftsleitung vorgelegt.

### Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen

Die Anzahl der Flugbewegungen sowie deren Verteilung auf die verschiedenen Pisten und Flugrouten sind für die Lärmbelastung von zentraler Bedeutung. Vor allem Flüge während der Nachtzeit (22 – 6 Uhr) werden von der Bevölkerung oft als störend wahrgenommen. Im Jahr 2014 betrugen die Nachtflugbewegungen 4.2 % (2013: 3.9 %) der Gesamtbewegungen. Für insgesamt 222 Flüge (2013: 186 Flüge), die während der Nachtflugsperrezeit stattfanden, wurden Ausnahmegewilligungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen berechtigter Gründe genehmigt. Das Amt für Verkehr des Kantons Zürich überwacht gestützt auf das Gesetz

über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) die rechtmässige Erteilung von Ausnahmegewilligungen. Durch kontinuierliche Optimierung der Abflugpünktlichkeit schafft die Flughafen Zürich AG die Voraussetzung, um die Anzahl Flüge während der Nachtzeit zu minimieren.

#### VERTEILUNG DER AN- UND ABFLÜGE 2014



#### Prozentuale Belegung der An- und Abflugrouten

Bewegungszahlen 2014

(Routen mit weniger als 50 Flügen pro Jahr sind nicht dargestellt.)

Datenquellen: VECTOR200, swissBOUNDRIES<sup>3D</sup>, swisstopo

#### Überwachung der Abflugrouten

Die Abflugrouten und -verfahren des Flughafens Zürich sind so festgelegt, dass sie nach Möglichkeit nicht über dicht besiedeltes Gebiet führen, um möglichst wenig Anwohner mit Fluglärm zu belästigen. Die Einhaltung dieser Flugrouten ist tagsüber mindestens bis zu einer Höhe von 5'000 Fuss (ft) über Meer und nachts bis Flugfläche 80 (ca. 8'000ft) verbindlich. Die Aufsicht über die Einhaltung obliegt laut Flughafengesetz dem Kanton Zürich. Die Abteilung Lärmmanagement & Anwohnerschutz der Flughafen Zürich AG überwacht die Einhaltung der sogenannten lärmgünstigen Flugrouten im Auftrag der kantonalen Aufsichtsbehörde. Bei einer erheblichen Abweichung von diesen Vorgaben wird der fehlbare Abflugvorgang genau untersucht. Lassen sich keine berechtigten Gründe wie Ausweichen vor Gewitterzellen oder konkrete Anweisungen der Flugsicherung feststellen, wird mit dem betreffenden Piloten zwecks Detailabklärung Kontakt aufgenommen. Im Jahr 2014 wurden 141 (2013: 117) Ermittlungen eingeleitet und es fanden 39 (2013: 29) Aussprachen mit Piloten oder Chefpiloten statt. Durch dieses Vorgehen werden Fluggesellschaften angehalten, das Abflugverhalten zu optimieren. Zeigt sich der Pilot oder die Fluggesellschaft uneinsichtig, wird die Ermittlung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) weitergeleitet. Dem BAZL wurden 2014 wie bereits im Vorjahr keine Ermittlungen gemeldet.

#### Schallschutzmassnahmen und Rückerstattungen

Die Umsetzung des Schallschutzprogramms ist neben der Lärm-minderung an Triebwerken ein wichtiges Element der Fluglärm-bekämpfung. Es umfasst passive Schallschutzmassnahmen an Gebäuden der umliegenden Gemeinden und finanziert diese. Als Anlagehalterin ist die Flughafen Zürich AG gesetzlich verpflichtet, für diese Schutzmassnahmen aufzukommen.

In den Genuss der Massnahmen kommen Hauseigentümer, deren Liegenschaften in einem klar definierten Perimeter liegen und lärmempfindliche Räume aufweisen. Denjenigen Hauseigentümern, die bereits auf eigene Initiative Schallschutzfenster eingebaut haben, wird durch die Flughafen Zürich AG eine Kostenrück-erstattung ausbezahlt.

Zwischen 1999 und 2014 wurden bisher rund CHF 192 Mio. für Schallschutzmassnahmen an rund 4'750 Gebäuden ausgegeben. Von CHF 21.0 Mio. Ausgaben im Jahr 2014 entfielen dabei je die Hälfte auf Sanierungen und Rückerstattungen.

#### Neue Schallschutzhalle

Im Rahmen von Unterhaltsarbeiten an Flugzeugen müssen regelmässig Standläufe von Triebwerken in eingebautem Zustand durchgeführt werden. Um die Bevölkerung bestmöglich vor Lärm durch Triebwerk-Probelaufe zu schützen, wurde auf dem Werftvorplatz zwischen 2012 und 2014 eine neue Schallschutzhalle erstellt, die, abgesehen vom Airbus A380, für alle am Flughafen Zürich operierenden Flugzeuge Platz bietet. Die Flughafen Zürich AG entwickelte ein Dosimeter, das anhand der Anzahl der durchgeführten Standläufe und deren Lärmemissionen die Lärmbelastung an verschiedenen Referenzpunkten in den angrenzenden Gemeinden Kloten, Opfikon-Glattbrugg und Rümlang berechnet. Damit können die mit den Gemeinden und Flughafenpartnern vereinbarten zulässigen Lärmgrenzwerte dauerhaft kontrolliert werden.



In der Schallschutzhalle werden Triebwerk-Probelaufe durchgeführt.

## LUFTQUALITÄT

### Luftschadstoffe

Am Flughafen Zürich wird eine Reihe von Luftschadstoffen ausgestossen, welche die lokale Luftqualität beeinträchtigen. Dabei spielen Stickoxide ( $\text{NO}_x$ ), Feinstaub (particulate matter, PM) und Ozon ( $\text{O}_3$ ) die Hauptrolle. Da die Messung an der Quelle im alltäglichen Betrieb nicht möglich ist, wird die emittierte Menge pro Schadstoff jährlich berechnet. Dank moderner Software, detaillierten Modellen und genauer Kenntnis der betrieblichen Abläufe ist dies heute in grosser Genauigkeit möglich. Die Flughafen Zürich AG engagiert sich stark auf internationaler Ebene, die Berechnungsmethoden ständig weiterzuentwickeln, und sie gilt nach wie vor als Vorreiterin in Sachen Luftschadstoffe am Flughafen.

### Schadstoffquellen

Die genannten Luftschadstoffe entstehen in erster Linie beim Verbrennen von fossilen Brennstoffen wie z. B. Diesel oder Kerosin. Am Flughafen stammt der grösste Teil der Emissionen direkt aus dem Flugbetrieb. So emittieren die Triebwerke und Hilfstriebwerke der Flugzeuge im Flughafennahbereich und am Boden rund 90 % der gesamten Stickoxid-Emissionen am Flughafen. Gegenüber dem Vorjahr ist die gesamte Luftschadstoffsituation praktisch unverändert.

### Regionale Luftbelastung

Die regionale Luftbelastung wird im Auftrag der Flughafen Zürich AG durch Messstellen des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) überwacht. Zudem sind am Flughafen selbst einerseits vollautomatische Messstellen im Einsatz, die die wichtigsten Schadstoffe rund um die Uhr messen. Andererseits messen sogenannte «Passivsammler» den Stickstoffdioxid-Gehalt in der Luft. Die Auswertungen der Messresultate zeigen, dass die Grenzwerte direkt auf dem Vorfeld sowie entlang der vielbefahrenen Strassen in Flughafennähe nach wie vor überschritten werden.

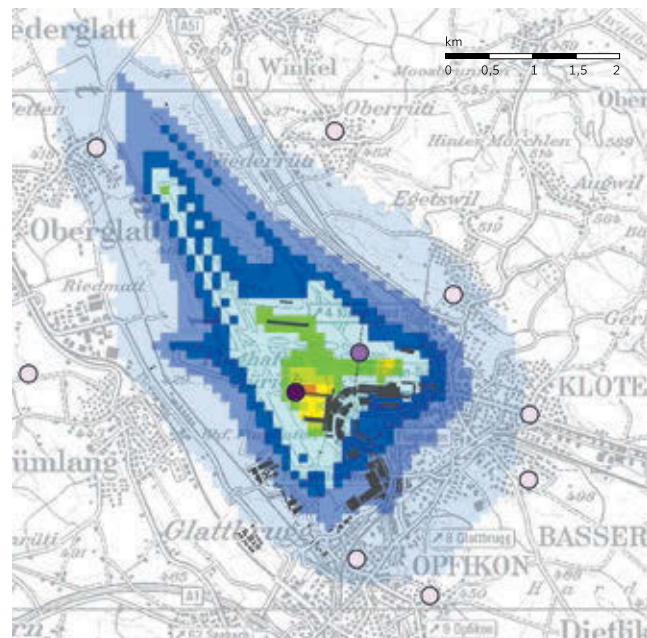
Zusätzlich zu den Immissions-Messungen ermittelt die Flughafen Zürich AG die Ausbreitung der Schadstoffe mithilfe von Modellen, die zeigen, wie hoch der Anteil des Flughafens an der gemessenen Gesamtbelastung ist. Ausserhalb des Flughafenperimeters beträgt der Beitrag des Flughafens für den Leitschadstoff Stickstoffdioxid unter 10 %. Dass der Beitrag nicht höher ausfällt, ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass ein Grossteil der Flugzeugemissionen in einer Höhe ausgestossen wird, in der die Emissionen durch atmosphärische Strömungen rasch und grossräumig verfrachtet werden.

### Massnahmen

Die Flughafen Zürich AG setzt laufend Massnahmen um, die den Ausstoss von Luftschadstoffen reduzieren. Im vergangenen Jahr wurden unter anderem die neuen Flugzeugstandplätze «Echo Nord» mit Anlagen für die stationäre Flugzeug-Energieversorgung ausgerüstet. Diese Anlagen liefern Strom für die abgestellten Flugzeuge, womit der Einsatz der flugzeugeigenen Hilfstriebwerke, die Schadstoffe ausstossen und Lärm verursachen, weitgehend überflüssig wird. Weiter initiierte und bezahlte die Flughafen Zürich AG den Einbau von Dieselpartikelfiltern in 15 Ground Power Units (mobile Diesellaggregate), die für die Stromversorgung der Flugzeuge auf den offenen Standplätzen eingesetzt werden. Das reduziert den Ausstoss von Feinstaub auf dem Vorfeld. Auch die elektrisch

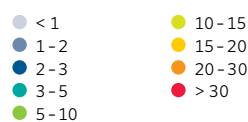
angetriebenen Fahrzeuge und Geräte der Partnerfirmen, die in zunehmender Masse auf dem Vorfeld unterwegs sind, helfen mit, die Belastung auf dem Vorfeld zu reduzieren. Die Flughafen Zürich AG stellt die für die Fahrzeuge nötigen elektrischen Anschlüsse für Ladestationen zur Verfügung.

### EINFLUSS DES FLUGHAFENS AUF DIE LOKALE LUFTQUALITÄT IN DER REGION

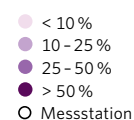


#### NO<sub>2</sub>-Belastung 2014

Modellierte Flughafen-Quellen  
NO<sub>2</sub> in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Anteil am gemessenen Total



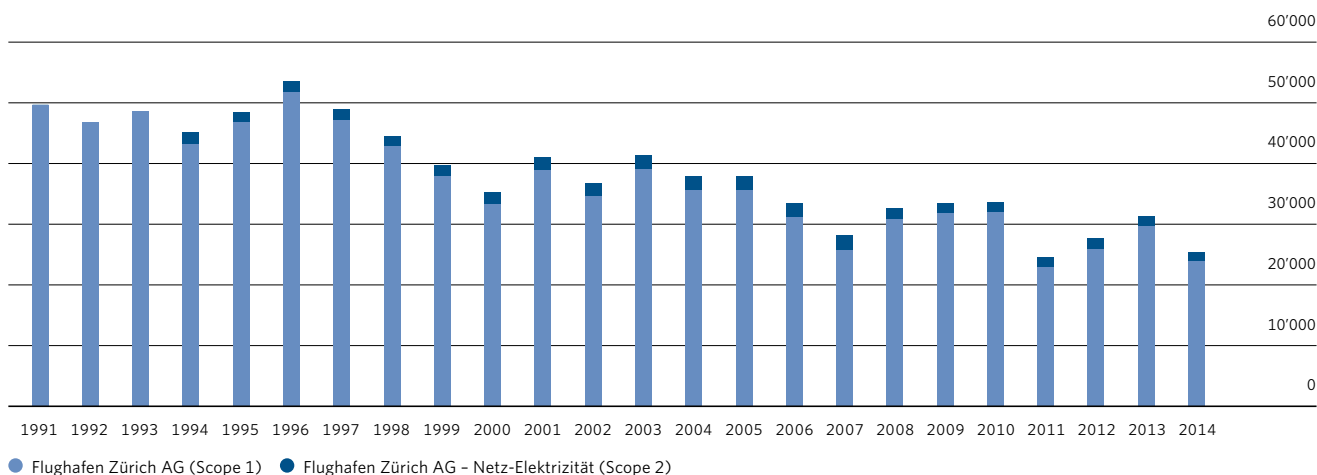
Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BAT 150030)

## GLOBALES KLIMA

### CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Flughafensystem

Der Schutz des globalen Klimas gehört zu den vordringlichsten Umweltschutzthemen. Obwohl die Luftfahrt gemäss Berichten des IPCC (Intergovernmental Panel for Climate Change) nur für 3.5 % der bisherigen menschenverursachten globalen Erwärmung verantwortlich ist und die Flughäfen davon wiederum nur rund 1 % ausmachen, stehen sie zusammen mit den Fluggesellschaften in der Verantwortung, den Ausstoss von Klimagasen im gesamten System Luftfahrt zu reduzieren.

Von den bekannten Klimagasen fällt am Flughafen Zürich nur das Kohlendioxid ( $\text{CO}_2$ ) in relevanten Mengen an. Für dieses wird jährlich auf Grundlage des GHG-Protokolls (Greenhouse Gas) und weiterer Anleitungen des internationalen Flughafenverbands ACI ein Inventar erstellt, das alle Flughafen-Quellen zusammenfasst. Dabei werden die Quellen unterschiedlichen Einflussbereichen (sogenannten Scopes) zugeordnet. Scope 1 umfasst «eigene Quellen» (z. B. Fahrzeuge, Wärmeversorgung, selbst produzierter Strom);



Scope 2 entspricht der «extern bezogenen Energie» (Netz-Elektrizität) und Scope 3 bezeichnet die «übrigen Flughafenquellen» (z. B. Flugzeuge, Abfertigung). Die Scopes 1 und 2 sind von der Flughafen Zürich AG direkt beeinflussbar. Sie machen allerdings nur rund 1 % der gesamten Emissionen aus. Den grössten Anteil haben die Flugzeuge auf ihren Flügen zu den verschiedenen Destinationen.

Im vergangenen Jahr wurden am Flughafen Zürich 23'838 Tonnen CO<sub>2</sub> in Scope 1, 1'519 Tonnen in Scope 2 und 3'487'625 Tonnen in Scope 3 emittiert. Damit gingen die CO<sub>2</sub>-Emissionen für Scope 1 deutlich zurück, was auf den geringeren Energiebedarf für Wärme zurückzuführen ist.

#### Freiwillige Reduktionsziele

Weil sie dem Klimaschutz grosse Bedeutung zumisst, hat die Flughafen Zürich AG im Jahr 2009 freiwillige Reduktionsziele beschlossen. Bis 2020 soll der Ausstoss von CO<sub>2</sub> für die Scopes 1 und 2 auf 30'000 Tonnen und bis 2030 auf 20'000 Tonnen reduziert werden. Das entspricht mehr als einer Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber 1991, bei gleichzeitig wachsender Infrastruktur.

#### Airport Carbon Accreditation

Die Flughafen Zürich AG ist seit 2010 für ihre Anstrengungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion durch Airport Carbon Accreditation akkreditiert. Das unabhängige Zertifizierungssystem Airport Carbon Accreditation wurde 2009 vom europäischen Flughafenverband ins Leben gerufen und umfasst mittlerweile Flughäfen auf allen Kontinenten. Es anerkennt die Flughäfen auf einer von vier Stufen, wobei die höchste Stufe den klimaneutralen Betrieb bedeutet. Die Flughafen Zürich AG war von Anfang an auf der zweithöchsten Stufe akkreditiert. Dies bedeutet, dass sie ihre eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen kennt, stetig reduziert und ihre Partner am Flughafen, die einen wichtigen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten können, ebenfalls in die Pflicht nimmt und bei den Massnahmen miteinbezieht.



## ENERGIE

### Energieverbrauch

Neben Flug- und Fahrzeugen, die Treibstoffe und damit Energie benötigen, wird auch für den Betrieb der Infrastruktur am Flughafen Zürich eine grosse Menge Energie in Form von Wärme und Strom benötigt. Im vergangenen Jahr betrug der Wärmeverbrauch am gesamten Flughafen 92'103 MWh, was einer Abnahme gegenüber dem Vorjahr um 22.7 % entspricht. Der Strombedarf lag um 3.2 % tiefer bei 189'151 MWh. Der Grund für den geringeren Energiebedarf liegt hauptsächlich in den milden Wintermonaten sowohl am Anfang des Jahres als auch an dessen Ende. Ein wichtiger Faktor bei der Reduktion des Stromverbrauchs ist zudem der – mit Ausnahme des Monats Juni – relativ kühle Sommer, der den Bedarf an mit Strom produzierter Kälte für die Klimaanlage gering hielt. Weiter zeigen die vielen Ersatz- und Sanierungsmassnahmen der letzten Jahre Wirkung, bei denen energieeffiziente Komponenten eingebaut wurden.

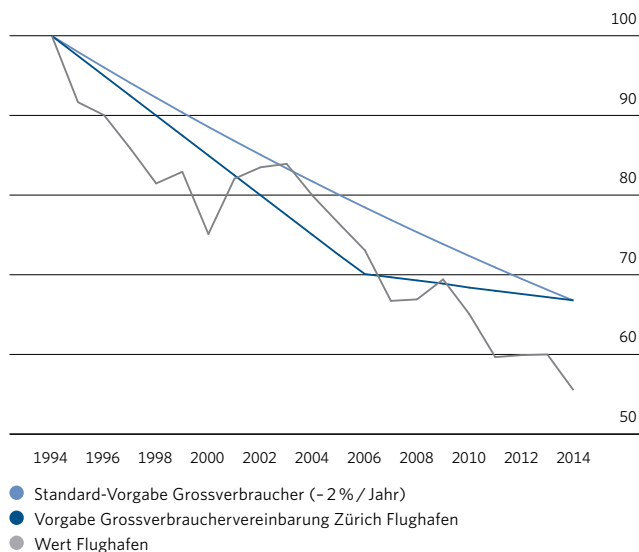
### Massnahmen

Die Flughafen Zürich AG ist laufend bestrebt, ihren Energiebedarf zu senken. Dies gilt insbesondere bei Neubauten und Sanierungen. Heutige Standards und Möglichkeiten bei der Dämmung der Gebäudehülle und in der Klimatisierung ermöglichen deutliche Energieeinsparungen. Aber auch im laufenden Betrieb werden Massnahmen umgesetzt, um Sparpotenzial konsequent auszunutzen. Ein Team arbeitet ausschliesslich an ständigen Betriebsoptimierungen im Bereich der Gebäudetechnik.

Der andere Ansatzpunkt ist die Energieerzeugung. 2014 konnte auf dem Dach des Parking 6, das zuvor erweitert worden war, eine zweite Photovoltaikanlage am Flughafen in Betrieb genommen werden. Diese ergänzt jene Anlage auf dem Dach des Dock E. Zusammen produzieren die Anlagen voraussichtlich jährlich rund 1'000 MWh Strom. Photovoltaikanlagen haben den Vorteil, dass sie einerseits ressourcenschonend Strom produzieren und andererseits genau dann ihre Leistungsspitzen erreichen, wenn auch der Bedarf maximal ist: Mittags an schönen Sommertagen mit hohem Kühlbedarf.

## ENTWICKLUNG SPEZIFISCHER GESAMTENERGIEVERBRAUCH FLUGHAFEN ZÜRICH (STAND 01.01.2014)

Spezifischer Energieverbrauch in %



## ENTWICKLUNG ENERGIEBILANZ

### Entwicklung Energiebilanz Flughafen Zürich

|                                     | 2014           | 2013           | 2012           |
|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Am Flughafen genutzte Wärme (MWh)   | 92'103         | 119'168        | 112'948        |
| Am Flughafen genutzter Strom (MWh)  | 189'151        | 195'347        | 193'896        |
| <b>Total Energieverbrauch (MWh)</b> | <b>281'254</b> | <b>314'515</b> | <b>306'844</b> |

### Effizienzsteigerung dank Grossverbrauchervereinbarung

Die Energieeffizienz am Flughafen Zürich konnte in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesteigert werden. Genau dies war das Ziel, als im Jahr 1998 die Grossverbrauchervereinbarung getroffen wurde. Die Vereinbarung zwischen den für den Gebäudebestand verantwortlichen Unternehmen am Flughafen Zürich (heute: Flughafen Zürich AG, Priora, Acron AG und SBB) und der Baudirektion des Kantons Zürich legte fest, dass der Energieverbrauch bis 2014 jährlich um 2 % sinken muss, bezogen auf die genutzte Fläche und das Passagieraufkommen. Für die Unternehmen hat diese Zielvorgabe den Vorteil, dass sie weitgehend selbst entscheiden können, wie sie dieses Ziel erreichen, unabhängig von energietechnischen Detailvorschriften.

Mit dem Jahr 2014 lief die Grossverbrauchervereinbarung aus. Der vorgegebene Effizienzpfad konnte mit einer Ausnahme (Jahr 2003) stets eingehalten werden. Am Ende liegt die Energieeffizienzsteigerung gegenüber 1994 mit 44.5 % deutlich über der Vorgabe. Für die Zukunft beabsichtigt die Flughafen Zürich AG, eine neue Grossverbrauchervereinbarung abzuschliessen.

### Energiestrategie 2030

Um auch in Zukunft eine sichere, wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Versorgung des Flughafens Zürich mit Energie sicherstellen zu können, wurde 2013 die Energiestrategie 2030 verabschiedet. Diese hat die Reduktion des Primärenergieverbrauchs als oberstes

Ziel, weil jede eingesparte Energieeinheit 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.

## NATUR UND LANDSCHAFT

### Flughafen im Grünen

Der Flughafen Zürich wurde in den 1940er Jahren in einem Riedgebiet angelegt, was bis heute prägend ist. Von den 880 Hektaren, die der Flughafen insgesamt umfasst, sind 780 umzäunt und damit nicht-öffentlicher Bereich. Rund die Hälfte davon besteht aus Wiesen, Wald und Gewässern, die einen ausgedehnten Naturraum bilden und Tieren und Pflanzen wertvolle Nischen bieten. Neben dem Sicherheitsbereich entlang der Pisten wird ein Teil der Wiesen 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 an den Flughafen angrenzenden Naturschutzgebieten «Bachenbülacher Allmend», «Rütner Allmend», «Goldentor» und «Altläufe der Glatt» bilden diese die Überreste des ehemaligen ausgedehnten Sumpfgebiets.

### Seltene Arten

Heute bilden die Grünflächen innerhalb des Flughafenzauns ein Mosaik aus nährstoffarmen Wiesen, Riedwiesen, Bruchwald und Flachmoor, die seltenen Arten dank dem schützenden Flughafenzaun ein ideales Rückzugsgebiet bieten. Besonders der Fall ist dies für Vögel, von denen auch seltene Arten wie der Wendehals oder der Kleinspecht und andere mehr am Flughafen brüten. Seit drei Jahren leben auch Biber auf dem Flughafenareal.

### Pflegemassnahmen und Vogelschlag

Um den Wert der Naturflächen zu erhalten, vor allem aber um einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten zu können, müssen diese regelmässig unterhalten werden. Ein jährlich erstellter Pflegeplan definiert für die verschiedenen Grünflächen die geeigneten Massnahmen, welche 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 (sogenannter Vogelschlag) zu senken. Sowohl für Greifvögel auf der Suche nach Nahrung als auch für Schwarmvögel ist das hohe Gras unattraktiv. Eine weitere Methode zur Vermeidung von Vogelschlag ist die Reduktion des Nahrungsangebots für die Greifvögel über die Förderung anderer Beutegreifer. Aus diesem Grund wurden zur Förderung der Wiesel im vergangenen Jahr an 25 Standorten Wieselburgen eingerichtet, in denen sich auch bereits Wiesel niedergelassen haben. Die Wieselburgen, von aussen als grosse Asthaufen erkennbar, dienen auch anderen Arten als Lebensraumaufwertung.

### Ökologische Ersatzmassnahmen

Überbaut die Flughafen Zürich AG Grünflächen, die als ökologisch wertvoll beurteilt werden, so ist sie verpflichtet, gleichwertigen Ersatz zu schaffen. Da diese Ersatzpflicht nur in Ausnahmefällen innerhalb des Flughafenperimeters geleistet werden kann, wurden

| Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich                               | 2013 / 2014 | 2012 / 2013 | 2011 / 2012 |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Flugzeugenteisungsmittel (m³)                                            | 860         | 2'911       | 1'423       |
| Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig (m³)                             | 732         | 2'795       | 1'283       |
| Flächenenteisungsmittel fest (Tonnen)                                    | 0           | 8           | 0           |
| Tausalze für übrige Flächen (Tonnen)                                     | 218         | 1'155       | 480         |
| Unbehandelt abgeschwemmter Kohlenstoff (Vorfeld, Pisten und Rollwege, %) | 13.4        | 20.6        | 12.4        |

bereits in der Vergangenheit Flächen ausserhalb ökologisch aufgewertet. Dies ist zum Beispiel in den «Altläufen der Glatt» oder in der «Halbmatt», direkt angrenzend an das Flughafenareal, der Fall. 2014 wurde mit der Umsetzung eines durch den Kanton Zürich zugewiesenen Ersatzprojekts entlang der Glatt südöstlich von Glattfelden begonnen. Bisher landwirtschaftlich genutzte, aber wenig ertragsreiche Äcker und Wiesen im Gebiet «Hundig» wurden umgestaltet und für eine artenreichere Besiedlung mit Pflanzen und Tieren vorbereitet. Zugleich wird das Gelände auch als Naherholungsgebiet aufgewertet. Die Arbeiten werden 2015 fortgeführt und dauern voraussichtlich bis ins Jahr 2016.

## ABFALL

### Abfallmengen

Im vergangenen Jahr fielen am Flughafen Zürich insgesamt 17'653 Tonnen Abfall an, was verglichen mit dem Vorjahr einer Zunahme von 3 % entspricht. Der Kehrriechtanteil konnte erneut reduziert werden, von 54 % auf 52 %. Sämtlicher Kehrriecht gelangt auf direktem Weg in die Kehrriechtverbrennungsanlage. Auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr liegt mit 45 % die stoffliche Verwertung. Den grössten Anteil daran hat Papier / Karton mit 2'904 Tonnen (+ 1 %).

Seit Herbst 2013 können die Passagiere direkt vor der Sicherheitskontrolle Restflüssigkeiten in spezielle Behälter leeren und die Flasche anschliessend je nach Material in der PET-Sammlung oder im Kehrriecht entsorgen. Die so gesammelte Flüssigkeit wird in einer Co-Vergärungsanlage für die Stromproduktion eingesetzt. Dank dieser Massnahme konnte im Jahr 2014 die Menge der konfiszierten Flüssigkeiten, die als Kehrriecht entsorgt werden müssen, auf 226 Tonnen reduziert werden (Vorjahr 242 Tonnen). Die Menge an gesammeltem PET ging auf 147 Tonnen zurück. Die angegebenen Mengen sind gemäss Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) definiert, um die Vergleichbarkeit sicherzustellen.

## WASSER UND GEWÄSSERSCHUTZ

### Wasserverbrauch

Der Verbrauch von Trinkwasser betrug im Berichtsjahr 524'733 m³, was 9 % weniger als im Vorjahr bedeutet. Zusätzlich wurden 167'649 m³ Grundwasser gefördert (+ 18 %) und zu einem Teil in technischen Anlagen eingesetzt. Die Regenwassernutzung für Toilettenspülungen ging um 14 % zurück auf 11'541 m³. Der Gesamtverbrauch an Frischwasser lag damit bei 703'923 m³, was 4 % weniger ist als im Vorjahr. Weil mehr Grundwasser gefördert wurde, konnte der Verbrauch von Trinkwasser entsprechend reduziert werden. Pro Passagier wurden 27.6 Liter Frischwasser verbraucht.

### Häusliches und Industrie-Abwasser

Am Flughafen Zürich entstehen verschiedene Arten von Abwässern. Einige davon müssen vorbehandelt werden, bevor sie in die kommunale Abwasserreinigungsanlage (ARA) Kloten-Opfikon geleitet werden können, welcher der Flughafen Zürich angeschlossen ist. Dies trifft auf Flugzeug-Toilettenabwässer und Abwässer aus der Flugzeugwartung zu. Spezifische weitere Abwässer, die nicht in die ARA geleitet werden können, werden fachgerecht entsorgt.

### Flugzeug- und Flächenenteisung

Nach den Rekordwerten ein Jahr zuvor verlief die Wintersaison 2013 / 14 um einiges ruhiger. Temperaturen deutlich über dem langjährigen Durchschnitt und wenig Niederschlag führten dazu, dass so wenig Enteisermittel ausgebracht wurde wie in den letzten zehn Jahren nicht mehr. Für die Flugzeugenteisung wurden 860 m³ Propylenglykol eingesetzt (- 70 % gegenüber Vorjahr). Für die Flächenenteisung auf Pisten, Rollwegen und Vorfeld waren es 732 m³ flüssige Enteisermittel, was einer Reduktion um 73 % gleichkommt. Auf den Strassen, in den Parkhäusern und im Areal des Werkhofs wurden zusätzlich 218 Tonnen herkömmliches Tausalz eingesetzt (- 81 %).

### Behandlung der Enteiseraabwässer

Durch das Ausbringen von Enteisermitteln aus Formiat auf Flächen und die Anwendung von Propylenglykol an Flugzeugen bleibt ein mehr oder weniger stark mit Kohlenstoffverbindungen verunreinigtes Abwasser zurück, das in natürlichen Gewässern eine Belastung darstellt. Aus diesem Grund muss das Abwasser von den Betriebsflächen aufgefangen und behandelt werden. Dazu betreibt die Flughafen Zürich AG ein komplexes System, um das Abwasser je nach Kohlenstoff-Konzentration einer geeigneten Behandlungsart zuzuführen.

Gering belastetes Enteiseraabwasser wird zuerst durch Retentionsfilterbecken und anschliessend in die Glatt geleitet. Mittel belastetes Abwasser wird mit einer speziellen Anlage auf Grünflächen verregnet. Das enthaltene Glykol wird während der anschliessenden Versickerung im Boden praktisch vollständig auf biologischem Weg abgebaut. Bei beiden Behandlungswegen wird der Erfolg der Abbauprozesse in den Drainagensystemen gemessen und ausgewiesen. Stark belastetes Enteiseraabwasser kann auf zwei unterschiedliche Arten behandelt werden. Einerseits steht die flughafeneigene Aufkonzentrierungsanlage zur Verfügung, die das Glykol für ein anschliessendes industrielles Recycling aufbereitet; andererseits kann das stark belastete Abwasser an die ARA Werdhölzli der Stadt Zürich geliefert werden, was im betreffenden Winter aber nicht wahrgenommen wurde. Im Winter 2013 / 14 konnten

87 % der Kohlenstofffracht aufgefangen werden, 52 Tonnen oder rund 13 % der gesamthaft anfallenden Menge (Vorjahr 260 Tonnen, 21 %) gelangten unbehandelt in die Glatt. Einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Auffangquote leisteten disponierte Wischmaschinen für das Aufnehmen der Abwässer auf jenen Flächen, die noch nicht an die Anlage angeschlossen waren. Die Vorgabe der Behörden, mindestens 75 % des Kohlenstoffs zu behandeln, wurde eingehalten.

### Ausbau der Anlage

2014 wurden die Bauarbeiten zur Realisierung der zweiten Etappe der Behandlungsanlagen für Enteiserabwasser mit einem Investitionsvolumen von rund CHF 40 Mio. abgeschlossen. Damit können ab der Wintersaison 2014/15 95 % der im Abwasser anfallenden

Kohlenstofffracht direkt aufgefangen und behandelt werden. Konkret wurden die Piste 10/28 und das gesamte südliche Vorfeld der Behandlung angeschlossen, ein zusätzliches Retentionsfilterbecken erstellt und die Fläche für das Verregnen des mittelbelasteten Abwassers mehr als verdoppelt. Zudem war es nötig, neue Stapelbecken und Pumpwerke mit einem Speichervolumen von 4'000 m<sup>3</sup> sowie mehr als 10 km Druckleitungen zu erstellen. Insgesamt wurden über 15 Jahre mehr als CHF 100 Mio. in die Anlagen investiert, mit denen nun sämtliche behördlichen Auflagen erfüllt sind.

## UMWELTKENNZAHLEN

|                                                                                  | 2014              | 2013              | 2012                  |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|
| NO <sub>x</sub> -Emissionen (Tonnen)                                             | 1'107             | 1'094             | 1'098                 |
| davon Flugzeug (Tonnen) <sup>1)</sup>                                            | 999               | 970               | 978                   |
| VOC-Emissionen (Tonnen)                                                          | 278               | 349               | 357                   |
| davon Flugzeug (Tonnen)                                                          | 187               | 267               | 284                   |
| CO-Emissionen (Tonnen)                                                           | 1'271             | 1'579             | 1'618                 |
| davon Flugzeug (Tonnen)                                                          | 1'149             | 1'452             | 1'479                 |
| PM-Emissionen (Tonnen)                                                           | 19                | 19                | 20                    |
| davon Flugzeug (Tonnen)                                                          | 14                | 14                | 14                    |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1 Flughafen Zürich AG <sup>2)</sup> (Tonnen)   | 23'838            | 29'656            | 25'881                |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 2 Flughafen Zürich AG <sup>3)</sup> (Tonnen)   | 1'519             | 1'517             | 1'681                 |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 3 Flughafensystem <sup>4)</sup> (Tonnen)       | 3'487'625         | 3'409'942         | 3'423'169             |
| Gesamtenergieverbrauch (MWh)                                                     | 281'254           | 314'515           | 306'844               |
| Gesamtwasserverbrauch (m <sup>3</sup> )                                          | 703'923           | 733'865           | 724'988 <sup>5)</sup> |
| Gesamtabfallmenge nach ADV (Tonnen)                                              | 17'653            | 17'163            | 17'228                |
| davon Wertstoffe (z. B. Papier, Karton, Glas, Holz) (%)                          | 44.7              | 44.3              | 38.9                  |
| Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle (Tonnen)                 | 226               | 242               | 276                   |
| Anzahl Einwohner <sup>6)</sup> über Alarmwert für ES II <sup>7)</sup>            | nicht verfügbar   | 4'107             | 4'587                 |
| Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert für ES II                              | nicht verfügbar   | 49'928            | 56'384                |
| Anzahl Einwohner über Planungswert für ES II                                     | nicht verfügbar   | 148'141           | 149'644               |
| Monitoringwert Zürcher Fluglärmindex (ZFI)                                       | nicht verfügbar   | 57'123            | 58'785                |
| Anzahl Lärmmessstellen (in Betrieb)                                              | 14 (14)           | 13 (14)           | 14 (14)               |
| Tagesfluglärmbelastung <sup>8)</sup> am NMT 1 / 3 / 6 / 10 (dB[A]) <sup>9)</sup> | 67 / 59 / 66 / 58 | 66 / 58 / 66 / 57 | 66 / 58 / 66 / 57     |
| Anzahl registrierter Flugwegabweichungen / eingeleiteter Ermittlungen            | 5'964 / 141       | 5'283 / 117       | 4'025 / 166           |
| Anzahl Nachtflugbewegungen (22 – 6 Uhr)                                          | 10'914            | 10'036            | 10'696                |
| davon in der ersten Nachtstunde (22 – 23 Uhr)                                    | 8'618             | 7'947             | 8'340                 |
| Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen <sup>10)</sup>              | 222               | 186               | 273                   |
| davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge                                        | 63                | 67                | 82                    |
| davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge                                         | 21                | 8                 | 8                     |
| davon diverse Ursachen                                                           | 138               | 111               | 183 <sup>11)</sup>    |
| Schallschutz Programm 2010: Anzahl sanierter Objekte <sup>12)</sup>              | 4'750             | 4'200             | 3'650                 |
| Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen <sup>13)</sup>                             | 3'143             | 2'394             | 3'149                 |

1) Flugbetrieb im LTO-Zyklus (bis 915 m) unter Berücksichtigung effektiver Triebwerkleistungen, APU, Triebwerkstarts und Flugzeugzelle

2) Gemäss GHG-Protokoll: eigene Quellen Flughafen Zürich AG (Fahrzeuge, Maschinen, Heizungen)

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

4) Gemäss GHG-Protokoll: Flugzeuge im LTO-Zyklus und gesamte Reisstrecke (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

5) Rückwirkend neue Methode für die Ermittlung der Verbrauchswerte

6) Umhüllende der Tag- und Nachtwerte

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

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

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

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

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

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

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



---

# HINTERGRUNDGESPRÄCH – INTERVIEW MIT HANSPETER MOLL

---

LEITER AIRFIELD MAINTENANCE, FLUGHAFEN ZÜRICH AG



**D**ie Abteilung Airfield Maintenance ist für die Unterhalts- und Neubauarbeiten sämtlicher Flächeninfrastrukturen und technischen Anlagen im Aussenbereich am Flughafen Zürich verantwortlich und im Geschäftsbereich Operations angesiedelt. Leiter Hanspeter Moll und sein Team kümmern sich um Flugbetriebsflächen, Strassen, technische Anlagen, Grünflächen, den Tiefbau, das Fahrzeugcenter, das Servicecenter, die Wasser- und Abfallbewirtschaftung und den Winterdienst. Kein Tag vergeht ohne irgendeine Herausforderung.

**FLUGHAFEN ZÜRICH AG (FZAG)** Airfield Maintenance ist sehr breit gefächert. Gibt es einen gemeinsamen Kernauftrag, der sich durch alle Sektionen zieht?

**HANSPETER MOLL (HM)** Der gemeinsame Nenner lautet: «Die bestehende Infrastruktur betreiben und baulich unterhalten.» Unser oberstes Ziel muss dabei immer der reibungslose Flugbetrieb sein. Wir müssen Störungen im Betrieb nach Möglichkeiten vermeiden, denn Störungen werden von Flughafenpartnern und der Öffentlichkeit schnell wahrgenommen und beurteilt. Deshalb muss der Flugbetrieb einfach funktionieren.

**FZAG** Gerade der Winterbeginn Ende Jahr 2014 brachte aber grössere Störungen ...

**HM** Wir sind definitiv an unsere Grenzen gestossen. Gerade über die Tage nach Weihnachten hat es so stark geschneit, dass wir den längsten Schneeräumungseinsatz in der Geschichte des Winterdienstes absolvierten: 116 Stunden lang waren die Räumungstruppen ohne Unterbruch im Einsatz. Die Pisten wurden teilweise bis zu 17 Mal an einem Tag freigeräumt. Die 24-Stunden-Störfallorganisation wird in den Wintermonaten durch Schneeräumungen und Enteisungen der Betriebsflächen inklusive der dabei anfallenden Abwasserentsorgung zusätzlich gefordert.

Unsere Equipe vom Winterdienst hat wirklich Unglaubliches geleistet. Klar, Verspätungen lassen sich nicht vermeiden. Am Flughafen Zürich können wir aber dank der grossen Erfahrung schnell intervenieren und dank unserem breiten Erfahrungsschatz Synergien optimieren.

**FZAG** Airfield Maintenance kümmert sich auch um den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Pisten, Rollwege und Flugzeugabstellplätze. Eines der grossen und mehrjährigen Projekte in diesem Bereich – die Pistensanierung 14/32 – kam dieses Jahr zum Abschluss. Sind Sie zufrieden mit dem Resultat?

**HM** Sehr! Das Baugesuch für die Sanierung wurde im Mai 2011 eingereicht; ab dem Jahr 2012 liefen in einem Teilprojekt vorbereitende Baumassnahmen. Die grossen Arbeiten erfolgten jedoch in der Haupt-

phase von März bis Oktober 2014. Um den Flugbetrieb minimal zu beeinträchtigen, fanden diese Sanierungsarbeiten in der Nacht statt. Ausserdem musste sichergestellt werden, dass jeweils pünktlich zu Beginn des Flugbetriebs morgens die Piste 14 wieder freigegeben war. Die Sanierungsarbeiten konnten termingerecht in rund 100 Baunächten und im Budget absolviert werden. Ausserdem blieben wir von Unfällen verschont und konnten dank verschiedenen Anwohneranlässen mit Besichtigungen der Piste während der nächtlichen Bauarbeiten viel Verständnis und Interesse abholen. Es war ein echtes Herzblutprojekt – nicht nur für mich, sondern auch für die ganze Abteilung, die externen Baupartner und Planer sowie für weitere Fachabteilungen wie Lärmmanagement, Anwohnerschutz, Public Affairs und Corporate Communication. Jeder war ein wichtiges Rädchen im Getriebe.

**FZAG** Welche weiteren Bauprojekte haben Sie beschäftigt?

**HM** Seit der 5. Ausbautappe im Jahr 2004 wurden nie mehr so viele Tiefbauprojekte ausgeführt und abgeschlossen. Ein grosses Moment war die Einweihung der Schallschutzhalle im Juni. Ein imponierendes Bauwerk und ein weiteres schönes Beispiel, wie Hochbau und Tiefbau zusammen mit externen Partnern an einem übergeordneten Projekt zusammenarbeiten. Die Standplätze Echo Nord wurden im November schrittweise dem Betrieb übergeben, und zwei weitere Standplätze wurden für das Handling eines Airbus A380 aufgerüstet. Aber auch den Ab-

schluss der letzten Etappe der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) gilt es zu erwähnen.

**FZAG** Was gefällt Ihnen besonders an Ihrer Aufgabe?

**HM** Mein Arbeitsgebiet ist so vielseitig – ich bewege mich im komplexen System Flughafen Zürich zwischen Menschen, Technik, Behörden, Arbeitsgesetzen und Betrieb. Ich freue mich auch auf die nächsten Projekte. Grossen Respekt habe ich vor «The Circle», da laufen bereits die Vorbereitungsarbeiten für den Tiefbau. Auch die Organisation für die Pistensanierung 10/28, die Umrollung Piste 28, die Standplatzenerweiterung Zone West und Süd müssen wir anpacken. Ausserdem ist es mir ein stetes Anliegen, die Fachkompetenz der Abteilung im Interesse der Unternehmung zu erhalten und zu stärken.

Hanspeter Moll begann seine Flughafenkarriere im Jahr 1988 als Projektleiter der Masterplanung und übernahm nach drei Jahren den Unterhalt Hochbauten & Tiefbauten. Seit dem Jahr 2004 waltet der 57-Jährige als Leiter Airfield Maintenance der Flughafen Zürich AG mit rund 140 Mitarbeitenden und 12 Lernenden in 30 Berufsgruppen.



Früngli





# 39 Sorten

SPRÜNGLI

Mit viel Liebe und Sorgfalt sind die Glasvitrinen der Confiserie Sprüngli im Airport Center eingerichtet worden. Neben den bekannten Spezialitäten Luxemburgerli, Gaufrettes und Zürcher Hüppen werden im Shop insgesamt 39 Pralines und Truffes angeboten. Die schokoladenen Köstlichkeiten werden dank dem neuen Ladenlokal noch besser in Szene gesetzt.

# CORPORATE GOVERNANCE

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

## KONZERN- UND KAPITALSTRUKTUR

### Konzernstruktur

Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die Segmentberichterstattung (siehe Finanzbericht, Konzernrechnung nach IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Seiten 80 und 81) verwiesen. Nebst der an der SIX kotierten Flughafen Zürich AG,

Kloten (Valoren-Nr. 1056796, ISIN CH0010567861), mit einer Börsenkapitalisierung von CHF 4.1 Mrd. per Stichtag, gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften konsolidiert:

| Gesellschaft                       | Sitz              | Aktienkapital  | Beteiligungsquote |
|------------------------------------|-------------------|----------------|-------------------|
| Zurich Airport International AG    | Kloten            | CHF 100'000    | 100.0 %           |
| Zurich 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 50.00. Alle Aktien sind gleichermassen dividendenberechtigt und – soweit sie im Aktienbuch entsprechend eingetragen sind – stimmberechtigt. Es bestehen per Stichtag kein genehmigtes oder bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine und keine ausstehenden Wandelanleihen oder Optionen.

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

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

| (CHF in 1'000)                                          | 31.12.2014       | 31.12.2013       | 31.12.2012       |
|---------------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Aktienkapital                                           | 307'019          | 307'019          | 307'019          |
| Gesetzliche Reserven                                    |                  |                  |                  |
| Allgemeine Reserven aus Kapitaleinlagen                 | 509'980          | 509'980          | 509'980          |
| Allgemeine Reserven                                     | 42'370           | 42'370           | 42'370           |
| Reserven für eigene Aktien                              | 1'098            | 1'335            | 1'467            |
| Freie Reserven                                          | 107'609          | 107'372          | 107'240          |
| Bilanzgewinn                                            |                  |                  |                  |
| Gewinnvortrag                                           | 667'034          | 576'457          | 473'435          |
| Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2013 / 2012 / 2011 | - 61'368         | - 58'308         | - 57'389         |
| Jahresgewinn                                            | 234'960          | 148'885          | 160'411          |
| <b>Total Eigenkapital</b>                               | <b>1'808'702</b> | <b>1'635'110</b> | <b>1'544'533</b> |

## AKTIONARIAT UND MITWIRKUNGSRECHTE

### Bedeutende Aktionäre

Per Stichtag, 31. Dezember 2014, 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, die mit einer Beteiligung von mehr als 3 % der stimmberechtigten Aktien im Aktienregister eingetragen sind. Informationen betreffend im Berichtsjahr publizierte Über- oder Unterschreitungen von Schwellenwerten von Art. 20 BEHG können auf der Veröffentlichungsplattform der Offenlegungsstelle der Schweizer Börse unter dem Link [www.six-exchange-regulation.com/obligations](http://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, die 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](http://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 CHF 1.0 Mio. vertreten, die Traktandierung eines Verhandlungsgegenstands verlangen. Entsprechende Begehren sind gemäss Art. 12 Abs. 3 der Statuten unter Nachweis der Berechtigung und unter genauer Bezeichnung des verlangten Verhandlungsgegenstands und mit einem konkret ausformulierten Beschlussantrags schriftlich bei der Gesellschaft zuhanden des Verwaltungsrats einzureichen. Es können nur Begehren berücksichtigt werden, die 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, oder durch den unabhängigen Stimmrechtsvertreter vertreten lassen. Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung dürfen andere Aktionäre vertreten, sofern es sich nicht um eine institutionalisierte Vertretung handelt. Gemäss Art. 14 Abs. 3 der Statuten kann der Verwaltungsrat Verfahrensvorschriften über die Teilnahme und Vertretung an der Generalversammlung aufstellen und insbesondere die Erteilung von Weisungen an den unabhängigen Stimmrechtsvertreter näher regeln. Er sorgt dafür, dass die Aktionäre dem unabhängigen Stimmrechtsvertreter auch elektronische Vollmachten und Weisungen erteilen können.

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.

### 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 Verwaltungsrats der Barry Callebaut AG, seit Dezember 2005 Vizepräsident bzw. seit Dezember 2014 Mitglied des Verwaltungsrats der Barry Callebaut AG sowie seit Dezember 2007 Präsident des Verwaltungsrats der Oettinger Davidoff Group, Präsident des Verwaltungsrats seit GV 2000.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsident des Verwaltungsrats 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 und Präsident des Stiftungsrats Avenir Suisse.

#### Guglielmo Brentel

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

- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vizepräsident des Conseil de Fondation Ecole Hôtelière, Lausanne, und Mitglied des Hochschulrats HTW, Chur.

#### 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.

#### 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 Landwirtschaftsbetriebs und Ausbildung von Lehrlingen (bis 2007), politische Tätigkeit als Mitglied des Zürcher Kantonsrats (1987 bis 2010), des Stadtrats von Wädenswil (1998 bis 2006) und als Stadtpräsident von Wädenswil (2006 bis 2010), Mitglied des Regierungsrats 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-Verkehrsrats, 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 Bodensee-konferenz, 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 Schörling 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: Verwaltungsratsmitglied der Imbrex Holding AG und der Badrutt's Palace Hotel AG, Stiftungsrat Eleonorenstiftung (Kinderspital Zürich).

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

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

#### Interne Organisation

**Präsident des Verwaltungsrats:** Andreas Schmid (wird von der Generalversammlung auf jeweils einjährige Amtsdauer gewählt)  
**Vizepräsident des Verwaltungsrats:** Lukas Briner

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

#### Audit & Finance Committee

**Mitglieder:** Ulrik Svensson (Vorsitz), Guglielmo Brentel, Ernst Stocker, 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 Finanzierungspolitik 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 (werden von der Generalversammlung auf jeweils einjährige Amtsdauer gewählt)

**Aufgaben:** Das Committee befasst sich mit allen Fragen der Ernennung und nötigenfalls Abberufung von Mitgliedern der obersten Unternehmensführung und deren Entschädigung sowie mit Fragen der Nachfolgeplanung. Es 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 acht Sitzungen mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von rund sechs Stunden, für das Audit & Finance Committee drei, für das Nomination & Compensation Committee sieben und für das Public Affairs Committee drei Sitzungen von durchschnittlich je zwei Stunden.

Die Committees verabschieden Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats, veranlassen Abklärungen durch interne oder externe Stellen und stellen Anträge an den Gesamtverwaltungsrat. Die Committees fassen jedoch keine abschliessenden materiellen Beschlüsse.

Als regelmässige Teilnehmer werden zu den Sitzungen des Verwaltungsrats der Vorsitzende und die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Audit & Finance Committee der CEO, der CFO, der Leiter Financial Services, der interne Revisor, der leitende Revisor der externen Revisionsstelle KPMG AG und der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Nomination & Compensation Committee der CEO, der Bereichsleiter Services, der Leiter Human Resources und der Generalsekretär und zu den Sitzungen des Public Affairs Committee 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.

### 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, die als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrats bzw. des Audit & Finance Committee zur Wahrnehmung der Oberaufsicht ausgestaltet ist, wurden im Berichtsjahr unter anderem Leistungs- und Kostenkontrollen bei bestimmten Airport-Operationen, insbesondere im Bereich Security, sowie Überprüfungen des Mahnwesens durchgeführt. Es haben auch Nachfolgeaktivitäten zu früheren Prüfungen stattgefunden. Die interne Revision rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit & Finance Committee.

---

## 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 von 15. Januar 2008 bis 31. Dezember 2014.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

**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: Verwaltungsratsmitglied bei AMG, Astana (Kasachstan).

**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- und Controllingfunktionen 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 bei Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), Bengaluru, Indien, und bei BH Airports Ltd. Confins, Belo Horizonte, Brasilien.

## 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 and Commercial Officer bei Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), Bengaluru, Indien.
- Wiedereintritt in die Flughafen Zürich AG und Übernahme der Geschäftsleitungsfunktion per Juli 2008. Vorsitzender der Geschäftsleitung ab 1. Januar 2015.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

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

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

## VERGÜTUNGEN, BETEILIGUNGEN UND DARLEHEN

### Vergütungen

Die gestützt auf Art. 25 ff. der Statuten geltenden Regelungen betreffend Vergütungen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sowie die im Berichtsjahr ausgerichteten Vergütungen sind im separaten Vergütungsbericht (siehe Seite 51 bis 54) ausgewiesen.

## 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, Martin Schaad, ist seit 2014 im Amt, das 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 324'500 (2013: CHF 319'000). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahe Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 66'400 (2013: CHF 155'100). Für Nichtprüfungsdienstleistungen wurden für Steuerberatung CHF 122'800 (2013: CHF 22'400), für IT-Beratung CHF 0 (2013: CHF 24'100) sowie für sonstige Beratungsdienstleistungen CHF 19'000 (2013: CHF 184'700) in Rechnung gestellt.

Das Audit & Finance Committee nimmt die Aufsicht und Kontrolle über die externe Revision wahr. Es befasst sich namentlich mit der Formulierung und Genehmigung der integrierten Prüfungsplanung, die neben dem Prüfungsplan der externen Revision auch denjenigen der internen Revision umfasst. Weiter beurteilt und analysiert das Audit & Finance Committee die jeweiligen Prüfungsberichte und genehmigt die Honorare der externen Revision. Die Revisionsstelle erstattet schriftlich Bericht über die Feststellungen zu den vereinbarten Prüfungshandlungen für den Halbjahresabschluss sowie über die Ergebnisse der Zwischenrevision und der Jahresabschlussprüfung. Der leitende Revisor der externen Revisionsstelle nimmt jeweils an den Sitzungen des Audit & Finance Committee teil.

## INFORMATIONSPOLITIK

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

Für weitere Informationen verweisen wir auf Investor Relations: [www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations](http://www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations).

### Kontaktadressen

Flughafen Zürich AG  
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

### Investor Relations

Lukas Brosi  
[investor.relations@zurich-airport.com](mailto:investor.relations@zurich-airport.com)

### Corporate Communication

Sonja Zöchling  
[medien@zurich-airport.com](mailto:medien@zurich-airport.com)

# VERGÜTUNGSBERICHT

Der nachfolgende Vergütungsbericht beschreibt die Grundsätze der Vergütungspolitik der Flughafen Zürich AG sowie die damit zusammenhängenden Entscheidungskompetenzen und Vergütungselemente. Basis für die Offenlegung bildet die per 1. Januar 2014 in Kraft gesetzte Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften.

Nach Annahme der sog. «Abzockerinitiative» durch die Schweizer Stimmbevölkerung im Frühjahr 2013 hat der Bundesrat die Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften («VegüV») erlassen und per 1. Januar 2014 in Kraft gesetzt. Als Folge der Umsetzung dieser neuen Vorschriften werden im vorliegenden Geschäftsbericht die in den früheren Berichten jeweils an verschiedenen Stellen – einerseits im Corporate-Governance-Bericht und andererseits im Anhang zur Konzernrechnung – aufgeführten Angaben zu den Vergütungen zusammengezogen und neu an dieser Stelle unter dem Titel «Vergütungsbericht» präsentiert. Um dabei eine vollständige Vergleichbarkeit der nunmehr gestützt auf die VegüV-Vorgaben ausgestalteten Angaben zu den Vergütungen des Berichtsjahrs mit denjenigen des Vorjahrs gewährleisten zu können, sind Letztere in einigen Punkten angepasst und somit nicht unverändert aus dem Geschäftsbericht 2013 übernommen worden.

## I. VERGÜTUNGSPOLITIK DER FLUGHAFEN ZÜRICH AG

### 1. Grundlagen und Grundsätze

Die bei der Flughafen Zürich AG geltenden Regeln bezüglich Vergütungen basieren auf den gesellschafts- und kapitalmarktrechtlichen Vorgaben von Obligationenrecht, VegüV und SIX-Regularien sowie auf den Gesellschaftsstatuten und gestützt darauf erlassenen Beschlüssen und Reglementen.

Die zur Umsetzung der VegüV erforderliche Statutenrevision ist bereits an der ordentlichen Generalversammlung 2014 durchgeführt worden. Demgemäss sind – im Einklang mit den neuen Vorschriften – die massgeblichen Grundlagen der Vergütungen statutarisch verankert. Basierend darauf hat die Generalversammlung 2014 die maximalen Gesamtbeträge, die für die Vergütungen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung im Geschäftsjahr 2015 zur Verfügung stehen, genehmigt. Für die Gegenstand des vorliegenden Vergütungsberichts bildenden Vergütungen 2014

bestehen hingegen keine von der Generalversammlung beschlossenen Maxima.

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

### 2. Komponenten und Festsetzungsverfahren

#### → für die Vergütung der Mitglieder des Verwaltungsrats

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

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

#### → für die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsleitung

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

in mit einer vierjährigen Sperrfrist versehenen Aktien der Gesellschaft ausgerichtet, womit das Anreizsystem auch ein auf eine langfristige Perspektive ausgerichtetes Element miteinschliesst.

Die Bemessung des festen Lohnanteils erfolgt nach pflichtgemäsem Ermessen. Die Bemessung des variablen Anteils ist abhängig vom Erreichungsgrad des vom Verwaltungsrat für das betreffende Geschäftsjahr definierten Zielwerts für den Unternehmenserfolg. Als Zielwert diente bis und mit 2013 der Airport Value Added. Ab dem Geschäftsjahr 2014 ist das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern EBIT (exkl. Lärmeinfluss) gemäss Budget massgebend. Bis und mit 2013 war der variable Anteil in untergeordnetem Umfang (0 – 15 %) auch vom Erreichen von individuell pro Geschäftsleitungsmitglied definierten Zielen abhängig. Der für eine 100 %ige Zielerreichung veranschlagte Zielbonus beträgt für den CEO 100 % und für die übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung 50 % der Basisvergütung. Die variable Vergütung ist im Falle überschüssender Zielerreichung bei 150 % des Zielbonus limitiert, im Falle eines Zielerreichungsgrades von unter 70 % entfällt sie vollständig.

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

### **3. Genehmigung durch die Generalversammlung**

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

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

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

## II. AUSGERICHTETE VERGÜTUNGEN

Die tatsächlich pro Geschäftsjahr ausgerichteten Vergütungen sind die folgenden:

### 1. VERGÜTUNGEN DES VERWALTUNGSRATS

a) für das Berichtsjahr (2014):

| (CHF)                    |                                                       | Verwaltungs-<br>entschädigung | Sitzungsgelder für<br>VR-Sitzungen | Committee-<br>Entschädigungen | Sitzungsgelder für<br>Committees | Sozialleistungen | Total          |
|--------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|------------------|----------------|
| Name                     | Funktion                                              |                               |                                    |                               |                                  |                  |                |
| Andreas Schmid           | Präsident                                             | 150'000                       | 20'000                             | 15'000                        | 30'000                           | 30'398           | 245'398        |
| Dr. Lukas Briner         | Vizepräsident                                         | 60'000                        | 17'500                             | 10'000                        | 25'000                           | 11'760           | 124'260        |
| Martin Candrian *        | Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee *         | 15'000                        | 5'000                              | 3'333                         | 2'500                            | 2'486            | 28'319         |
| Ulrik Svensson **        | Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee **        | 45'000                        | 20'000                             | 8'333                         | 7'500                            | 11'830           | 92'663         |
| Dr. Kaspar Schiller      | Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee | 49'473                        | 21'988                             | 10'994                        | 19'240                           | 0                | 101'695        |
| Ernst Stocker            | Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee         | 0                             | 7'500                              | 0                             | 3'000                            | 1'537            | 12'037         |
| Guglielmo L. Brentel *** | Mitglied ***                                          | 34'391                        | 5'732                              | 3'821                         | 0                                | 0                | 43'944         |
| Corine Mauch             | Mitglied                                              | 20'000                        | 10'875                             | 0                             | 0                                | 4'519            | 35'394         |
| Dr. Martin Wetter        | Mitglied                                              | 45'000                        | 20'000                             | 5'000                         | 17'500                           | 8'688            | 96'188         |
| <b>Total</b>             |                                                       | <b>418'864</b>                | <b>128'595</b>                     | <b>56'481</b>                 | <b>104'740</b>                   | <b>71'218</b>    | <b>779'898</b> |

Zusätzlich bezahlt wurden folgende Pauschalentschädigungen:

|                                                                                                             |                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich (als Teil der auf Ernst Stocker entfallenden Vergütung) | 84'500         |
| an die Stadt Zürich (als Teil der auf Corine Mauch entfallenden Vergütung)                                  | 41'625         |
| <b>Gesamttotal</b>                                                                                          | <b>906'023</b> |

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag (für das Jahr 2014 noch nicht anwendbar)

\* Mitglied des Verwaltungsrats sowie Vorsitz Audit & Finance Committee bis 10.4.2014

\*\* Vorsitz Audit & Finance Committee seit 10.4.2014

\*\*\* Mitglied des Verwaltungsrats seit 10.4.2014

b) für das Vorjahr (2013):

| (CHF)               |                                                       | Verwaltungs-<br>entschädigung | Sitzungsgelder für<br>VR-Sitzungen | Committee-<br>Entschädigungen | Sitzungsgelder für<br>Committees | Sozialleistungen <sup>1)</sup> | Total <sup>1)</sup> |
|---------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---------------------|
| Name                | Funktion                                              |                               |                                    |                               |                                  |                                |                     |
| Andreas Schmid      | Präsident                                             | 150'000                       | 25'000                             | 15'000                        | 37'500                           | 32'230                         | 259'730             |
| Dr. Lukas Briner    | Vizepräsident                                         | 60'000                        | 25'000                             | 10'000                        | 32'500                           | 13'603                         | 141'103             |
| Martin Candrian     | Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee           | 45'000                        | 22'500                             | 10'000                        | 5'000                            | 8'074                          | 90'574              |
| Dr. Kaspar Schiller | Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee | 49'548                        | 27'526                             | 11'011                        | 22'021                           | 0                              | 110'106             |
| Ernst Stocker       | Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee         | 0                             | 10'125                             | 0                             | 3'375                            | 1'976                          | 15'476              |
| Corine Mauch        | Mitglied                                              | 25'000                        | 12'750                             | 0                             | 0                                | 5'525                          | 43'275              |
| Ulrik Svensson      | Mitglied                                              | 45'000                        | 22'500                             | 5'000                         | 5'000                            | 11'343                         | 88'843              |
| Dr. Martin Wetter   | Mitglied                                              | 45'000                        | 25'000                             | 5'000                         | 17'500                           | 9'302                          | 101'802             |
| <b>Total</b>        |                                                       | <b>419'548</b>                | <b>170'401</b>                     | <b>56'011</b>                 | <b>122'896</b>                   | <b>82'053</b>                  | <b>850'909</b>      |

Zusätzlich bezahlt wurden folgende Pauschalentschädigungen:

|                                                                                                             |                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich (als Teil der auf Ernst Stocker entfallenden Vergütung) | 91'500         |
| an die Stadt Zürich (als Teil der auf Corine Mauch entfallenden Vergütung)                                  | 47'250         |
| <b>Gesamttotal</b>                                                                                          | <b>989'659</b> |

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag (für das Jahr 2013 noch nicht anwendbar)

- 1) Die für das Jahr 2013 im Geschäftsbericht des Vorjahrs ausgewiesenen Beträge für Sozialleistungen beinhalteten irrtümlicherweise nur die arbeitgeberseitigen Beiträge. In der vorstehenden, korrigierten Tabelle sind nun auch die ebenfalls von der Gesellschaft getragenen, arbeitnehmerseitigen Beiträge im Gesamtbetrag von CHF 37'066 mitberücksichtigt. Die Beträge in den Spalten Sozialleistungen und Total sind deshalb nicht mit den im Geschäftsbericht 2013 (Seiten 117 und 133) ausgewiesenen Beträgen identisch.

Weder im Jahr 2013 noch im Jahr 2014 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

## 2. VERGÜTUNGEN DER GESCHÄFTSLEITUNG

a) für das Berichtsjahr (2014):

| (CHF)                                  | Salär            | Bonus<br>(Baranteil) <sup>3)</sup> | Bonus<br>(Aktienanteil) <sup>3)</sup> | Vorsorge- und<br>Sozialaufwand <sup>1)</sup> | Diverses       | Total CHF        | Aktien in Stück <sup>2)</sup> | CHF je Aktie <sup>2)</sup> |
|----------------------------------------|------------------|------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------|----------------|------------------|-------------------------------|----------------------------|
| Name                                   |                  |                                    |                                       |                                              |                |                  |                               |                            |
| Thomas E. Kern (CEO)                   | 393'333          | 314'706                            | 157'294                               | 203'550                                      | 26'479         | 1'095'362        | 236                           | 666.50                     |
| Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung | 1'173'332        | 469'392                            | 234'608                               | 458'398                                      | 136'263        | 2'471'993        | 352                           | 666.50                     |
| <b>Total</b>                           | <b>1'566'665</b> | <b>784'098</b>                     | <b>391'902</b>                        | <b>661'948</b>                               | <b>162'742</b> | <b>3'567'355</b> | <b>588</b>                    |                            |

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag (für das Jahr 2014 noch nicht anwendbar)

- 1) Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.
- 2) Die oben aufgeführten Bonus-Aktien basieren auf dem Aktienkurs per Jahresende. Die definitive Anzahl Aktien wird gemäss Kurswert zum Zeitpunkt der Ausrichtung berechnet.
- 3) Die Zuteilung wird auf ganze Aktien abgerundet und ein verbleibender Restbetrag dem Baranteil zugeschlagen. Dadurch kann sich die Aufteilung des Bonus in Bar- und Aktienanteil, bei unverändertem Gesamtbonus, noch geringfügig verändern.

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

bericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand). Im Jahr 2014 wurden Dienstaltergeschenke an zwei Mitglieder der Geschäftsleitung ausgerichtet, die in den in den Spalten «Diverses» und «Vorsorge- und Sozialaufwand» ausgewiesenen Beträgen enthalten sind. Im Übrigen wurden keine weiteren langfristigen Vergütungen und auch keine Abgangsentschädigungen ausgerichtet.

b) für das Vorjahr (2013):

| (CHF)                                  | Salär            | Bonus<br>(Baranteil) | Bonus<br>(Aktienanteil) | Vorsorge- und<br>Sozialaufwand <sup>1)</sup> | Diverses       | Total CHF        | Aktien in Stück | CHF je Aktie |
|----------------------------------------|------------------|----------------------|-------------------------|----------------------------------------------|----------------|------------------|-----------------|--------------|
| Name                                   |                  |                      |                         |                                              |                |                  |                 |              |
| Thomas E. Kern (CEO)                   | 380'000          | 293'836              | 146'204                 | 158'058                                      | 26'479         | 1'004'577        | 271             | 539.50       |
| Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung | 1'120'000        | 413'390              | 228'748                 | 385'875                                      | 85'870         | 2'233'883        | 424             | 539.50       |
| <b>Total</b>                           | <b>1'500'000</b> | <b>707'226</b>       | <b>374'952</b>          | <b>543'933</b>                               | <b>112'349</b> | <b>3'238'460</b> | <b>695</b>      |              |

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag (für das Jahr 2013 noch nicht anwendbar)

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

In der bisherigen Berichterstattung (bis und mit Geschäftsbericht 2013) wurden als Bonusbeträge jeweils die auf Basis von Annahmen zum Jahresergebnis bestimmten Abgrenzungsbeträge eingesetzt und im Folgejahr ergänzend der für die Gesamtvergütung der Geschäftsleitung effektiv ausgerichtete Gesamtbetrag ausge-

wiesen. Ab dem vorliegenden Geschäftsbericht 2014 werden nun die effektiv ausgerichteten Bonusbeträge ausgewiesen. Die obenstehende Tabelle mit den Angaben des Geschäftsjahrs 2013 ist nach diesem neuen Berichtsmodus erstellt und ist deshalb nicht mit der im Geschäftsbericht des Vorjahrs enthaltenen Tabelle identisch.

## 3. DARLEHEN, KREDITE, NICHT MARKTÜBLICHE VERGÜTUNGEN

Weder im Jahr 2013 noch im Jahr 2014 wurden Darlehen oder Kredite an Mitglieder des Verwaltungsrats oder der Geschäftsleitung gewährt oder nicht marktübliche Vergütungen an den Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern nahestehende Personen ausgerichtet.

Wir haben den beigefügten Vergütungsbericht vom 12. März 2015 der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfung beschränkte sich dabei auf die Angaben gemäss Art. 14 – 16 der Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften (VegüV) im Abschnitt «II. Ausgerichtete Vergütungen» auf den Seiten 53 bis 54 des Vergütungsberichts.

#### Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Erstellung und sachgerechte Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit dem Gesetz und der Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften (VegüV) verantwortlich. Zudem obliegt ihm die Verantwortung für die Ausgestaltung der Vergütungsgrundsätze und die Festlegung der einzelnen Vergütungen.

#### Verantwortung des Prüfers

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

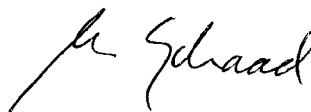
Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Angaben zu den Vergütungen, Darlehen und Krediten gemäss Art. 14 – 16 VegüV zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies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

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

#### Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht der Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr dem Gesetz und den Art. 14 – 16 der VegüV.

KPMG AG



Martin Schaad  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor



Samuel Seiler  
Zugelassener Revisionsexperte

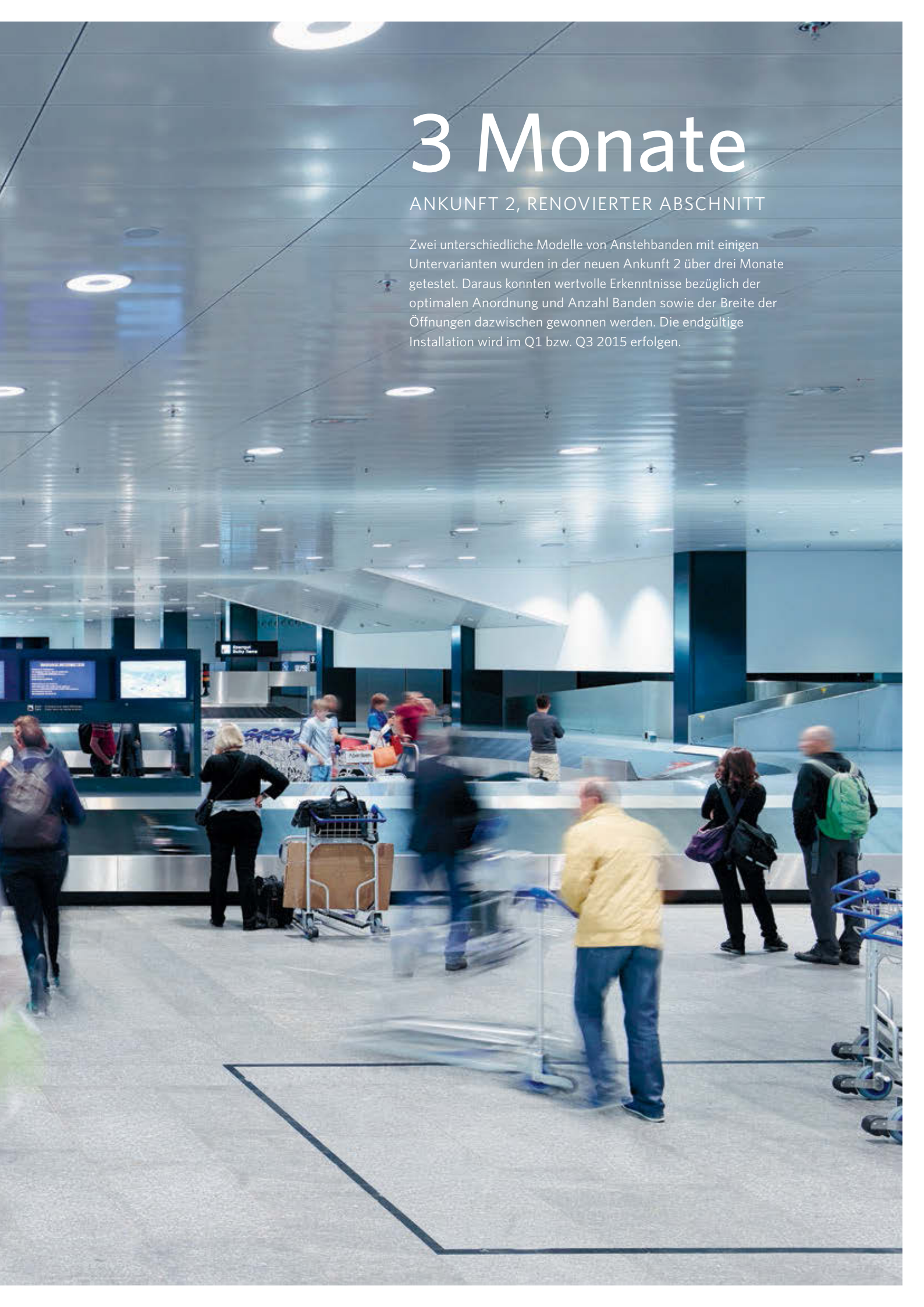
Zürich, 12. März 2015



# 3 Monate

## ANKUNFT 2, RENOVIERTER ABSCHNITT

Zwei unterschiedliche Modelle von Anstehbänden mit einigen Untervarianten wurden in der neuen Ankunft 2 über drei Monate getestet. Daraus konnten wertvolle Erkenntnisse bezüglich der optimalen Anordnung und Anzahl Bänder sowie der Breite der Öffnungen dazwischen gewonnen werden. Die endgültige Installation wird im Q1 bzw. Q3 2015 erfolgen.



# RISK MANAGEMENT

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

## Risk Management als Führungs- und Arbeitsinstrument

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

- Risikopolitische Ziele und Grundsätze
- Risk-Management-Organisation
- Risk-Management-Prozess (Methode zur Risikobewältigung)
- Risikoberichterstattung 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 identifizierte Risiko im Detail und bewertet dies 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 Themenbereichs 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 Verwaltungsrats.

### Aktuelle Risikosituation

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

#### 1. Rechtliche Unsicherheiten

Verschiedene in- oder ausländische Restriktionen könnten dazu führen, dass die Flughafen Zürich AG ihre Infrastrukturen nicht vollumfänglich nutzen kann 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 satellitengestützten 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)

Am 26. Juni 2013 setzte der Bundesrat das SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich mit Ausnahme des Lärms fest. Mit dem Entschluss, die Raumsicherung für eine Parallelpiste nicht weiter zu verfolgen, hat das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie

und Kommunikation (UVEK) die einzige Variante fallengelassen, die gemäss den heutigen Prognosen die langfristige Nachfrage 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 Moorfestsetzungsverfahren in Pistennähe

Auf beiden Seiten der Piste 14/32 befinden sich Flachmoore von nationaler Bedeutung. Der Bundesrat hat den für den Flughafen verbindlichen Perimeter 1994 und 1998 festgelegt. Die Grenzen des Flachmoors verlaufen ausserhalb der Sicherheitsstreifen der Piste 14/32. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Grenzen des Flachmoors zukünftig näher an diese Piste zu liegen kommen. Da der verfassungsmässige Schutz der Moore keine Interessenabwägung zwischen Moorschutz und Safety zulässt, könnten zukünftig im betroffenen Sicherheitsstreifen der Piste 14/32 keine Safety-Massnahmen mehr durchgeführt werden, was zu Einschränkungen des Flugbetriebs auf der Piste 14/32 oder Änderungen der Flugrouten führen kann.

##### 1.4 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. Ein Teil dieser Massnahmen wurden in der Zwischenzeit umgesetzt oder sind in der Umsetzung, andere beim Bund beantragt. Ohne Verbesserung der Sicherheit drohen Kapazitätseinschränkungen und damit eine Beeinträchtigung der geschäftlichen Entwicklung.

##### 1.5 Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

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

- 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.

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 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.

### 1.6 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, die 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 oder ein Vergleich vorliegt. 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, wird bei anderen Elementen ein negativer Einfluss auf das Ergebnis nicht ausgeschlossen.

## 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 rund 55 % beim Passagieraufkommen sowie rund 54 % beim Verkehrsaufkommen am Flughafen Zürich. 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, die 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 2014 rund CHF 192 Mio. für den Anwohnerschutz ausgegeben, davon rund CHF 40 Mio. für Rückerstattungen von durch Hauseigentümer finanzierte 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 48 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, das 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 Enteignungsschädigungen vorzunehmen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bis zu diesem Zeitpunkt entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Cases») 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.

Die Flughafen Zürich AG hatte am 8. März 2006 mit dem Kanton Zürich einen Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 abgeschlossen. Ziel dieses Zusatzvertrags war es, die Risiken des Flughafens aus formellen Enteignungen zu limitieren. Gemäss diesem Zusatzvertrag verpflichtete sich der Kanton Zürich zur Übernahme der Vorfinanzierung sämtlicher «alten» Lärmverbindlichkeiten, wenn bei der Auszahlung der ersten formellen Enteignungsentschädigungen das Risiko bestand, 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.

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 Zusatzvertrags 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, die ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt wurden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinbarte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits finanziert waren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfiel für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese «alten» Entschädigungen. Ebenfalls ab diesem Zeitpunkt erhielt der Kanton Zürich einen aufgrund des Zusatzvertrags definierten Anteil an den vereinnahmten Lärmgebühren.

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.

Mit weiteren Urteilen vom 8. Juni 2010 und vom 9. Dezember 2011 setzte das Bundesgericht den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied abschliessend über die anzuwendende Berechnungs-

methode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Mit diesen Entscheiden wurde die rechtliche Grundlage für die Abwicklung weiterer offener Entschädigungsforderungen geschaffen.

Basierend auf diesen Bundesgerichtsentscheiden und weiteren seither letztinstanzlich entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2010 und 2011 je eine Neueinschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vor, was jeweils zur Anpassung der Rückstellungen für formelle Enteignungen und gleichzeitig des immateriellen Vermögenswerts aus Recht zur formellen Enteignung führte. Die letzte aktualisierte Berechnung per 31. Dezember 2011 ergab geschätzte Lärmkosten in der Höhe von CHF 740.6 Mio. Dieser Kostenschätzung liegen nach wie vor viele Annahmen zugrunde, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung.

Da im schlechtesten Fall (aktualisierter «Negative Case») die gesamten Lärmkosten den angepassten Schwellenwert gemäss Zusatzvertrag bis Ende des Geschäftsjahrs 2013 überstiegen, blieb auch die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich unverändert bestehen.

Im zweiten Halbjahr 2014 überstieg der angepasste Schwellenwert aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG den aktuellen Wert des «Negative Case». Aufgrund dieser Entwicklung wurde die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich hinfällig und der Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag aus dem Jahre 2006 per 30. November 2014 aufgehoben.

Auf diesen Zeitpunkt hat die Flughafen Zürich AG die noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten vom Kanton Zürich wieder übernommen und im Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund zurückerhalten. Dabei wurden die «alten» Lärmverbindlichkeiten (Nominalwert CHF 112.3 Mio.) mit einem Barwert von CHF 107.7 Mio. zurückgestellt und gemäss dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz im gleichen Betrag als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Auf der anderen Seite wurde der gutgeschriebene Anteil am Airport Zurich Noise Fund (CHF 224.2 Mio.) dem immateriellen Vermögenswert belastet und dem Saldo des Airport Zurich Noise Fund gutgeschrieben. Gleichzeitig entfiel ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren.

Per Bilanzstichtag 31. Dezember 2014 weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 165.9 Mio. und Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 352.3 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Lärm- und Anwohnerschutzkosten von CHF 46.1 Mio. aus. Dabei hat die im Jahre 2011 letztmals erfolgte Einschätzung der Lärmkosten in der Höhe von CHF 740.6 Mio. auch per Ende des Geschäftsjahrs 2014 noch ihre Gültigkeit, da seit dem 9. Dezember 2011 keine letztinstanzlichen Gerichtsentscheide mehr hinzugekommen sind.

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

### 5.3 Refinanzierung und Wettbewerbsfähigkeit

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über Gebühren. Die wichtigste Gebühr für die Refinanzierung bildete bis zum 1. Februar 2014 eine separate Passagierlärmgebühr von CHF 5.00.

Aufgrund einer Verfügung des BAZL über die Flugbetriebsgebühren vom 14. November 2013 wurde diese passagierabhängige Lärmgebühr (Lärmfünlfliber) ab dem 1. Februar 2014 nicht mehr erhoben, da davon auszugehen ist, dass die Mittel des Airport Zurich Noise Fund ausreichen, um die gemäss Basisszenario anfallenden Kosten aktuell 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.

Es werden nach wie vor flugzeugabhängige Lärmgebühren erhoben.

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

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

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.





# 36'800 m<sup>3</sup>

## PISTENSANIERUNG

Aufgrund der langen Nutzungsdauer seit 1976 und der starken Beanspruchung als Hauptlandepiste mussten der 22.5 m breite und 3'300 m lange Mittelstreifen und die Befeuung der Piste 14/32 totalsaniert werden. Total umfasst die Piste nun einen Asphaltbelag von rund 36'800 m<sup>3</sup>.





---

# KONZERNRECHNUNG

---

## KONZERNRECHNUNG GEMÄSS IFRS

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Konzernerfolgsrechnung               | 68 |
| Konzerngesamtergebnisrechnung        | 68 |
| Konzernbilanz                        | 69 |
| Veränderung des Konzerneigenkapitals | 70 |
| Konzerngeldflussrechnung             | 71 |
| Anhang zur Konzernrechnung           | 72 |

---

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| BERICHT DER REVISIONSSTELLE | 116 |
|-----------------------------|-----|

## KONZERNERFOLGSRECHNUNG

| (CHF in 1'000)                                                                          | Erläuterungen | 2014           | 2013           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|----------------|
| Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                                          | (1)           | 574'959        | 601'437        |
| Non-Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                                      | (1)           | 388'520        | 373'657        |
| <b>Total Erträge</b>                                                                    |               | <b>963'479</b> | <b>975'094</b> |
| Personalaufwand                                                                         | (2)           | -180'904       | -178'180       |
| Polizei und Sicherheit                                                                  |               | -117'828       | -118'113       |
| Energie und Abfall                                                                      |               | -20'733        | -25'185        |
| Unterhalt und Material                                                                  |               | -41'278        | -43'568        |
| Andere Betriebskosten                                                                   | (3)           | -52'920        | -53'618        |
| Verkauf, Marketing, Verwaltung                                                          |               | -36'840        | -38'278        |
| Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge/ Aufwendungen, netto                    | (4)           | 10'522         | 8'561          |
| <b>Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)</b> |               | <b>523'498</b> | <b>526'713</b> |
| Abschreibungen und Amortisationen                                                       | (7)           | -228'876       | -224'710       |
| <b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>                                   |               | <b>294'622</b> | <b>302'003</b> |
| Finanzierungsaufwendungen                                                               | (5)           | -38'103        | -164'070       |
| Finanzerträge                                                                           | (5)           | 4'260          | 29'632         |
| Anteil an Gewinn/ Verlust von assoziierten Gesellschaften                               | (9)           | -1'352         | 2'988          |
| <b>Gewinn vor Steuern</b>                                                               |               | <b>259'427</b> | <b>170'553</b> |
| Ertragssteuern                                                                          | (6)           | -53'506        | -33'501        |
| <b>Gewinn</b>                                                                           |               | <b>205'921</b> | <b>137'052</b> |
| Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gewinn                                      |               | 205'801        | 137'084        |
| Anteil Minderheitsaktionäre am Gewinn                                                   |               | 120            | -32            |
| Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF                                                   | (13)          | 33.53          | 22.34          |
| Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF                                                     | (13)          | 33.52          | 22.33          |

1) Aufgrund der neuen Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) wurde die Zuteilung zu den Aviation- bzw. Non-Aviation-Erträgen leicht geändert.  
Die Vorjahreszahlen wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

## KONZERNGESAMTERGEBNISRECHNUNG

| (CHF in 1'000)                                                                    | Erläuterungen | 2014           | 2013           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|----------------|
| <b>Gewinn</b>                                                                     |               | <b>205'921</b> | <b>137'052</b> |
| <b>Sonstiges Gesamtergebnis</b>                                                   |               |                |                |
| Cross Currency Interest Rate Swap, nach Steuern                                   |               |                |                |
| Marktwertanpassungen                                                              | (14)          | -984           | -12'266        |
| Umbuchung in Erfolgsrechnung                                                      | (14)          | 1'787          | 92'141         |
| Zum Verkauf gehaltene Wertschriften                                               |               |                |                |
| Marktwertanpassungen                                                              |               | 1'454          | -1'453         |
| Umbuchung in Erfolgsrechnung                                                      |               | -31            | 0              |
| Umrechnungsdifferenzen                                                            |               | -905           | -2'326         |
| <b>Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden</b>              |               | <b>1'321</b>   | <b>76'096</b>  |
| Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern | (18)          | -57'615        | 34'866         |
| <b>Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden</b>                 |               | <b>-57'615</b> | <b>34'866</b>  |
| <b>Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern</b>                                      |               | <b>-56'294</b> | <b>110'962</b> |
| <b>Gesamtergebnis</b>                                                             |               | <b>149'627</b> | <b>248'014</b> |
| Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis                        |               | 149'498        | 248'055        |
| Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis                                     |               | 129            | -41            |

## KONZERNBILANZ

(CHF in 1'000)

|                                                                                    | Erläuterungen | 31.12.2014       | 31.12.2013       |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------|------------------|
| <b>Aktiven</b>                                                                     |               |                  |                  |
| Grundstücke                                                                        | (7)           | 110'195          | 110'195          |
| Hochbauten, Tiefbauten                                                             | (7)           | 2'468'202        | 2'451'985        |
| Anlagen in Leasing                                                                 | (7)           | 32'883           | 36'194           |
| Projekte in Arbeit                                                                 | (7)           | 266'350          | 247'375          |
| Mobile Sachanlagen                                                                 | (7)           | 86'397           | 86'189           |
| <b>Total Sachanlagen</b>                                                           |               | <b>2'964'027</b> | <b>2'931'938</b> |
| Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung                     | (7)           | 165'912          | 289'949          |
| Übrige immaterielle Anlagen                                                        | (7)           | 10'276           | 11'555           |
| Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften                                       | (9)           | 24'345           | 12'415           |
| Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund                               | (8)           | 217'252          | 206'944          |
| Übrige Finanzanlagen                                                               |               | 3'793            | 3'854            |
| <b>Anlagevermögen</b>                                                              |               | <b>3'385'605</b> | <b>3'456'655</b> |
| Warenlager                                                                         |               | 9'207            | 10'206           |
| Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund                               | (8)           | 49'005           | 49'244           |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                         | (10)          | 101'605          | 115'460          |
| Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen                                       | (11)          | 23'911           | 21'167           |
| Festgelder                                                                         | (12)          | 195'000          | 20'000           |
| Flüssige Mittel                                                                    | (12)          | 226'126          | 392'943          |
| <b>Umlaufvermögen</b>                                                              |               | <b>604'854</b>   | <b>609'020</b>   |
| <b>Total Aktiven</b>                                                               |               | <b>3'990'459</b> | <b>4'065'675</b> |
| <b>Passiven</b>                                                                    |               |                  |                  |
| Aktienkapital                                                                      | (13)          | 307'019          | 307'019          |
| Eigene Aktien                                                                      |               | -1'098           | -1'335           |
| Kapitalreserven                                                                    |               | 591'671          | 591'263          |
| Hedgingreserven, netto                                                             |               | -104             | -907             |
| Verkehrswertreserven                                                               |               | 2'420            | 997              |
| Umrechnungsdifferenzen                                                             |               | -4'300           | -3'386           |
| Übrige Gewinnreserven                                                              |               | 1'243'144        | 1'156'326        |
| <b>Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital</b>                    |               | <b>2'138'752</b> | <b>2'049'977</b> |
| Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital                                        |               | 1'770            | 1'641            |
| <b>Total Eigenkapital</b>                                                          |               | <b>2'140'522</b> | <b>2'051'618</b> |
| Anleihen und langfristige Darlehen                                                 | (14)          | 947'623          | 995'618          |
| Langfristige Leasingverbindlichkeiten                                              | (14)          | 25'647           | 31'640           |
| Langfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen | (15)          | 366'363          | 280'362          |
| Verbindlichkeiten für latente Steuern                                              | (17)          | 83'773           | 104'662          |
| Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer                                     | (18)          | 156'650          | 84'410           |
| <b>Langfristiges Fremdkapital</b>                                                  |               | <b>1'580'056</b> | <b>1'496'692</b> |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                   |               | 43'823           | 51'415           |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten                                               | (14)          | 67'683           | 285'016          |
| Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen                       | (19)          | 99'794           | 138'218          |
| Kurzfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen | (15)          | 32'000           | 25'000           |
| Laufende Steuerverpflichtungen                                                     |               | 26'581           | 17'716           |
| <b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>                                                  |               | <b>269'881</b>   | <b>517'365</b>   |
| <b>Total Fremdkapital</b>                                                          |               | <b>1'849'937</b> | <b>2'014'057</b> |
| <b>Total Passiven</b>                                                              |               | <b>3'990'459</b> | <b>4'065'675</b> |

## VERÄNDERUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

| (CHF in 1'000)                         | Aktienkapital  | Eigene Aktien | Kapitalreserven | Hedgingreserven, netto | Verkehrswertreserven | Umrrechnungs-differenzen | Übrige Gewinnreserven | Anteil Aktionäre der Flughafens<br>Zürich AG am Eigenkapital | Anteil Minderheitsaktionäre<br>am Eigenkapital | Total Eigenkapital |
|----------------------------------------|----------------|---------------|-----------------|------------------------|----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------|
| <b>Bestand per 1. Januar 2013</b>      | <b>307'019</b> | <b>-1'467</b> | <b>590'968</b>  | <b>-80'782</b>         | <b>2'450</b>         | <b>-1'069</b>            | <b>1'042'684</b>      | <b>1'859'803</b>                                             | <b>0</b>                                       | <b>1'859'803</b>   |
| 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            |
| <b>Gesamtergebnis</b>                  | <b>0</b>       | <b>0</b>      | <b>0</b>        | <b>79'875</b>          | <b>-1'453</b>        | <b>-2'317</b>            | <b>171'950</b>        | <b>248'055</b>                                               | <b>-41</b>                                     | <b>248'014</b>     |
| Dividendenausschüttung für 2012        |                |               |                 |                        |                      |                          | -58'308               | -58'308                                                      | -71                                            | -58'379            |
| Erwerb eigene Aktien                   |                | -577          |                 |                        |                      |                          |                       | -577                                                         |                                                | -577               |
| Aktienbasierte Vergütungen             |                | 709           | 295             |                        |                      |                          |                       | 1'004                                                        |                                                | 1'004              |
| Änderung Konsolidierungskreis          |                |               |                 |                        |                      |                          |                       | 0                                                            | 1'753                                          | 1'753              |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2013</b>   | <b>307'019</b> | <b>-1'335</b> | <b>591'263</b>  | <b>-907</b>            | <b>997</b>           | <b>-3'386</b>            | <b>1'156'326</b>      | <b>2'049'977</b>                                             | <b>1'641</b>                                   | <b>2'051'618</b>   |
| <b>Bestand per 1. Januar 2014</b>      | <b>307'019</b> | <b>-1'335</b> | <b>591'263</b>  | <b>-907</b>            | <b>997</b>           | <b>-3'386</b>            | <b>1'156'326</b>      | <b>2'049'977</b>                                             | <b>1'641</b>                                   | <b>2'051'618</b>   |
| Gewinn                                 |                |               |                 |                        |                      |                          | 205'801               | 205'801                                                      | 120                                            | 205'921            |
| Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern |                |               |                 | 803                    | 1'423                | -914                     | -57'615               | -56'303                                                      | 9                                              | -56'294            |
| <b>Gesamtergebnis</b>                  | <b>0</b>       | <b>0</b>      | <b>0</b>        | <b>803</b>             | <b>1'423</b>         | <b>-914</b>              | <b>148'186</b>        | <b>149'498</b>                                               | <b>129</b>                                     | <b>149'627</b>     |
| Dividendenausschüttung für 2013        |                |               |                 |                        |                      |                          | -61'368               | -61'368                                                      |                                                | -61'368            |
| Erwerb eigene Aktien                   |                | -512          |                 |                        |                      |                          |                       | -512                                                         |                                                | -512               |
| Aktienbasierte Vergütungen             |                | 749           | 408             |                        |                      |                          |                       | 1'157                                                        |                                                | 1'157              |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2014</b>   | <b>307'019</b> | <b>-1'098</b> | <b>591'671</b>  | <b>-104</b>            | <b>2'420</b>         | <b>-4'300</b>            | <b>1'243'144</b>      | <b>2'138'752</b>                                             | <b>1'770</b>                                   | <b>2'140'522</b>   |

## KONZERNGELDFLUSSRECHNUNG

| (CHF in 1'000)                                                                                                            | Erläuterungen | 2014            | 2013            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------|-----------------|
| <b>Gewinn</b>                                                                                                             |               | <b>205'921</b>  | <b>137'052</b>  |
| Finanzergebnis                                                                                                            | (5)           | 33'843          | 134'438         |
| Anteil an Gewinn/ Verlust von assoziierten Gesellschaften                                                                 | (9)           | 1'352           | -2'988          |
| Ertragssteuern                                                                                                            | (6)           | 53'506          | 33'501          |
| Abschreibungen/ Amortisationen auf                                                                                        |               |                 |                 |
| Hoch- und Tiefbauten                                                                                                      | (7)           | 189'500         | 184'909         |
| Mobile Sachanlagen                                                                                                        | (7)           | 16'038          | 17'075          |
| Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung                                                            | (7)           | 7'483           | 7'749           |
| Übrige immaterielle Anlagen                                                                                               | (7)           | 5'660           | 5'416           |
| Anlagen im Leasing                                                                                                        | (7)           | 10'743          | 10'184          |
| Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand                                                                           |               |                 |                 |
| Hoch- und Tiefbauten                                                                                                      | (7)           | -548            | -623            |
| Buchgewinne(-)/ -verluste(+) netto aus Abgängen von Sachanlagen                                                           |               | 1'670           | 4'347           |
| Aufwand aktienbasierte Vergütungen                                                                                        |               | 1'157           | 1'004           |
| Zu(-)/ Abnahme(+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen |               | 11'313          | -9'172          |
| Zu(+)/ Abnahme(-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten                                    |               | -2'487          | -7'614          |
| Zu(+)/ Abnahme(-) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer                                                          |               | -1'638          | -301            |
| Verwendung Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen                                          | (15)          | -22'395         | -22'869         |
| Bezahlte Ertragssteuern                                                                                                   |               | -50'392         | -33'115         |
| <b>Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit</b>                                                                        |               | <b>460'726</b>  | <b>458'993</b>  |
| davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm                                                                |               | -7'697          | 30'281          |
| Einnahmen Lärmgebühren                                                                                                    | (16)          | 15'651          | 53'799          |
| Ausgaben für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen                                                         | (16)          | -23'348         | -23'518         |
| Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)                                                                         |               | -249'535        | -223'873        |
| Erlös aus Verkauf von Sachanlagen                                                                                         |               | 210             | 124             |
| Änderung Stimmrechtsverhältnisse (A-Port Operaciones)                                                                     |               | 0               | 1'798           |
| Investitionen in Beteiligungen                                                                                            |               | -13'916         | 0               |
| Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund                                                                  |               | -36'353         | -73'169         |
| Investitionen in Festgelder mit einer Laufzeit > 90 Tage                                                                  | (12)          | 0               | -20'000         |
| Investitionen in Festgelder Airport Zurich Noise Fund mit einer Laufzeit > 90 Tage                                        | (12)          | -100'000        | 0               |
| Geldzufluss aus Rückübertragung Airport Zurich Noise Fund                                                                 | (12)          | 101'534         | 0               |
| Rückzahlungen von Festgeldern mit einer Laufzeit > 90 Tage                                                                | (12)          | 20'000          | 75'038          |
| Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund                                                   |               | 53'394          | 67'200          |
| Zinseinnahmen                                                                                                             |               | 4'265           | 1'643           |
| <b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>                                                                                |               | <b>-220'401</b> | <b>-171'239</b> |
| davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm                                                                        |               | 18'575          | -5'969          |
| Investitionen in Finanzanlagen und Festgelder Airport Zurich Noise Fund                                                   |               | -136'353        | -73'169         |
| Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund                                                   |               | 53'394          | 67'200          |
| Geldzufluss aus Rückübertragung Airport Zurich Noise Fund                                                                 |               | 101'534         | 0               |
| Aufnahme neue Anleihe                                                                                                     | (14)          | 0               | 399'534         |
| Rückzahlung ausstehende Anleihe                                                                                           | (14)          | -225'000        | 0               |
| Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Private Placement                                                                      | (14)          | -73'150         | -73'150         |
| Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten                                                                                      | (14)          | -12'050         | -10'883         |
| Rückzahlung Bankverbindlichkeit Japanese Private Placement                                                                | (14)          | 0               | -373'018        |
| Rückzahlung MtM Swap Japanese Private Placement                                                                           | (14)          | 0               | -111'924        |
| Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2013/2012                                                                         | (13)          | -61'368         | -58'379         |
| Erwerb eigene Aktien                                                                                                      |               | -512            | -577            |
| Zinszahlungen                                                                                                             |               | -34'978         | -34'831         |
| <b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>                                                                               |               | <b>-407'058</b> | <b>-263'228</b> |
| <b>Zu(+)/ Abnahme(-) flüssige Mittel</b>                                                                                  |               | <b>-166'733</b> | <b>24'526</b>   |
| Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr                                                                              | (12)          | 392'943         | 368'713         |
| Umrechnungsdifferenzen auf flüssigen Mitteln                                                                              |               | -84             | -296            |
| <b>Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag</b>                                                                         |               | <b>226'126</b>  | <b>392'943</b>  |
| davon Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)                                                                                | (12)          | 37'558          | 45'760          |

## 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 von nach einheitlichen Richtlinien erstellten Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften. Einheitlicher Stichtag ist der 31. Dezember.

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

Wesentliche Ermessensentscheide, die das Management bei der Anwendung von IFRS getroffen hat und die wesentliche Auswirkungen auf die Konzernrechnung haben, sowie Annahmen und Schätzungsunsicherheiten, bei denen ein erhebliches Risiko besteht, dass im Folgejahr wesentliche Anpassungen notwendig sein werden, sind in den Erläuterungen zur Konzernrechnung, «Ermessensentscheide in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie wesentliche Annahmen und Schätzungsunsicherheiten», sowie in Ziffer 7, Entwicklung Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, enthalten.

## ÄNDERUNG DER RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

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

- IFRIC 21 Abgaben
- Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten (Änderungen von IAS 32)
- Investmentgesellschaften (Änderungen von IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27)
- Novation von Derivaten und Fortführung von Sicherungsbeziehungen (Änderungen von IAS 39)

Die neue Interpretation sowie die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2014 keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG.

## EINFÜHRUNG VON NEUEN STANDARDS IM JAHR 2015 UND SPÄTER

Die folgenden neuen, überarbeiteten und geänderten Standards und Interpretationen (siehe nebenstehende Tabelle), die bis Ende 2014 publiziert wurden, treten 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.

## KONSOLIDIERUNGSKREIS UND -METHODEN

Die Konzernrechnung umfasst die Flughafen Zürich AG und alle in- und ausländischen Tochtergesellschaften, die sie direkt oder indirekt beherrscht. Die Flughafen Zürich AG beherrscht eine Gesellschaft, wenn sie schwankenden Renditen aus ihrem Engagement bei dieser ausgesetzt ist 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.

| Neue Standards oder Interpretationen                                                                                                                                | Inkraftsetzung | Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------|
| IFRS 14 Regulatorische Abgrenzungsposten                                                                                                                            | *              | 1. Januar 2016<br>Geschäftsjahr 2016             |
| IFRS 15 Umsätze aus Verträgen mit Kunden                                                                                                                            | ***            | 1. Januar 2017<br>Geschäftsjahr 2017             |
| IFRS 9 Finanzinstrumente                                                                                                                                            | ***            | 1. Januar 2018<br>Geschäftsjahr 2018             |
| <b>Überarbeitungen und Änderungen von Standards und Interpretationen</b>                                                                                            |                |                                                  |
| Leistungsorientierte Vorsorgepläne: Arbeitnehmerbeiträge (Änderungen von IAS 19)                                                                                    | *              | 1. Juli 2014<br>Geschäftsjahr 2015               |
| Jährliche Änderungen von IFRS (Zyklus 2010 – 2012 sowie 2011 – 2013)                                                                                                | *              | 1. Juli 2014<br>Geschäftsjahr 2015               |
| Bilanzierung von Akquisitionen von Anteilen an gemeinschaftlichen Tätigkeiten (Änderungen von IFRS 11)                                                              | *              | 1. Januar 2016<br>Geschäftsjahr 2016             |
| Klarstellung akzeptierter Abschreibungsmethoden (Änderungen von IAS 16 und IAS 38)                                                                                  | *              | 1. Januar 2016<br>Geschäftsjahr 2016             |
| Fruchttragende Pflanzen (Änderungen von IAS 16 und IAS 41)                                                                                                          | *              | 1. Januar 2016<br>Geschäftsjahr 2016             |
| Equity-Methode im separaten Abschluss (Änderungen von IAS 27)                                                                                                       | *              | 1. Januar 2016<br>Geschäftsjahr 2016             |
| Veräusserung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture (Änderungen von IFRS 10 und IAS 28) | *              | 1. Januar 2016<br>Geschäftsjahr 2016             |
| Jährliche Änderungen von IFRS (Zyklus 2012 – 2014)                                                                                                                  | *              | 1. Januar 2016<br>Geschäftsjahr 2016             |
| Offenlegungsinitiative (Änderungen von IAS 1)                                                                                                                       | **             | 1. Januar 2016<br>Geschäftsjahr 2016             |
| Investmentgesellschaften: Anwendung der Konsolidierungsausnahme (Änderungen von IFRS 10, IFRS 12 und IAS 28)                                                        | *              | 1. Januar 2016<br>Geschäftsjahr 2016             |

\* 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.

\*\*\* Die Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG sind noch nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmbar.

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 Eigenkapitalanteils über den Saldo der zu Marktwerten bewerteten Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten. Für die Bewertung der Minderheitsanteile besteht pro Transaktion ein Wahlrecht. Sie können entweder zum Marktwert oder zum Anteil der Minderheiten am Marktwert des übernommenen Nettovermögens bewertet werden. Im Falle eines passiven Unterschiedsbetrags wird der verbleibende Überschuss nach nochmaliger Beurteilung des Marktwerts des übernommenen Nettovermögens sofort erfolgswirksam erfasst.

## ÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Die 100%ige Tochtergesellschaft Unique Betriebssysteme AG, die keine aktive Geschäftstätigkeit mehr verzeichnete, wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2014 mit der Muttergesellschaft Flughafen Zürich AG fusioniert.

## 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 Transaktionstag gültigen Wechselkurs in CHF umgerechnet und erfasst.

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

## UMSATZERFASSUNG

Erträge werden durch die Flughafen Zürich AG zu 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 «Flugverkehr» beinhalten insbesondere die Passagier- und Landegeühren. Die Gebühren für die Betreuung von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität («Passengers with Reduced Mobility») fliessen ins Segment «PRM». Ins Segment «Nutzungsentgelt» fliessen insbesondere die Entgelte für die Benutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen. Die Erträge im Segment «Sicherheit» enthalten im Wesentlichen die Sicherheitsgebühren bzw. im Segment «Lärm» die Lärmgebühren. Die Erträge

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

Die Erträge aus der Vermarktung und Vermietung der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage, Werbeflächen, Parking, Mieten und Pachtzinsen sowie Nebenkostenverrechnungen) stellen die wesentlichen Komponenten des Segments «Nicht regulierter Geschäftsbereich» dar. Die Leistungen werden unmittelbar mit der Zurverfügungstellung der Kommerzflächen erbracht und die Erträge entsprechend realisiert. Bei Mietverträgen mit fixen Mietzinsen, die als operatives Leasing einzustufen sind, werden die Mieten linear über die Laufzeit des Mietvertrags erfasst. Bedingte Mietzahlungen (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 ALS LEASINGNEHMER

### Finanzierungsleasing

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

### Operatives Leasing

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

## FINANZERGEBNIS

Das Finanzergebnis setzt sich aus 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 Tiefbauobjekte anfallen, werden

bis zum Zeitpunkt des Nutzentritts (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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> für intensiv nutzbare Grundstücke und CHF 2.00 pro m<sup>2</sup> 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, die bis zum Zeitpunkt des Nutzentritts (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, die unter der Position Projekte in Arbeit bilanziert sind, werden ab Beginn der Nutzung abgeschrieben. Ab Beginn der Nutzung bzw. 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 denen 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 denen die Unternehmung unter 20 % hält, auf die 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, die 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 bzw. 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, das 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, die 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. Die 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 zahlungsmittelgenerierenden Einheit (cash generating unit), zu der das Aktivum gehört, den realisierbaren Wert, erfolgt eine erfolgswirksame Wertanpassung.

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

Wertminderungen auf den übrigen Aktiven können rückgängig gemacht werden, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass 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, die Ereignisse vor dem Bilanzstichtag betreffen, gebildet, sofern der damit verbundene Abfluss von Vermögenswerten wahrscheinlich ist und zuverlässig abgeschätzt werden kann. Sofern der Effekt wesentlich ist, erfolgt die Bilanzierung zum Barwert.

Rückstellungen für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen werden für 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 Gehalts-

entwicklung, die langfristige Verzinsung von Altersguthaben, die Personalfuktuation und die Lebenserwartung. Die Bewertungen werden jährlich von unabhängigen Versicherungsmathematikern durchgeführt. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt jährlich zu Marktwerten. Das Planvermögen wird von der Vorsorgeverpflichtung abgezogen.

Die Vorsorgekosten setzen sich aus drei Komponenten zusammen:

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

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

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

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

Der in der Konzernrechnung erfasste Betrag entspricht der Über- oder Unterdeckung der leistungsorientierten Vorsorgepläne (Nettovorsorgeverpflichtung, 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 Barwerts 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 wird 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.

### ERMESSENSENTSCHEIDE IN DER ANWENDUNG VON RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZEN SOWIE WESENTLICHE ANNAHMEN UND SCHÄTZUNGSUNSIKERHEITEN

#### 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)
- Moorfestsetzungsverfahren in Pistennähe
- 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 2014 noch rund 14'000 offen waren. Davon sind rund 1'400 Fälle 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 Enteignungsschädigungen 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.

Die Flughafen Zürich AG hatte am 8. März 2006 mit dem Kanton Zürich einen Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 abgeschlossen. Ziel dieses Zusatzvertrags war es, die Risiken des Flughafens aus formellen Enteignungen zu limitieren. Gemäss diesem Zusatzvertrag verpflichtete sich der Kanton Zürich zur Übernahme der Vorfinanzierung sämtlicher «alten» Lärmverbindlichkeiten, wenn bei der Auszahlung der ersten formellen Enteignungsschädigungen das Risiko bestand, 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.

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 Zusatzvertrags 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, die ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt wurden, 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 entfiel für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese «alten» Entschädigungen. Ebenfalls ab diesem Zeitpunkt erhielt der Kanton Zürich einen aufgrund des Zusatzvertrags definierten Anteil an den vereinnahmten Lärmgebühren.

Aufgrund der Lärmkostenschätzung und der Auslösung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich wurde in der Konzern-

rechnung 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.

Mit weiteren Urteilen vom 8. Juni 2010 und vom 9. Dezember 2011 setzte das Bundesgericht den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied abschliessend über die anzuwendende Berechnungsmethode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Mit diesen Entscheiden wurde die rechtliche Grundlage für die Abwicklung weiterer offener Entschädigungsforderungen geschaffen.

Basierend auf diesen Bundesgerichtsentscheiden und weiteren seither letztinstanzlich entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2010 und 2011 je eine Neueinschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vor, was jeweils zur Anpassung der Rückstellung für formelle Enteignungen und gleichzeitig des immateriellen Vermögenswerts aus Recht zur formellen Enteignung führte. Die letzte aktualisierte Berechnung per 31. Dezember 2011 ergab geschätzte Lärmkosten in der Höhe von CHF 740.6 Mio. 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 den angepassten Schwellenwert gemäss Zusatzvertrag bis Ende des Geschäftsjahrs 2013 überstiegen, blieb auch die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich unverändert bestehen.

Im zweiten Halbjahr 2014 überstieg der angepasste Schwellenwert aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG den aktuellen Wert des «Negative Case». Aufgrund dieser Entwicklung wurde die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich hinfällig und der Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag aus dem Jahre 2006 wurde per 30. November 2014 aufgehoben.

Auf diesen Zeitpunkt hat die Flughafen Zürich AG die noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten vom Kanton Zürich wieder übernommen und im Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund zurück erhalten. Dabei wurden die «alten» Lärmverbindlichkeiten (Nominalwert CHF 112.3 Mio.) mit einem Barwert von CHF 107.7 Mio. zurückgestellt und gemäss dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz im gleichen Betrag als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Auf der anderen Seite wurde der gutgeschriebene Anteil am Airport Zurich Noise Fund (CHF 224.2 Mio.) dem immateriellen Vermögenswert belastet und dem Saldo des Airport Zurich Noise Fund gutgeschrieben. Gleichzeitig entfiel ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren.

Per Bilanzstichtag 31. Dezember 2014 weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 165.9 Mio. und Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 352.3 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Lärm- und Anwohnerschutzkosten von CHF 46.1 Mio. aus. Dabei hat die im Jahre 2011 letztmals erfolgte Einschätzung der Lärmkosten in der Höhe von CHF 740.6 Mio. auch

per Ende des Geschäftsjahrs 2014 noch ihre Gültigkeit, da seit dem 9. Dezember 2011 keine letztinstanzlichen Gerichtsentscheide mehr hinzugekommen sind.

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

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.

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

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

## **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 3.1 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).

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Aufgrund der neuen Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) wurde die interne Berichterstattung über die Segmente an den Hauptentscheidungsträger angepasst, namentlich im Bereich der von der Verordnung betroffenen regulierten Gebühren und Entgelte. Diese wurden bisher im Wesentlichen in den Segmenten «Aviation Flugbetrieb» und «Aviation Sicherheit» abgebildet.

Neu werden für den regulierten Geschäftsbereich die folgenden Segmente ausgewiesen und dem Hauptentscheidungsträger als Grundlage für seine wesentlichen Beurteilungen und Entscheidungen vorgelegt:

- Segment «Flugverkehr»
- Segment «PRM»
- Segment «Nutzungsentgelt»
- Segment «Sicherheit»

Das ursprüngliche Segment «Aviation Fluglärm» blieb unverändert und heisst neu Segment «Lärm». Auch das bisherige Segment «Non-Aviation», neu «Nicht regulierter Geschäftsbereich», blieb mit Ausnahme von einigen wenigen unwesentlichen Umgruppierungen im Zusammenhang mit den neuen Regulierungsvorschriften unverändert.

Die Unternehmung verfügt daher ab dem Geschäftsjahr 2014 über die folgenden berichtspflichtigen Segmente:

### Flugverkehr

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

### PRM

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

### Nutzungsentgelt

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

### Sicherheit

Im Segment «Sicherheit» werden einerseits die Infrastrukturen und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Luftsicherheit (Massnahmen zur Passagier- und Flugzeugsicherheit) zusammengefasst und andererseits die Einrichtungen und Dienste, die für den Zugang zur Luftseite durch andere Personen als Passagiere bereitgestellt werden. 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. Ferner 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 insbesondere die pro Passagier erhobenen Sicherheitsgebühren.

### Lärm

Sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Erträge und Aufwendungen werden im Segment «Lärm» 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).

### Nicht regulierter Geschäftsbereich

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

### Grundsätze der Segmentberichterstattung

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

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

Nach der Abrechnung der Projekte auf die einzelnen Anlagekategorien erfolgt die definitive Segmentzuordnung.

Zur Bildung der vorstehenden berichtspflichtigen Segmente wurden keine Geschäftssegmente zusammengefasst.

Die Darstellung der nachfolgenden Segmentberichterstattung entspricht der aufgrund der neuen Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) angepassten internen Berichterstattung über die Segmente. Die Vorjahreszahlen wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst. Im Vergleich zum Vorjahr wird zudem neu das investierte Kapital pro Segment ausgewiesen (bisher Ausweis der Segmentaktiven und -passiven).

## Weitere Angaben

Die Flughafen Zürich AG erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2014 wurden insgesamt CHF 6.3 Mio. (2013: CHF 1.5 Mio.) an Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht – namentlich in Indien, Brasilien und Kasachstan.

Die Flughafen Zürich AG erzielte im Geschäftsjahr 2014 mit der Lufthansa-Gruppe einen Umsatz von CHF 359.3 Mio. (Vorjahr CHF 390.3 Mio.) in den berichtspflichtigen Segmenten. Der Rückgang ist insbesondere auf die Sistierung der passagierbezogenen Lärmgebühren («Lärmfünfliber») per 1. Februar 2014 zurückzuführen.

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

| (CHF in Mio.)                                                | Regulierter Geschäftsbereich |                | Lärm         |              | Nicht regulierter Geschäftsbereich |                | Eliminationen |               | Konsolidiert   |                |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------|--------------|--------------|------------------------------------|----------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
|                                                              | 2014                         | 2013           | 2014         | 2013         | 2014                               | 2013           | 2014          | 2013          | 2014           | 2013           |
| Erträge mit Dritten                                          | 564.8                        | 547.0          | 10.2         | 54.4         | 388.5                              | 373.7          |               |               | 963.5          | 975.1          |
| Intersegmentäre Erträge                                      | 17.7                         | 18.2           |              |              | 84.3                               | 83.1           | -102.0        | -101.3        | 0.0            | 0.0            |
| <b>Total Erträge</b>                                         | <b>582.5</b>                 | <b>565.2</b>   | <b>10.2</b>  | <b>54.4</b>  | <b>472.8</b>                       | <b>456.8</b>   | <b>-102.0</b> | <b>-101.3</b> | <b>963.5</b>   | <b>975.1</b>   |
| <b>Segmentergebnis (Stufe EBITDA)</b>                        | <b>239.7</b>                 | <b>211.5</b>   | <b>6.4</b>   | <b>50.7</b>  | <b>277.4</b>                       | <b>264.5</b>   | <b>0.0</b>    | <b>0.0</b>    | <b>523.5</b>   | <b>526.7</b>   |
| Abschreibungen und Amortisationen                            | -130.7                       | -129.0         | -8.1         | -7.9         | -90.1                              | -87.8          |               |               | -228.9         | -224.7         |
| <b>Segmentergebnis (Stufe EBIT)</b>                          | <b>109.0</b>                 | <b>82.5</b>    | <b>-1.7</b>  | <b>42.8</b>  | <b>187.3</b>                       | <b>176.7</b>   | <b>0.0</b>    | <b>0.0</b>    | <b>294.6</b>   | <b>302.0</b>   |
| Finanzergebnis                                               |                              |                |              |              |                                    |                |               |               | -33.8          | -134.4         |
| Anteil an Gewinn/ Verlust von assoziierten Gesellschaften    |                              |                |              |              |                                    |                |               |               | -1.4           | 3.0            |
| Ertragssteuern                                               |                              |                |              |              |                                    |                |               |               | -53.5          | -33.5          |
| <b>Gewinn</b>                                                |                              |                |              |              |                                    |                |               |               | <b>205.9</b>   | <b>137.1</b>   |
| <b>Investiertes Kapital</b>                                  | <b>1'884.1</b>               | <b>2'020.9</b> | <b>237.6</b> | <b>244.9</b> | <b>1'078.4</b>                     | <b>1'147.7</b> |               |               | <b>3'200.1</b> | <b>3'413.5</b> |
| Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital <sup>1)</sup> |                              |                |              |              |                                    |                |               |               | 606.8          | 469.5          |
| Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital <sup>2)</sup> |                              |                |              |              |                                    |                |               |               | 183.6          | 182.7          |
| <b>Total Aktiven</b>                                         |                              |                |              |              |                                    |                |               |               | <b>3'990.5</b> | <b>4'065.7</b> |
| <b>ROIC (in %)</b>                                           | <b>4.5</b>                   | <b>3.2</b>     | <b>-0.6</b>  | <b>13.9</b>  | <b>13.4</b>                        | <b>12.6</b>    |               |               | <b>7.1</b>     | <b>7.1</b>     |
| Investitionen                                                | 72.2                         | 83.8           | 7.9          | 15.6         | 174.0                              | 147.5          |               |               | 254.1          | 246.9          |
| Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften                 |                              |                |              |              | 24.3                               | 12.4           |               |               | 24.3           | 12.4           |

| (CHF in Mio.)                         | Flugverkehr    |                | PRM         |             | Nutzungs-entgelt |              | Sicherheit   |              | Eliminationen |              | Total regulierter Geschäftsbereich |                |
|---------------------------------------|----------------|----------------|-------------|-------------|------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|------------------------------------|----------------|
|                                       | 2014           | 2013           | 2014        | 2013        | 2014             | 2013         | 2014         | 2013         | 2014          | 2013         | 2014                               | 2013           |
| Erträge mit Dritten                   | 331.2          | 317.3          | 11.4        | 11.1        | 53.4             | 56.4         | 168.8        | 162.2        |               |              | 564.8                              | 547.0          |
| Intersegmentäre Erträge               | 20.2           | 20.2           |             |             | 6.7              | 4.6          | 3.8          | 6.0          | -13.0         | -12.6        | 17.7                               | 18.2           |
| <b>Total Erträge</b>                  | <b>351.4</b>   | <b>337.5</b>   | <b>11.4</b> | <b>11.1</b> | <b>60.1</b>      | <b>61.0</b>  | <b>172.6</b> | <b>168.2</b> | <b>-13.0</b>  | <b>-12.6</b> | <b>582.5</b>                       | <b>565.2</b>   |
| <b>Segmentergebnis (Stufe EBITDA)</b> | <b>176.9</b>   | <b>150.0</b>   | <b>-1.8</b> | <b>-1.6</b> | <b>31.6</b>      | <b>34.1</b>  | <b>33.0</b>  | <b>29.0</b>  | <b>0.0</b>    | <b>0.0</b>   | <b>239.7</b>                       | <b>211.5</b>   |
| Abschreibungen und Amortisationen     | -91.0          | -88.6          | -0.1        | -0.1        | -28.9            | -29.7        | -10.7        | -10.6        |               |              | -130.7                             | -129.0         |
| <b>Segmentergebnis (Stufe EBIT)</b>   | <b>85.9</b>    | <b>61.4</b>    | <b>-1.9</b> | <b>-1.7</b> | <b>2.7</b>       | <b>4.4</b>   | <b>22.3</b>  | <b>18.4</b>  | <b>0.0</b>    | <b>0.0</b>   | <b>109.0</b>                       | <b>82.5</b>    |
| <b>Investiertes Kapital</b>           | <b>1'451.6</b> | <b>1'521.9</b> | <b>1.1</b>  | <b>4.1</b>  | <b>314.4</b>     | <b>326.1</b> | <b>117.0</b> | <b>168.8</b> |               |              | <b>1'884.1</b>                     | <b>2'020.9</b> |
| <b>ROIC (in %)</b>                    | <b>4.6</b>     | <b>3.2</b>     | <b>n/a</b>  | <b>n/a</b>  | <b>0.7</b>       | <b>1.1</b>   | <b>12.4</b>  | <b>8.4</b>   |               |              | <b>4.5</b>                         | <b>3.2</b>     |

- Das nicht verzinsliche langfristige Fremdkapital beinhaltet die langfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen, die Verbindlichkeiten für latente Steuern und die Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer.
- Das nicht verzinsliche kurzfristige Fremdkapital beinhaltet die kurzfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen, die laufenden Steuerverpflichtungen, die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Position Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne die Marktwerte der Absicherungsinstrumente.

## 1 ERTRÄGE

| (CHF in 1'000)                                        | 2014           | 2013           |
|-------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Passagiergebühren                                     | 216'387        | 203'870        |
| Sicherheitsgebühren                                   | 166'824        | 161'190        |
| PRM-Gebühren                                          | 11'425         | 11'137         |
| Passagier-Lärmgebühren                                | 1'985          | 47'146         |
| <b>Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren</b>         | <b>396'621</b> | <b>423'343</b> |
| Landegebühren                                         | 87'566         | 85'331         |
| Flugzeug-Lärmgebühren                                 | 8'214          | 7'211          |
| Emissionsgebühren                                     | 3'226          | 3'191          |
| Parkgebühren                                          | 6'609          | 7'060          |
| Frachterträge                                         | 7'789          | 7'686          |
| <b>Andere Flugbetriebsgebühren</b>                    | <b>113'404</b> | <b>110'479</b> |
| <b>Total Flugbetriebsgebühren</b>                     | <b>510'025</b> | <b>533'822</b> |
| Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage                 | 30'430         | 29'663         |
| Deicing                                               | 1'600          | 4'337          |
| Check-in                                              | 3'502          | 3'500          |
| Gate- und Transferschalter                            | 2'504          | 2'788          |
| Flugzeugenergieversorgungsanlage                      | 13'155         | 13'274         |
| CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)   | 4'925          | 4'765          |
| Übrige Entgelte                                       | 5'643          | 5'668          |
| <b>Total Aviation-Entgelte</b>                        | <b>61'759</b>  | <b>63'995</b>  |
| Rückerstattung Sicherheitskosten                      | 1'024          | 1'025          |
| Restliche Erträge                                     | 2'151          | 2'595          |
| <b>Total Übrige Aviation-Erträge</b>                  | <b>3'175</b>   | <b>3'620</b>   |
| <b>Total Aviation-Erträge <sup>1)</sup></b>           | <b>574'959</b> | <b>601'437</b> |
| Retail, Tax & Duty Free                               | 96'504         | 92'413         |
| Food & Beverage                                       | 15'315         | 14'968         |
| Werbeflächen und Promotion                            | 16'340         | 16'611         |
| Parkerträge                                           | 73'428         | 68'697         |
| Übrige Kommerzerträge                                 | 13'402         | 13'366         |
| <b>Total Kommerz- und Parkerträge</b>                 | <b>214'989</b> | <b>206'055</b> |
| Mieterträge und Pachtzinsen                           | 94'291         | 89'242         |
| Energie- und Nebenkostenverrechnung                   | 22'927         | 26'710         |
| Reinigung                                             | 4'248          | 4'189          |
| Dienstleistungserträge                                | 1'856          | 2'809          |
| <b>Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung</b> | <b>123'322</b> | <b>122'950</b> |
| Kommunikationsdienstleistungen                        | 14'420         | 14'382         |
| Consultingerträge                                     | 6'328          | 1'490          |
| Übrige Dienstleistungen und Diverses                  | 20'497         | 19'975         |
| Catering                                              | 1'701          | 1'623          |
| Treibstoffgebühren                                    | 7'263          | 7'182          |
| <b>Total Erträge aus Dienstleistungen</b>             | <b>50'209</b>  | <b>44'652</b>  |
| <b>Total Non-Aviation-Erträge <sup>1)</sup></b>       | <b>388'520</b> | <b>373'657</b> |
| <b>Total Erträge</b>                                  | <b>963'479</b> | <b>975'094</b> |

1) Aufgrund der neuen Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) wurde die Zuteilung zu den Aviation- bzw. Non-Aviation-Erträgen leicht geändert.  
Die Vorjahreszahlen wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

### 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, die 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.

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

| (CHF in 1'000)                                                                          | 2014           | 2013           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| PRM-Gebühren                                                                            | 11'425         | 11'137         |
| <b>Total Erträge</b>                                                                    | <b>11'425</b>  | <b>11'137</b>  |
| Fixe Servicekosten (Dienstleistungsanbieter)                                            | - 3'760        | - 3'188        |
| Variable Servicekosten (Dienstleistungsanbieter)                                        | - 8'839        | - 9'109        |
| Andere Betriebskosten                                                                   | - 278          | - 119          |
| <b>Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)</b> | <b>- 1'452</b> | <b>- 1'279</b> |
| Abschreibungen                                                                          | - 49           | - 58           |
| <b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>                                   | <b>- 1'501</b> | <b>- 1'337</b> |
| Kalkulatorische Zinsen und Steuern                                                      | 297            | 263            |
| <b>Kostenüber- / -unterdeckung</b>                                                      | <b>- 1'204</b> | <b>- 1'074</b> |

## 2 PERSONALAUFWAND

| (CHF in 1'000)                                                                                 | 2014           | 2013           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Löhne und Gehälter                                                                             | 141'231        | 137'161        |
| Personalvorsorgekosten                                                                         |                |                |
| für leistungsorientierte Pläne <sup>1)</sup>                                                   | 14'009         | 15'776         |
| für beitragsorientierte Pläne                                                                  | 0              | 0              |
| Sozialversicherungsbeiträge                                                                    | 13'264         | 13'044         |
| Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmer                                  | 12'400         | 12'199         |
| <b>Total Personalaufwand</b>                                                                   | <b>180'904</b> | <b>178'180</b> |
| <b>Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen) <sup>2)</sup></b> | <b>1'470</b>   | <b>1'458</b>   |
| <b>Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitstellen) <sup>2)</sup></b>                      | <b>1'450</b>   | <b>1'478</b>   |
| <b>Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle per 31. Dezember</b>                    | <b>125</b>     | <b>121</b>     |

1) Siehe Ziffer 18, Leistungen an Arbeitnehmer.

2) Inklusive Mitarbeitende der konsolidierten A-port Operaciones S. A. sowie ihren Tochtergesellschaften.

### Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Die Flughafen Zürich AG gibt denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden 134 Aktien (Vorjahr 151 Aktien) im Wert von CHF 77'575 (Vorjahr CHF 70'450) 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 je nach Funktionsstufe auf dem Erreichungsgrad der persönlichen Ziele. Messkriterium für das Unternehmensergebnis ist ab dem Geschäftsjahr 2014 das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) exklusive Lärmkomponenten respektive die Abweichung des tatsächlich erreichten gegenüber dem Ziel-EBIT (ohne Lärm). Im Vorjahr war noch der budgetierte Airport Value Added (AVA) massgebend. Die Beurteilung des Erreichungsgrads 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 jeweils im neuen Geschäftsjahr gefällt respektive genehmigt (Gewährungszeitpunkt). Der erfolgsabhängige Teil wird zu zwei Dritteln bar ausbezahlt und zu einem Drittel in Aktien vergütet. Für detaillierte Angaben zur Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder wird auf den separaten Vergütungsbericht auf den Seiten 51 bis 54 verwiesen.

|                                                                | 2014           | 2013           | 2013 <sup>1)</sup> | Abgabekurs <sup>1)</sup> |
|----------------------------------------------------------------|----------------|----------------|--------------------|--------------------------|
| Empfänger                                                      | (CHF in 1'000) | (CHF in 1'000) | (Stück)            | (CHF)                    |
| Mitglieder der Geschäftsleitung                                | 374            | 333            | 695                | 539.50                   |
| Mitglieder des Kaders                                          | 653            | 611            | 1'144              | 539.50                   |
| Anpassung Ausgabewert im Folgejahr an Börsenkurs <sup>2)</sup> | 48             | - 48           |                    |                          |
| <b>Total</b>                                                   | <b>1'075</b>   | <b>896</b>     | <b>1'839</b>       | <b>539.50</b>            |

- 1) Im Geschäftsjahr 2014 im Rahmen des Bonusprogramms für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2013.  
2) Der Ausgabewert der Aktien lag im April 2014 (Gewährungszeitpunkt) um rund CHF 48'180 höher als der Abgrenzungsbetrag des Bonusteils für das Geschäftsjahr 2013 per Jahresende 2013.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Erreichungsgrad des massgebenden Betriebsergebnisses respektive der persönlichen Zielerreichung wurde der Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2014 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 1'541 Aktien vergütet werden müssen.

#### Bonusprogramm Verwaltungsrat

Für die Mitglieder des Verwaltungsrats besteht kein Bonusprogramm. Die Entschädigung setzt sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammen (siehe dazu den separaten Vergütungsbericht auf den Seiten 51 bis 54).

#### Optionsprogramm

Bei der Flughafen Zürich AG besteht kein Optionsprogramm.

### 3 ANDERE BETRIEBSKOSTEN

|                                                                               |               |               |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| (CHF in 1'000)                                                                | 2014          | 2013          |
| Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich                                      | 21'198        | 21'376        |
| Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter) | 12'599        | 12'297        |
| Weitere Betriebskosten                                                        | 7'245         | 8'419         |
| Versicherungen und Selbstbehalte                                              | 3'601         | 3'941         |
| Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung                                    | 2'417         | 2'386         |
| Kosten eigener Fahrzeugpark                                                   | 2'929         | 2'482         |
| Kommunikationskosten                                                          | 1'686         | 1'456         |
| Passagierdienste                                                              | 1'245         | 1'261         |
| <b>Total andere Betriebskosten</b>                                            | <b>52'920</b> | <b>53'618</b> |

### 4 AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN SOWIE ANDERE ERTRÄGE / AUFWENDUNGEN, NETTO

|                                                                                    |               |              |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------|
| (CHF in 1'000)                                                                     | 2014          | 2013         |
| Aktiviertete Eigenleistungen                                                       | 12'803        | 10'605       |
| Andere Erträge                                                                     | 411           | 3'285        |
| Andere Aufwendungen                                                                | - 2'692       | - 5'329      |
| <b>Total aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto</b> | <b>10'522</b> | <b>8'561</b> |

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 12.8 Mio. (Vorjahr CHF 10.6 Mio.) handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen.

In den anderen Erträgen ist neben realisierten Buchgewinnen aus dem Verkauf von Anlagevermögen auch eine einmalige Entschädigungszahlung aus einem vorzeitig beendeten Mietvertrag enthalten. Die anderen Aufwendungen beinhalten im Berichtsjahr neben Buchverlusten aus Anlageabgängen auch Debitorenverluste aus dem aviatischen und nicht-aviatischen Geschäft.

## 5 FINANZERGEBNIS

| (CHF in 1'000)                                                                                  | 2014            | 2013             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|
| Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen                                              | - 21'177        | - 35'100         |
| Abzüglich aktivierter Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit                                   | 518             | 635              |
| <b>Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto</b>                                | <b>- 20'659</b> | <b>- 34'465</b>  |
| Leasingzins                                                                                     | - 1'830         | - 2'362          |
| Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten                                                            | - 1'546         | - 6'774          |
| Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen                                                    | - 1'679         | - 2'195          |
| Übrige Zinsaufwendungen                                                                         | - 78            | - 75             |
| <b>Total Zinsaufwand</b>                                                                        | <b>- 25'792</b> | <b>- 45'871</b>  |
| Verlust auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund                                                   | - 1'699         | - 3'285          |
| Übriger Finanzaufwand                                                                           | - 2'748         | - 114'687        |
| Währungsverluste                                                                                | - 158           | - 227            |
| Zinsaufwand Aufzinsung Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen    | - 7'706         | 0                |
| <b>Total Finanzierungsaufwendungen</b>                                                          | <b>- 38'103</b> | <b>- 164'070</b> |
| Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund                                                | 3'784           | 5'300            |
| Zinsertrag Post- und Bankguthaben / Darlehen                                                    | 184             | 417              |
| Verzugszinsen                                                                                   | 5               | 11               |
| <b>Total Zinsertrag</b>                                                                         | <b>3'973</b>    | <b>5'728</b>     |
| Zinsertrag Aufzinsung für Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen | 0               | 6'155            |
| Währungsgewinne                                                                                 | 282             | 17'718           |
| Übrige Finanzerträge                                                                            | 5               | 31               |
| <b>Total Finanzerträge</b>                                                                      | <b>4'260</b>    | <b>29'632</b>    |
| <b>Finanzergebnis</b>                                                                           | <b>- 33'843</b> | <b>- 134'438</b> |

Das Finanzergebnis der Flughafen Zürich AG beträgt für das Geschäftsjahr 2014 CHF - 33.8 Mio. und liegt damit deutlich über demjenigen der Vorjahresperiode von CHF - 134.4 Mio.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde das Finanzergebnis allerdings durch einmalige Kosten im Zusammenhang mit der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten in der Höhe von insgesamt CHF 82.9 Mio. belastet. Dabei kündigte die Gesellschaft am 25. März 2013 das Japanese Private Placement über JPY 37 Mrd. und zahlte dieses am 23. Mai 2013 vollständig zurück. Zusammen mit der Kündigung des Japanese Private Placement wurde auch das Absicherungsinstrument zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen aus dem Japanese Private Placement 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. Der Vorjahres-effekt von CHF 82.9 Mio. 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 Bilanzstichtag per 31. Dezember 2012, ausgewiesen unter der Position Währungsgewinne
- Auflösungskosten des Absicherungsinstruments 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
- Anteilsmässige Zinseinsparungen von CHF 16.4 Mio., die bereits im Vorjahr massgeblich zur Reduktion des Zinsaufwands auf Anleihen und langfristigen Darlehen beitrugen

Weiter konnte im Vorjahr im Zusammenhang mit der Rückzahlung des Japanese Private Placement und der Auflösung des entsprechenden Absicherungsinstruments auch die zugehörige Hedging-Reserve in Höhe von CHF 89.3 Mio. aufgelöst werden.

Der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen fiel im Berichtsjahr CHF 13.9 Mio. oder 39.7 % tiefer aus als in der Vorjahresperiode und beträgt CHF 21.2 Mio. Die Einsparungen sind auf die im Vorjahr getätigte Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten, auf die Rückzahlung einer im Februar 2014 fälligen Anleihe über CHF 225.0 Mio. und die jährliche Amortisation des US Private Placements im April 2014 zurückzuführen.

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit sind im Jahr 2014 mit einem Durchschnittszinssatz von 2.24 % (Vorjahr 2.78 %) berechnet worden.

## 6 ERTRAGSSTEUERN

| (CHF in 1'000)                                                        | 2014           | 2013           |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Steuern des laufenden Jahres                                          | 59'966         | 38'645         |
| Steuern der Vorjahre                                                  | 48             | - 455          |
| <b>Total laufende Ertragssteuern</b>                                  | <b>60'014</b>  | <b>38'190</b>  |
| Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen | - 6'508        | - 4'689        |
| <b>Total latente Ertragssteuern</b>                                   | <b>- 6'508</b> | <b>- 4'689</b> |
| <b>Total Ertragssteuern</b>                                           | <b>53'506</b>  | <b>33'501</b>  |

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

| (CHF in 1'000)                                         | 2014          | 2013          |
|--------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Gewinn vor Ertragssteuern                              | 259'427       | 170'553       |
| Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz von 20.2 %     | 52'456        | 34'452        |
| Anpassung latente Steuern                              | 0             | - 582         |
| Steuereffekte aus Vorperioden                          | 48            | - 455         |
| Verzicht auf Aktivierung von Verlustvorträgen          | 727           | 0             |
| Nicht abzugsfähiger Aufwand / nicht steuerbarer Ertrag | 273           | 405           |
| Verschiedene Überleitungsstellen                       | 2             | - 319         |
| <b>Total Ertragssteuern</b>                            | <b>53'506</b> | <b>33'501</b> |

## 7 ENTWICKLUNG SACHANLAGEN UND IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

| (CHF in Mio.)                              | 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 |
|--------------------------------------------|-------------|------------|------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Anschaffungswerte</b>                   |             |            |            |                    |                    |                    |                   |                                                                |                                    |                                   |
| 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                             |
| Bestand per 1. Januar 2014                 | 110.2       | 1'568.2    | 4'025.5    | 105.2              | 250.9              | 265.2              | 6'325.2           | 326.6                                                          | 77.5                               | 404.1                             |
| Zugänge                                    |             |            |            | 7.4                | 246.7              |                    | 254.1             |                                                                |                                    | 0.0                               |
| Abgänge                                    |             | - 41.7     | - 84.1     |                    |                    | - 13.9             | - 139.7           | - 116.6                                                        | - 4.1                              | - 120.7                           |
| Transfers                                  |             | 88.5       | 119.6      |                    | - 229.0            | 16.4               | - 4.5             |                                                                | 4.5                                | 4.5                               |
| Umrechnungsdifferenzen                     |             |            |            |                    |                    |                    | 0.0               |                                                                | - 0.1                              | - 0.1                             |
| Bestand per 31. Dezember 2014              | 110.2       | 1'615.0    | 4'061.0    | 112.6              | 268.6              | 267.7              | 6'435.1           | 210.0                                                          | 77.8                               | 287.8                             |
| <b>Abschreibungen / Wertberichtigungen</b> |             |            |            |                    |                    |                    |                   |                                                                |                                    |                                   |
| Bestand per 1. Januar 2013                 | 0.0         | 738.3      | 2'277.1    | 58.8               | 0.0                | 171.8              | 3'246.0           | 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              | 3'388.2           | 36.6                                                           | 66.0                               | 102.6                             |
| Bestand per 1. Januar 2014                 | 0.0         | 785.6      | 2'354.6    | 69.0               | 0.0                | 179.0              | 3'388.2           | 36.6                                                           | 66.0                               | 102.6                             |
| Zugänge                                    |             | 49.8       | 139.8      | 10.7               |                    | 16.0               | 216.3             | 7.5                                                            | 5.6                                | 13.1                              |
| Abgänge                                    |             | - 41.6     | - 82.6     |                    |                    | - 13.7             | - 137.9           |                                                                | - 4.1                              | - 4.1                             |
| Umrechnungsdifferenzen                     |             |            |            |                    |                    |                    | 0.0               |                                                                |                                    | 0.0                               |
| Bestand per 31. Dezember 2014              | 0.0         | 793.8      | 2'411.8    | 79.7               | 0.0                | 181.3              | 3'466.6           | 44.1                                                           | 67.5                               | 111.6                             |
| <b>Zuwendungen der öffentlichen Hand</b>   |             |            |            |                    |                    |                    |                   |                                                                |                                    |                                   |
| 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                               |
| Zugänge                                    |             | 1.2        |            |                    | - 1.2              |                    | 0.0               |                                                                |                                    | 0.0                               |
| Abgänge                                    |             |            | - 0.5      |                    |                    |                    | - 0.5             |                                                                |                                    | 0.0                               |
| Bestand per 31. Dezember 2014              | 0.0         | 1.2        | 1.0        | 0.0                | 2.3                | 0.0                | 4.5               | 0.0                                                            | 0.0                                | 0.0                               |
| Nettobuchwert per 31. Dezember 2012        | 110.0       | 805.7      | 1'702.7    | 40.3               | 161.5              | 87.7               | 2'907.9           | 297.7                                                          | 11.7                               | 309.4                             |
| Nettobuchwert per 31. Dezember 2013        | 110.2       | 782.6      | 1'669.4    | 36.2               | 247.4              | 86.2               | 2'932.0           | 290.0                                                          | 11.5                               | 301.5                             |
| Nettobuchwert per 31. Dezember 2014        | 110.2       | 820.0      | 1'648.2    | 32.9               | 266.3              | 86.4               | 2'964.0           | 165.9                                                          | 10.3                               | 176.2                             |

## Projekte in Arbeit

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte die Flughafen Zürich AG CHF 246.7 Mio in Projekte in Arbeit (Vorjahr CHF 240.8 Mio.). Die grössten Positionen entfallen dabei auf folgende Projekte:

- Aufwertung Terminal 2 (CHF 41.0 Mio.)
- Sanierung Piste 14 / 32 (CHF 39.3 Mio.)
- Verschiedene werterhaltende Unterhaltsarbeiten an Hochbauten (CHF 25.9 Mio.)
- The Circle at Zürich Airport (CHF 25.9 Mio.)
- Flugzeug-Standplätze Echo Nord (CHF 16.6 Mio.)
- Umsetzung genereller Entwässerungsplan GEP (CHF 15.7 Mio.)
- Erweiterung Parking-Anlagen (CHF 15.7 Mio.)

## 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. In der Jahren 2004 bis 2013 sind weitere zehn Tranchen im Gesamtwert von CHF 20.8 Mio. dazugekommen. Per 1. Oktober 2014 wurde eine zwölfte Tranche im Wert von CHF 7.4 Mio. in Kraft gesetzt. Der Leasingrahmenvertrag sowie auch die definitiven Leasingverträge sind vom Sachverhalt her als Finanzierungsleasing einzustufen und wurden deshalb bilanziert. Die dem Betrieb zur Verfügung stehenden geleasteten 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 Vermögenswerts 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., der 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, die ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt wurden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinnahmte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits finanziert waren.

Aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG wurde die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich mittels eines Nachtrags zum Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag auf den 30. November 2014 aufgehoben. Auf diesen Zeitpunkt hat die Flughafen Zürich AG die noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten vom Kanton Zürich wieder übernommen und im Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund zurückerhalten. Dabei wurden die «alten» Lärmverbindlichkeiten (Nominalwert CHF 112.3 Mio.) mit einem Barwert von CHF 107.7 Mio. zurückgestellt und gemäss dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz im gleichen Betrag als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Auf der anderen Seite wurde der gutgeschriebene Anteil am Airport Zurich Noise Fund (CHF 224.2 Mio.) dem immateriellen Vermögenswert belastet und dem Saldo des Airport Zurich Noise Fund gutgeschrieben.

Die übertragenen Mittel setzten sich dabei wie folgt zusammen:

- CHF 101.5 Mio.      Flüssige Mittel (siehe Ziffer 12, Flüssige Mittel und Festgelder)
- CHF 95.0 Mio.      Festgelder (siehe Ziffer 12, Flüssige Mittel und Festgelder)
- CHF 27.0 Mio.      Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)
- CHF 0.7 Mio.      Übrige Forderungen (z. B. Verrechnungssteuerguthaben und Zinsabgrenzungen)

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2014 weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 165.9 Mio. aus. Diese 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 für die Berechnung dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG sowie diverse Annahmen betreffend die zukünftige Entwicklung (z. B. Passagier- und Verkehrsaufkommen, Investitionen, Hub-Status Flughafen Zürich sowie Diskontierungssatz). Die Kontrollrechnung per 31. Dezember 2014 zeigt, dass keine solchen Indikatoren vorliegen.

#### Abschreibungen und Amortisationen

Mit den Abschreibungen und Amortisationen auf Sachanlagen und immateriellen Anlagen von CHF 229.4 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF - 0.5 Mio. verrechnet.

## 8 FINANZANLAGEN AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

Bei den zum Verkauf gehaltenen Wertschriften handelt es sich um Obligationen in Schweizer Franken. 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 2014 zwischen 0.25 % und 3.375 % (2013: zwischen 0.25 % und 4.00 %). 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.

Im Rahmen der Rückabwicklung der Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich (siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, 1.5 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik, Seiten 78 bis 79) erhielt die Flughafen Zürich AG den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund zurück. In diesem Betrag waren auch kurz- und langfristige Wertschriften in der Höhe von CHF 27.0 Mio. enthalten (siehe auch Ziffer 7, Entwicklung Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte).

| (CHF in 1'000)                                                                                 | 31.12.2014     | 31.12.2013     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund) | 49'005         | 49'244         |
| Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund) | 217'252        | 206'944        |
| <b>Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund</b>                                      | <b>266'257</b> | <b>256'188</b> |

## 9 BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN GESELLSCHAFTEN

| (CHF in 1'000)                                                                               | 31.12.2014    | 31.12.2013    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Bangalore International Airport Ltd., Bengaluru (Indien)                                     |               |               |
| Kapital: INR 3'846 Mio. (Vorjahr INR 3'846 Mio.) / Beteiligungsquote 5.0 % (Vorjahr 5.0 %)   | 6'980         | 6'184         |
| 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 %) | 6'135         | 6'231         |
| Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A., Belo Horizonte (Brasilien)           |               |               |
| Kapital: BRL 144 Mio. (Vorjahr n/a) / Beteiligungsquote 25.0 % (Vorjahr n/a)                 | 11'230        | n/a           |
| 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             |
| <b>Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften</b>                                    | <b>24'345</b> | <b>12'415</b> |

## **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.

## **Lateinamerika**

Die Flughafen Zürich AG hält seit 2013 die Mehrheit an der in Santiago de Chile (Chile) ansässigen A-port Operaciones S. A., die das Management und den Betrieb von Flughäfen in Lateinamerika und der Karibik wahrnimmt. Dies umfasst Flughäfen in Chile, Curaçao und Kolumbien. Verträge zum Betrieb von vier kleineren Flughäfen in Honduras mit einer gesamten Passagierzahl von 1.8 Millionen Passagieren wurden im 4. Quartal 2014 beendet. Zusätzlich zum Betrieb der Flughäfen hält die Flughafen Zürich AG aufgrund ihrer 49%-Beteiligung an A-port Chile S. A. indirekt Anteile an den Konzessionärs Gesellschaften für die chilenischen Flughäfen in Antofagasta und Iquique sowie über die in São Paulo (Brasilien) ansässige Companhia de Participações Aeroportuárias Anteile am Hato International Airport in Curaçao.

## **Brasilien**

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, der die Stadt Belo Horizonte und den Bundesstaat Minas Gerais in Brasilien bedient, gewonnen. Der auf 30 Jahre ausgelegte Konzessionsvertrag wurde im April 2014 unterzeichnet. Mit rund 11 Mio. Passagieren gehört Confins zu den wichtigsten Flughäfen in Brasilien und entwickelt sich zu einer zentralen Inlandverkehrsdrehscheibe. Nach Akquisition der durch die Flughafen München AG gehaltenen Anteile im August 2014 ist die Flughafen Zürich AG mit 25 % am privaten Konsortium Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S. A. mit Sitz in Belo Horizonte beteiligt, das 51 % am lokalen Flughafenunternehmen kontrolliert – die restlichen 49 % der Aktien werden von der staatlichen Infraero gehalten, die sich bis August 2014 für den Betrieb verantwortlich zeichnete. Die Flughafen Zürich AG stellt den Leiter für den Kommerzbereich sowie den Flugbetriebsleiter. Im Dezember 2014 unterzeichnete die Flughafen Zürich AG zudem ein Operations-, Management- & Service-Agreement (OMSA) mit der Konzessionärs Gesellschaft.

## **Venezuela**

Die Flughafen Zürich AG und ihr Konsortiumspartner Unique IDC sind mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela, der Schweiz und Chile. Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Millionen sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang (rund USD 14.2 Mio. aufgelaufen per 31. Dezember 2014) an das Konsortium verpflichtet. Der Flughafen Zürich AG stehen 50 % der Gesamtsumme der Zahlungen zu. Die Parteien haben 120 Tage Zeit, die Aufhebung des ICSID-Schiedsspruchs zu verlangen. Diese Frist endet am 18. März 2015. 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)                               | 31.12.2014   | 31.12.2013   |
|----------------------------------------------|--------------|--------------|
| Umsatz                                       | 126'561      | 105'227      |
| Gewinn                                       | 5'895        | 23'468       |
| Gesamtergebnis                               | 5'895        | 23'468       |
| Anlagevermögen                               | 445'480      | 414'460      |
| Umlaufvermögen                               | 113'086      | 117'487      |
| Langfristiges Fremdkapital                   | - 317'496    | - 332'758    |
| Kurzfristiges Fremdkapital                   | - 101'465    | - 75'502     |
| Nettoreinvermögen                            | 139'605      | 123'687      |
| Beteiligungsquote                            | 5 %          | 5 %          |
| <b>Buchwert der assoziierten Beteiligung</b> | <b>6'980</b> | <b>6'184</b> |

## A-port Chile S. A.

| (CHF in 1'000)                               | 31.12.2014   | 31.12.2013   |
|----------------------------------------------|--------------|--------------|
| Umsatz                                       | 8'486        | 10'614       |
| Gewinn                                       | 326          | 3'704        |
| Gesamtergebnis                               | 326          | 3'704        |
| Anlagevermögen                               | 48'341       | 28'577       |
| Umlaufvermögen                               | 6'010        | 5'658        |
| Langfristiges Fremdkapital                   | - 38'028     | - 20'297     |
| Kurzfristiges Fremdkapital                   | - 3'803      | - 1'221      |
| Nettoreinvermögen                            | 12'520       | 12'717       |
| Beteiligungsquote                            | 49 %         | 49 %         |
| <b>Buchwert der assoziierten Beteiligung</b> | <b>6'135</b> | <b>6'231</b> |

## Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S. A.

| (CHF in 1'000)                               | 31.12.2014    | 31.12.2013   |
|----------------------------------------------|---------------|--------------|
| Umsatz                                       | 27'817        | n / a        |
| Gewinn                                       | - 8'206       | n / a        |
| Gesamtergebnis                               | - 8'206       | n / a        |
| Anlagevermögen                               | 400'138       | n / a        |
| Umlaufvermögen                               | 113'801       | n / a        |
| Langfristiges Fremdkapital                   | - 432'310     | n / a        |
| Kurzfristiges Fremdkapital                   | - 36'708      | n / a        |
| Nettoreinvermögen                            | 44'921        | n / a        |
| Beteiligungsquote                            | 25.0 %        | n / a        |
| <b>Buchwert der assoziierten Beteiligung</b> | <b>11'230</b> | <b>n / a</b> |

## 10 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

| (CHF in 1'000)                                                 | 31.12.2014     | 31.12.2013     |
|----------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1)</sup>       | 102'814        | 116'139        |
| Wertberichtigungen                                             | - 1'209        | - 679          |
| <b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto</b> | <b>101'605</b> | <b>115'460</b> |

1) In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 31.2 Mio. (2013: CHF 38.2 Mio.) enthalten (siehe auch «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen, Punkt 1.4) Hub Carrier» sowie «Ziffern 20.1a), Finanzielles Risk Management und 20.1a.i), Ausfallrisiko»). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts 2014 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2014 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

| (CHF in 1'000)                                          | 31.12.2014     | 31.12.2013     |
|---------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Schweiz                                                 | 95'976         | 109'012        |
| Europa                                                  | 6'468          | 6'477          |
| Indien                                                  | 6              | 99             |
| Lateinamerika                                           | 364            | 551            |
| <b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b> | <b>102'814</b> | <b>116'139</b> |

Die Altersgliederung der Forderungen sah per Bilanzstichtag wie folgt aus:

|                                 | Forderungen<br>brutto | Einzelwert-<br>berichtigung | Pauschalwert-<br>berichtigung | Forderungen<br>brutto | Einzelwert-<br>berichtigung | Pauschalwert-<br>berichtigung |
|---------------------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| (CHF in 1'000)                  | 31.12.2014            | 31.12.2014                  | 31.12.2014                    | 31.12.2013            | 31.12.2013                  | 31.12.2013                    |
| Nicht fällig                    | 97'057                | 0                           | - 457                         | 110'515               | 0                           | - 535                         |
| Fällig zwischen 0 und 30 Tagen  | 3'740                 | 0                           | - 16                          | 4'982                 | 0                           | - 21                          |
| Fällig zwischen 31 und 60 Tagen | 428                   | 0                           | - 2                           | 382                   | 0                           | - 1                           |
| Fällig über 61 Tage             | 1'589                 | - 722                       | - 12                          | 260                   | - 121                       | - 1                           |
| <b>Total</b>                    | <b>102'814</b>        | <b>- 722</b>                | <b>- 487</b>                  | <b>116'139</b>        | <b>- 121</b>                | <b>- 558</b>                  |

Die Wertberichtigung hat sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

|                                 | Einzelwertberichtigung |              | Pauschalwertberichtigung |              | Total Wertberichtigung |              |
|---------------------------------|------------------------|--------------|--------------------------|--------------|------------------------|--------------|
| (CHF in 1'000)                  | 2014                   | 2013         | 2014                     | 2013         | 2014                   | 2013         |
| Bestand per 1. Januar           | - 121                  | - 121        | - 558                    | - 540        | - 679                  | - 661        |
| Veränderung                     | - 601                  | 0            | 71                       | - 18         | - 530                  | - 18         |
| <b>Bestand per 31. Dezember</b> | <b>- 722</b>           | <b>- 121</b> | <b>- 487</b>             | <b>- 558</b> | <b>- 1'209</b>         | <b>- 679</b> |

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)                                                             | 31.12.2014    | 31.12.2013    |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Noch nicht fakturierte Leistungen                                          | 10'055        | 8'125         |
| Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund | 1'703         | 1'692         |
| Vorausbezahlte Leistungen                                                  | 2'328         | 527           |
| <b>Aktive Rechnungsabgrenzungen</b>                                        | <b>14'086</b> | <b>10'344</b> |
| Steuerrückforderungen (MwSt/ VSt)                                          | 8'355         | 9'203         |
| Sonstige Forderungen                                                       | 1'470         | 1'620         |
| <b>Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen</b>                  | <b>23'911</b> | <b>21'167</b> |

Die übrigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen beinhalten die folgenden Finanzinstrumente:

| (CHF in 1'000)                                                             | 31.12.2014    | 31.12.2013    |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Noch nicht fakturierte Leistungen                                          | 10'055        | 8'125         |
| Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund | 1'703         | 1'692         |
| <b>Total Finanzinstrumente</b>                                             | <b>11'758</b> | <b>9'817</b>  |
| Steuerrückforderungen (MwSt/ VSt)                                          | 8'355         | 9'203         |
| Vorausbezahlte Leistungen                                                  | 2'328         | 527           |
| Sonstige Forderungen                                                       | 1'470         | 1'620         |
| <b>Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen</b>                  | <b>23'911</b> | <b>21'167</b> |

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

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

## 12 FLÜSSIGE MITTEL UND FESTGELDER

| (CHF in 1'000)                                      | 31.12.2014     |                | 31.12.2013     |               |
|-----------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
|                                                     | Total          | davon AZNF     | Total          | davon AZNF    |
| Bargeld                                             | 201            |                | 219            |               |
| Post- und Bankguthaben                              | 109'337        | 37'558         | 392'724        | 45'760        |
| Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen <sup>1)</sup> | 6'580          |                | 0              |               |
| Festgelder <sup>2)</sup>                            | 110'008        |                | 0              |               |
| <b>Total flüssige Mittel</b>                        | <b>226'126</b> | <b>37'558</b>  | <b>392'943</b> | <b>45'760</b> |
| Festgelder <sup>3)</sup>                            | 195'000        | 195'000        | 20'000         |               |
| <b>Total Festgelder</b>                             | <b>195'000</b> | <b>195'000</b> | <b>20'000</b>  | <b>0</b>      |

1) Betreffend Collateral siehe Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

2) Fälligkeit innerhalb von 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt.

3) Fälligkeit grösser als 90 Tage ab Erwerbszeitpunkt.

Im Rahmen der Rückabwicklung der Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich erhielt die Flughafen Zürich AG den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund in Höhe von CHF 224.2 Mio. zurück. In diesem Betrag waren auch CHF 101.5 Mio. flüssige Mittel und CHF 95.0 Mio. Festgelder (Laufzeiten grösser als 90 Tage) enthalten (siehe Ziffer 7, Entwicklung Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte). CHF 100.0 Mio. dieser flüssigen Mittel wurden anschliessend in Festgelder mit einer Laufzeit grösser als 90 Tage investiert.

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

|                          |                  | 2014            | 2013           | 2014                | 2013                |
|--------------------------|------------------|-----------------|----------------|---------------------|---------------------|
|                          | Ursprungswährung | Zinssätze in %  | Zinssätze in % | Späteste Fälligkeit | Späteste Fälligkeit |
| Post- und Bankguthaben   | CHF              | 0.00 bis 0.05   | 0.00 bis 0.05  | n / a               | n / a               |
| Collateral               | CHF              | - 0.01 bis 0.00 | 0.01 bis 0.02  | n / a               | n / a               |
| Festgelder <sup>1)</sup> | CHF              | 0.08 bis 0.25   | 0.07 bis 0.175 | 25.02.2015          | n / a               |
| Festgelder <sup>2)</sup> | CHF              | 0.14 bis 0.40   | 0.20 bis 0.33  | 23.12.2015          | 14.01.2014          |

1) Fälligkeit innerhalb von 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt.

2) Fälligkeit grösser als 90 Tage ab Erwerbszeitpunkt.

## 13 AKTIENKAPITAL UND RESERVEN

| (Anzahl)                             | Ausgegebene<br>Namenaktien<br>(Nominalwert<br>CHF 50) | Eigene<br>Aktien | Total Aktien<br>im Umlauf |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|
| Bestand per 1. Januar 2013           | 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                     |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2013</b> | <b>6'140'375</b>                                      | <b>3'559</b>     | <b>6'136'816</b>          |
| Erwerb von eigenen Aktien            |                                                       | 855              | - 855                     |
| Verkauf von eigenen Aktien           |                                                       | 0                | 0                         |
| Abgabe an Mitarbeiter und Dritte     |                                                       | - 1'981          | 1'981                     |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2014</b> | <b>6'140'375</b>                                      | <b>2'433</b>     | <b>6'137'942</b>          |

### Aktienrechte

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

### Eigene Aktien

Die Abgabe von eigenen Aktien an Mitarbeiter und Dritte erfolgt im Rahmen des Bonusprogramms, siehe dazu Ziffer 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 Aktien-daten per 31. Dezember setzen sich wie folgt zusammen:

|                                                                 | 2014        | 2013        |
|-----------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
| Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF                        | 205'801'091 | 137'083'773 |
| Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien             | 6'137'885   | 6'136'655   |
| Einfluss der verwässernden Aktien                               | 2'180       | 2'479       |
| Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien | 6'140'065   | 6'139'134   |
| Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF                           | 33.53       | 22.34       |
| Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF                             | 33.52       | 22.33       |

### Ausschüttungsbegrenzung

Der für die Dividendenausschüttung zur Verfügung stehende Betrag basiert auf dem zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinn der Flughafen Zürich AG und wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts festgelegt. Diesbezüglich unterliegen per Bilanzstichtag Reserven in der Höhe von CHF 154.6 Mio. (2013: CHF 154.9 Mio.) infolge handelsrechtlicher Bestimmungen einer Ausschüttungssperre.

## Dividenden

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 2014 vor, eine ordentliche Dividende von CHF 13.50 pro Aktie auszuzahlen. Dies ergibt ein Dividendenerfordernis von insgesamt CHF 82.9 Mio.

Gemäss Generalversammlungsbeschluss vom 10. April 2014 hat die Flughafen Zürich AG für das Geschäftsjahr 2013 eine Dividende von CHF 61.4 Mio. (ohne Dividende auf eigenen Aktien) respektive von CHF 10.00 pro Aktie ausbezahlt.

## Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

|                                               | 2014            | 2013            |
|-----------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Öffentliche Hand                              | 38.60 %         | 38.60 %         |
| Private                                       | 3.34 %          | 3.07 %          |
| Unternehmungen                                | 2.48 %          | 2.21 %          |
| Pensionskassen                                | 1.52 %          | 1.38 %          |
| Finanzinstitute (inkl. Nominee-Bestände)      | 25.37 %         | 26.21 %         |
| Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre | 28.69 %         | 28.53 %         |
| <b>Total</b>                                  | <b>100.00 %</b> | <b>100.00 %</b> |
|                                               |                 |                 |
|                                               | 2014            | 2013            |
| Anzahl Aktionäre                              | 5'397           | 5'141           |

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

|                                                     | 2014    | 2013    |
|-----------------------------------------------------|---------|---------|
| Kanton Zürich                                       | 33.33 % | 33.33 % |
| Stadt Zürich (inkl. städtischer Versicherungskasse) | 5.05 %  | 5.05 %  |

## 14 FINANZVERBINDLICHKEITEN

| (CHF in 1'000)                              | 31.12.2014       | 31.12.2013       |
|---------------------------------------------|------------------|------------------|
| Anleihen                                    | 947'623          | 946'922          |
| US Private Placement                        | 0                | 48'696           |
| Langfristige Leasingverbindlichkeiten       | 25'647           | 31'640           |
| <b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b> | <b>973'270</b>   | <b>1'027'258</b> |
| Anleihen                                    | 0                | 224'929          |
| US Private Placement                        | 54'436           | 48'138           |
| Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten       | 13'247           | 11'949           |
| <b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b> | <b>67'683</b>    | <b>285'016</b>   |
| <b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>        | <b>1'040'953</b> | <b>1'312'274</b> |

Am 18. Februar 2014 wurde eine Anleihe im Betrag von CHF 225.0 Mio. (nominal) mit einem Zinscoupon von 4.5 % per Endfälligkeit vollständig aus bestehenden flüssigen Mitteln zurückbezahlt.

Bei den Verbindlichkeiten aus dem US Private Placement setzt sich die Veränderung aus dem Fremdwährungseinfluss und der jährlichen Tilgungsrate zusammen. Im April des Berichtsjahrs wurde die vierte von fünf jährlichen Tranchen im Umfang von nominal CHF 73.2 Mio. (2013: CHF 73.2 Mio. nominal) amortisiert.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden in Übereinstimmung mit den bestehenden Leasingverträgen insgesamt CHF 12.0 Mio. der ausstehenden Leasingverbindlichkeiten zurückbezahlt (2013: CHF 10.9 Mio.).

In der Vorjahresperiode wurde am 23. Mai 2013 das Japanese Private Placement vollständig zurückbezahlt (siehe dazu auch Ziffer 5, Finanzergebnis). Zudem wurde am 17. April 2013 eine neue Anleihe im Betrag von CHF 400.0 Mio. (nominal) und einem Zinscoupon von 1.5 % mit Rückzahlung im Jahr 2023 platziert.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

|                                                   | 31.12.2014     | 31.12.2014     |             |          |                         |                     |
|---------------------------------------------------|----------------|----------------|-------------|----------|-------------------------|---------------------|
| Finanzverbindlichkeiten                           | Nominalbetrag  | Buchwert       | Laufzeit    | Zinssatz | Vorzeitige Amortisation | Zinszahlungs-termin |
|                                                   | (CHF in 1'000) | (CHF in 1'000) |             |          |                         |                     |
| Anleihe                                           | 250'000        | 248'673        | 2011 - 2017 | 2.250 %  | nein                    | 5.5.                |
| Anleihe                                           | 300'000        | 299'341        | 2012 - 2020 | 1.250 %  | nein                    | 3.7.                |
| Anleihe                                           | 400'000        | 399'609        | 2013 - 2023 | 1.500 %  | nein                    | 17.4.               |
| Leasingverbindlichkeiten GSA                      | 17'559         | 17'559         | 2003 - 2016 | 3.908 %  | nein                    | 1. des Monats       |
| Leasingverbindlichkeiten EVA                      | 8'088          | 8'088          | 2003 - 2020 | 3.476 %  | nein                    | 1. des Monats       |
| <b>Total langfristige Finanzverbindlichkeiten</b> |                | <b>973'270</b> |             |          |                         |                     |

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

Zusätzlich bestehen per Bilanzstichtag unbenützte Kreditlimiten (ohne Berücksichtigung Kreditlimite Airport Zurich Noise Fund) in der Höhe von total CHF 231.4 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)                       | 31.12.2014       | 31.12.2013       |
| Innerhalb 1 Jahres                   | 67'683           | 285'016          |
| Zwischen 2 und 5 Jahren              | 273'125          | 325'804          |
| Über 5 Jahre                         | 700'145          | 701'454          |
| <b>Total Finanzverbindlichkeiten</b> | <b>1'040'953</b> | <b>1'312'274</b> |

#### Absicherungsgeschäfte mit Hedge Accounting

Zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen des US Private Placement hält die Flughafen Zürich AG folgendes derivatives Finanzinstrument (Cross Currency Interest Rate Swap):

| Betreff                              | Japanese Private Placement | US Private Placement | Total Marktwerte brutto | Latente Steuern | Total Marktwerte netto |
|--------------------------------------|----------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------|------------------------|
| Laufzeit                             | 2003 - 2024                | 2003 - 2015          |                         |                 |                        |
| Kontraktwert                         | JPY 37'000 Mio.            | USD 275 Mio.         |                         |                 |                        |
| <b>Marktwerte (CHF in 1'000)</b>     |                            |                      |                         |                 |                        |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2012</b> | <b>97'528</b>              | <b>72'129</b>        | <b>169'657</b>          | <b>- 34'271</b> | <b>135'386</b>         |
| Marktwertanpassungen                 | - 97'528                   | - 22'514             | - 120'042               | 24'248          | - 95'794               |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2013</b> | <b>0</b>                   | <b>49'615</b>        | <b>49'615</b>           | <b>- 10'023</b> | <b>39'592</b>          |
| Marktwertanpassungen                 |                            | - 30'983             | - 30'983                | 6'258           | - 24'725               |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2014</b> | <b>0</b>                   | <b>18'632</b>        | <b>18'632</b>           | <b>- 3'765</b>  | <b>14'867</b>          |

Der kumulierte Verlust nach Abzug latenter Steuern hat sich im Berichtsjahr von CHF 39.6 Mio. auf CHF 14.9 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 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 der Finanzverbindlichkeit 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 Konzerneigenkapitals) 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 nachfolgend dargestellt verändert. Die Schwankungen werden durch den als Fair Value Hedge designierten Teil des Swaps im Berichtsjahr vollständig kompensiert:

| (CHF in 1'000)                       | Japanese<br>Private<br>Placement | US Private<br>Placement | Total Fremd-<br>währungs-<br>schwankungen<br>brutto | Latente<br>Steuern | Total Fremd-<br>währungs-<br>schwankungen<br>netto |
|--------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------|
| <b>Bestand per 31. Dezember 2012</b> | - 30'754                         | - 68'426                | - 99'180                                            | 20'034             | - 79'146                                           |
| Fremdwährungsschwankung              | 30'754                           | 19'949                  | 50'703                                              | - 10'242           | 40'461                                             |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2013</b> | 0                                | - 48'477                | - 48'477                                            | 9'792              | - 38'685                                           |
| Fremdwährungsschwankung              |                                  | 29'977                  | 29'977                                              | - 6'055            | 23'922                                             |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2014</b> | 0                                | - 18'500                | - 18'500                                            | 3'737              | - 14'763                                           |

Die nicht realisierten Gewinne / Verluste, die 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    |
|--------------------------------------|-----------|-----------------|----------|
| <b>Bestand per 31. Dezember 2012</b> | - 101'231 | 20'449          | - 80'782 |
| Marktwertanpassung                   | - 15'372  | 3'106           | - 12'266 |
| Umbuchung in die Erfolgsrechnung     | 115'465   | - 23'324        | 92'141   |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2013</b> | - 1'138   | 231             | - 907    |
| Marktwertanpassung                   | - 1'233   | 249             | - 984    |
| Umbuchung in die Erfolgsrechnung     | 2'239     | - 452           | 1'787    |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2014</b> | - 132     | 28              | - 104    |

#### Sicherheiten zu vorstehenden Absicherungsgeschäften

Weist der Cross Currency Interest Rate Swap des US Private Placement einen negativen Marktwert auf, der einen gewissen Minimalwert übersteigt, so hat die Gesellschaft hierfür Sicherheiten in Form eines «Collateral» (Cash, Wertpapiere oder Letter of Credit) zu leisten. Per Bilanzstichtag besteht folgendes Collateral:

| (CHF in 1'000)                                                   | Ursprungswährung | 2014<br>Zinssätze in % | 2013<br>Zinssätze in % | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
|------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------|------------------------|------------|------------|
| Flüssige Mittel,<br>fällig innerhalb von 90 Tagen                | CHF              | - 0.01 bis 0.00        | 0.01 bis 0.02          | 6'580      | 0          |
| Letter of Credit,<br>fällig innerhalb von 90 Tagen <sup>1)</sup> | CHF              | n / a                  | 0.65                   | 0          | 30'000     |

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). Die Zinssätze der wesentlichen Leasingverbindlichkeiten betragen per Bilanzstichtag 3.908 % (GSA) bzw. 3.476 % (EVA).

| (CHF in 1'000)                                  | 31.12.2014     | 31.12.2013     |
|-------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>Zukünftige Minimumleasingzahlungen</b>       |                |                |
| Fällig innerhalb 1 Jahres                       | 14'528         | 13'768         |
| Fällig zwischen 2 und 5 Jahren                  | 25'476         | 31'030         |
| Fällig über 5 Jahre                             | 1'207          | 2'741          |
| <b>Total zukünftige Minimumleasingzahlungen</b> | <b>41'211</b>  | <b>47'539</b>  |
| <b>Zukünftige Zinsen</b>                        | <b>- 2'317</b> | <b>- 3'950</b> |
| <b>Barwert der Leasingverbindlichkeiten</b>     | <b>38'894</b>  | <b>43'589</b>  |
| Fällig innerhalb 1 Jahres                       | 13'247         | 11'949         |
| Fällig zwischen 2 und 5 Jahren                  | 24'452         | 28'978         |
| Fällig über 5 Jahre                             | 1'195          | 2'662          |

## 15 RÜCKSTELLUNG LÄRM- UND ANWOHNERSchUTZ SOWIE FORMELLE ENTEIGNUNGEN

| (CHF in 1'000)                                             | Lärm- und<br>Anwohnerschutz | Formelle<br>Enteignungen | Total          |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------|
| <b>Bestand per 1. Januar 2013</b>                          | <b>86'334</b>               | <b>248'052</b>           | <b>334'386</b> |
| Auszahlung <sup>1)</sup>                                   | - 20'611                    | - 2'258                  | - 22'869       |
| Zinsertrag / -aufwand Aufzinsung <sup>2)</sup>             | - 63                        | - 6'092                  | - 6'155        |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2013</b>                       | <b>65'660</b>               | <b>239'702</b>           | <b>305'362</b> |
| 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        |
| <b>Bestand per 1. Januar 2014</b>                          | <b>65'660</b>               | <b>239'702</b>           | <b>305'362</b> |
| Auszahlung <sup>1)</sup>                                   | - 21'405                    | - 990                    | - 22'395       |
| Bildung Rückstellung                                       | 0                           | 107'691                  | 107'691        |
| Zinsaufwand Aufzinsung <sup>3)</sup>                       | 1'808                       | 5'897                    | 7'705          |
| <b>Bestand per 31. Dezember 2014</b>                       | <b>46'063</b>               | <b>352'300</b>           | <b>398'363</b> |
| davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres) | 12'000                      | 20'000                   | 32'000         |
| davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)          | 34'063                      | 332'300                  | 366'363        |

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

### 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 192.3 Mio. ausgegeben. Der verbleibende Restbetrag ist im obigen Rückstellungsspiegel zum Barwert dargestellt. Der Diskontsatz für die Aufzinsung der nominellen Zahlungsströme beträgt aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus neu 1.1 % (Vorjahr 1.5 %). Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2020 abgeschlossen werden können.

### Rückstellung für formelle Enteignungen

Aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG wurde die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich mittels eines Nachtrags zum Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag auf den 30. November 2014 aufgehoben. Auf diesen Zeitpunkt hat die Flughafen Zürich AG die noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten vom Kanton Zürich wieder übernommen und im Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund zurückerhalten. Dabei wurden die «alten» Lärmverbindlichkeiten (Nominalwert CHF 112.3 Mio.) mit einem Barwert von CHF 107.7 Mio. zurückgestellt und gemäss dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz im gleichen Betrag als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Auf der anderen Seite wurde der gutgeschriebene Anteil am Airport Zurich Noise Fund (CHF 224.2 Mio.) dem immateriellen Vermögenswert belastet und dem Saldo des Airport Zurich Noise Fund gutgeschrieben (siehe auch Ziffer 7, Entwicklung Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte).

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen (siehe dazu ausführliche Erläuterungen unter Ermessensentscheide in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie wesentliche Annahmen und Schätzungsunsicherheiten, Punkt 1.5 auf den Seiten 78 und 79) sind per Bilanzstichtag neu insgesamt CHF 352.3 Mio. abdiskontiert als Rückstellung für formelle Enteignungsentschädigungen für sämtliche Lärmverbindlichkeiten zurückgestellt (Nominalwert CHF 370.4 Mio.), da die Flughafen Zürich AG seit dem 30. November 2014 auch für die «alten» Lärmverbindlichkeiten haftet. Der Diskontsatz für die Aufzinsung der nominellen Zahlungsströme beträgt neu ebenfalls 1.1 % (Vorjahr 1.5 %). Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2020 abgeschlossen werden können.

## 16 AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

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

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](http://www.flughafen-zuerich.ch/aznf).

Für den Fall, dass die kumulierten Kosten höher sein werden als die kumulierten Erträge (Finanzierungslücke), stand der Flughafen Zürich AG bisher eine Kreditlimite (committed credit line) von CHF 200.0 Mio. bis Ende 2015 zur Verfügung. Unter Berücksichtigung des aktuellen Saldos des Airport Zurich Noise Fund wurde diese Kreditlimite vorzeitig per 31. Dezember 2014 gekündigt.

Nachdem die Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG per 30. November 2014 aufgehoben und damit der anteilige Saldo des Kantons Zürich am Airport Zurich Noise Fund an die Flughafen Zürich AG zurückübertragen wurde (siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, 1.5 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik, Seiten 78 und 79), stellt sich die Gesamtsituation des Airport Zurich Noise Fund per Bilanzstichtag wie folgt dar (Vorjahr: nur Anteil Flughafen Zürich AG):

| (CHF in 1'000)                                                                     | 2014           | 2013           |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar</b>                                     | <b>300'197</b> | <b>273'786</b> |
| Total Einnahmen Lärmgebühren                                                       | 15'651         | 53'799         |
| Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz <sup>1)</sup>                                  | - 46'406       | - 20'611       |
| Total Kosten für formelle Enteignungen <sup>2)</sup>                               | - 1'942        | - 2'907        |
| <b>Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis</b>                     | <b>267'500</b> | <b>304'067</b> |
| Operative Kosten                                                                   | - 3'892        | - 3'887        |
| Zinsertrag aus Finanzanlagen                                                       | 3'820          | 4'755          |
| Marktwertveränderung Finanzanlagen                                                 | 1'423          | - 1'453        |
| Realisierte Kursgewinne / -verluste Finanzanlagen                                  | - 1'699        | - 3'285        |
| Übernahme Anteil Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich per 30. November 2014 | 224'244        | 0              |
| <b>Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember</b>                                  | <b>491'396</b> | <b>300'197</b> |

1) Inklusive Finanzierungskosten von CHF 25.0 Mio. für die neue Schallschutzhalle.

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)                                                                                              | 31.12.2014     | 31.12.2013     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Flüssige Mittel (siehe Ziffer 12, Flüssige Mittel und Festgelder)                                           | 37'558         | 45'760         |
| Festgelder (siehe Ziffer 12, Flüssige Mittel und Festgelder)                                                | 195'000        | 0              |
| Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund) | 49'005         | 49'244         |
| Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund) | 217'252        | 206'944        |
| Abgrenzung gegenüber Flughafen Zürich AG <sup>1)</sup>                                                      | - 7'419        | - 1'751        |
| <b>Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund</b>                                                   | <b>491'396</b> | <b>300'197</b> |

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)                   | 2015           | 2016          | 2017          | 2018          | 2019ff.       | Total          |
|----------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Flüssige Mittel                  | 37'558         | 0             | 0             | 0             | 0             | 37'558         |
| Festgelder                       | 195'000        | 0             | 0             | 0             | 0             | 195'000        |
| AAA                              | 20'117         | 41'973        | 25'663        | 26'300        | 8'079         | 122'132        |
| AA+ / AA / AA -                  | 6'525          | 20'620        | 4'013         | 28'950        | 14'038        | 74'146         |
| A+ / A / A -                     | 14'575         | 5'048         | 11'570        | 4'115         | 0             | 35'308         |
| Ohne Rating                      | 7'788          | 8'205         | 6'880         | 10'158        | 1'640         | 34'671         |
| Übrige <sup>1)</sup>             | -7'419         | 0             | 0             | 0             | 0             | -7'419         |
| <b>Total investierte Mittel</b>  |                |               |               |               |               |                |
| <b>Airport Zurich Noise Fund</b> | <b>274'144</b> | <b>75'846</b> | <b>48'126</b> | <b>69'523</b> | <b>23'757</b> | <b>491'396</b> |
| in %                             | 55.79          | 15.43         | 9.79          | 14.15         | 4.83          | 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 (2013: 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)                                                                                            | 2014           | 2013           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1. Januar</b>                                              | <b>104'662</b> | <b>80'281</b>  |
| Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swap, über Hedging-Reserve gebucht    | - 249          | - 3'106        |
| Cross Currency Interest Rate Swap, Umbuchung in Erfolgsrechnung                                           | 452            | 23'324         |
| Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht | - 14'584       | 8'826          |
| Änderung Konsolidierungskreis                                                                             | 0              | 26             |
| Veränderung gemäss Erfolgsrechnung                                                                        | - 6'508        | - 4'689        |
| <b>Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember</b>                                           | <b>83'773</b>  | <b>104'662</b> |

Die latenten Steuern lassen sich folgenden Bilanzpositionen zuordnen:

| (CHF in 1'000)                                    | 31.12.2014    |                | 31.12.2013    |                |
|---------------------------------------------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
|                                                   | Aktiven       | Passiven       | Aktiven       | Passiven       |
| Sachanlagen und übrige immaterielle Anlagen       |               | 24'504         |               | 23'941         |
| Beteiligungen und übrige Finanzanlagen            |               | 1'577          |               | 6'325          |
| Erneuerungsfonds                                  |               | 30'625         |               | 29'513         |
| Fluglärmthematik                                  |               | 56'855         |               | 58'133         |
| Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten        |               | 43             |               | 200            |
| Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten           |               | 480            |               | 636            |
| Vorsorgeverpflichtung                             | 30'504        |                | 14'193        |                |
| Cross Currency Interest Rate Swap                 | 3'765         |                | 10'023        |                |
| Private Placements                                |               | 3'737          |               | 9'792          |
| Diverse Positionen                                |               | 221            |               | 338            |
| <b>Latente Steueraktiven / -verbindlichkeiten</b> | <b>34'269</b> | <b>118'042</b> | <b>24'216</b> | <b>128'878</b> |
| Verrechnung von Aktiven und Passiven              | - 34'269      | - 34'269       | - 24'216      | - 24'216       |
| <b>Latente Steuerverbindlichkeiten, netto</b>     | <b>0</b>      | <b>83'773</b>  | <b>0</b>      | <b>104'662</b> |

Per 31. Dezember 2014 verfügen die Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge von CHF 2.3 Mio., die allesamt im Jahre 2021 verfallen. Die Voraussetzungen für die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorträgen sind nicht erfüllt, da eine künftige Realisierung nicht wahrscheinlich ist.

## 18 LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

| (CHF in 1'000)                                        | 31.12.2014       | 31.12.2013      |
|-------------------------------------------------------|------------------|-----------------|
| Nettovorsorgeverpflichtungen                          | - 147'040        | - 75'838        |
| Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer | - 9'610          | - 8'572         |
| <b>Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer</b> | <b>- 156'650</b> | <b>- 84'410</b> |

### 18.1) Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Die Flughafen Zürich AG unterhält die nachfolgenden Vorsorgepläne:

#### a) Leistungsorientierte Vorsorgepläne

##### Anschlussvertrag mit der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK)

Seit dem 1. Januar 2000 sind die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG für die berufliche Vorsorge bei der BVK angeschlossen. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für Angestellte des Kantons Zürich sowie weiterer Arbeitgeber.

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 acht Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter.

Gemäss Vorgaben des revidierten Bundesgesetzes über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG) wurde die BVK per 1. Januar 2014 rechtlich, organisatorisch und finanziell aus der Verwaltungsstruktur des Kantons Zürich herausgelöst und als privatrechtliche Stiftung verselbstständigt. Die BVK ist bei der BVG- und Stiftungsaufsicht des Kantons Zürich (BVS) registriert und wird von dieser beaufsichtigt.

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

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

Weiter ist das Führungsorgan der Vorsorgeeinrichtung gemäss den gesetzlichen Bestimmungen auch dafür verantwortlich, dass bei einer allfälligen Unterdeckung Sanierungsmassnahmen beschlossen und umgesetzt werden, damit eine vollständige Deckung der künftigen Vorsorgeleistungen innert angemessener Frist wiederhergestellt wird. Dazu gehören unter anderem Sanierungsleistungen in Form von zusätzlichen Beiträgen.

Aufgrund der aktuell bestehenden Unterdeckung – gemäss schweizerischer Rechnungslegung (Art. 44 BVV2) weist die BVK per 31. Dezember 2014 einen (ungeprüften) Deckungsgrad von 99.3% (Vorjahr 96.1%) auf – muss die Flughafen Zürich AG seit dem 1. Januar 2013 für alle versicherten Personen Sanierungsbeiträge in der Höhe von 2.5% des versicherten Lohns leisten, bis diese Unterdeckung beseitigt ist.

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind bei der BVK gegen die Risiken Alter, Tod und Invalidität versichert. Die Altersleistung wird in Abhängigkeit vom Bestand der einzelnen Sparkonten (Altersguthaben) zum Zeitpunkt der Pensionierung bestimmt und ergibt sich durch die Multiplikation des Altersguthabens mit dem im Reglement festgelegten Umwandlungssatz. Das ordentliche Pensionierungsalter ist 65 Jahre. Eine frühzeitige Pensionierung zu einem reduzierten Umwandlungssatz ist ab dem vollendeten 60. Altersjahr möglich. Die Flughafen Zürich AG entrichtet für alle versicherten Personen altersabhängige Beiträge in der Höhe von 7.2% bis 14.4% des versicherten Lohns sowie Risikobeiträge von 1.8% (bis zum 23. Altersjahr fällt nur ein Risikobeitrag von 1.2% an).

Die Vermögenswerte stammen aus den Vorsorgeplänen der BVK. Ab dem 1. Januar 2014 wird die Anlagestrategie durch den Stiftungsrat der BVK basierend auf den Vorschlägen und Empfehlungen des stiftungsratsinternen Anlageausschusses festgelegt, der sich im speziellen mit der Vermögensbewirtschaftung der BVK befasst. Er bereitet alle anlagerelevanten Beschlüsse des Stiftungsrats vor und leitet und überwacht deren Vollzug durch die Geschäftsleitung. Er wird bei der Überwachung der Anlagestrategie und des Anlageprozesses zusätzlich von einem externen Investment Controller unterstützt.

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

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

#### Erläuterungen zu den Beträgen in der Konzernrechnung

Die versicherungsmathematische Bewertung der leistungsorientierten Verpflichtungen per 31. Dezember 2014 und des Dienstzeitaufwands wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des Planvermögens wurde per 31. Dezember 2014 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 1'000)                                             | 31.12.2014       | 31.12.2013      |
|------------------------------------------------------------|------------------|-----------------|
| Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen       | - 579'673        | - 475'518       |
| Marktwert des Planvermögens                                | 432'633          | 399'680         |
| <b>In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen</b> | <b>- 147'040</b> | <b>- 75'838</b> |

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

| (CHF in 1'000)                                                 | 2014             | 2013             |
|----------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| <b>Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar</b>       | <b>- 475'518</b> | <b>- 484'390</b> |
| Laufender Dienstzeitaufwand                                    | - 13'830         | - 15'163         |
| Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen                        | - 10'249         | - 8'989          |
| Arbeitnehmerbeiträge                                           | - 9'222          | - 8'930          |
| Ausbezahlte Leistungen                                         | 14'168           | 15'627           |
| Erfahrungsbezogene Gewinne/ (Verluste)                         | - 257            | 9'004            |
| Gewinne/ (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen | - 84'792         | 17'676           |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand                          | 27               | - 353            |
| <b>Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember</b>    | <b>- 579'673</b> | <b>- 475'518</b> |

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtungen beträgt per 31. Dezember 2014 16.6 Jahre (Vorjahr 15.4 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

| (CHF in 1'000)                                      | 2014           | 2013           |
|-----------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar</b>    | <b>399'680</b> | <b>366'769</b> |
| Arbeitgeberbeiträge                                 | 16'508         | 15'910         |
| Arbeitnehmerbeiträge                                | 9'222          | 8'930          |
| Ausbezahlte Leistungen                              | - 14'168       | - 15'627       |
| Administrationskosten                               | - 206          | - 260          |
| Zinserträge auf Planvermögen                        | 8'747          | 6'946          |
| Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)         | 12'850         | 17'012         |
| <b>Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember</b> | <b>432'633</b> | <b>399'680</b> |

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

| (CHF in 1'000)                                                 | 2014             | 2013             |
|----------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| <b>Nettovorsorgeverpflichtungen per 1. Januar</b>              | <b>- 75'838</b>  | <b>- 117'621</b> |
| Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst                   | - 15'511         | - 17'819         |
| Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst | - 72'199         | 43'692           |
| Arbeitgeberbeiträge                                            | 16'508           | 15'910           |
| <b>Nettovorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember</b>           | <b>- 147'040</b> | <b>- 75'838</b>  |

Für das Geschäftsjahr 2015 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 17.8 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

| (CHF in 1'000)                                             | 2014            | 2013            |
|------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Laufender Dienstzeitaufwand                                | - 13'830        | - 15'163        |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand                      | 27              | - 353           |
| Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen               | - 1'502         | - 2'043         |
| Sofortige Erfassung von Gewinnen / (Verlusten) unterjährig | 0               | 0               |
| Administrationskosten                                      | - 206           | - 260           |
| <b>In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag</b>             | <b>- 15'511</b> | <b>- 17'819</b> |

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Beträge:

| (CHF in 1'000)                                                  | 2014            | 2013          |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------|---------------|
| Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen | - 84'792        | 17'676        |
| Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)                         | - 257           | 9'004         |
| Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge                        | 12'850          | 17'012        |
| <b>Im sonstigen Gesamtergebnis erfasster Betrag</b>             | <b>- 72'199</b> | <b>43'692</b> |

Annahmen, um die Vorsorgeverpflichtungen per Jahresende zu ermitteln:

|                           | 2014   | 2013   |
|---------------------------|--------|--------|
| Diskontsatz               | 1.10 % | 2.20 % |
| Inflationssatz            | 1.00 % | 1.00 % |
| Künftige Lohnerhöhungen   | 1.00 % | 1.00 % |
| Künftige Rentenerhöhungen | 0.05 % | 0.10 % |

## Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

| (in %)          | 31.12.2014   | 31.12.2013   |
|-----------------|--------------|--------------|
| Anlagekategorie |              |              |
| Flüssige Mittel | 7.0          | 11.5         |
| Aktien          | 32.0         | 31.5         |
| Obligationen    | 31.0         | 28.1         |
| Immobilien      | 19.0         | 18.6         |
| Andere          | 11.0         | 10.3         |
| <b>Total</b>    | <b>100.0</b> | <b>100.0</b> |

### Sensitivitäten

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

|                                                | 2014<br>Effekt auf DBO |                  | 2013<br>Effekt auf DBO |                  |
|------------------------------------------------|------------------------|------------------|------------------------|------------------|
|                                                | +0.25 %                | -0.25 %          | +0.25 %                | -0.25 %          |
| Diskontsatz                                    | Abnahme um 3.7 %       | Zunahme um 3.9 % | Abnahme um 3.6 %       | Zunahme um 3.9 % |
| Künftige Lohnerhöhungen                        | Zunahme um 0.4 %       | Abnahme um 0.1 % | Zunahme um 0.4 %       | Abnahme um 0.4 % |
| Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben | Zunahme um 0.2 %       | Abnahme um 0.2 % | Zunahme um 0.9 %       | Abnahme um 0.8 % |

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

### b) Beitragsorientierter Vorsorgeplan

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

### 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 9.6 Mio. (Vorjahr CHF 8.6 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, die per Bilanzstichtag 8.8 Jahre (Vorjahr 8.7 Jahre) beträgt.

## 19 ÜBRIGES KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL UND RECHNUNGSABGRENZUNGEN

| (CHF in 1'000)                                                            | 31.12.2014    | 31.12.2013     |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|
| Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände                                 | 33'810        | 39'874         |
| Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten                                       | 10'466        | 20'033         |
| Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen                            | 16'787        | 10'840         |
| Ertragsabgrenzungen                                                       | 4'519         | 2'520          |
| <b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>                                      | <b>65'582</b> | <b>73'267</b>  |
| Marktwert Cross Currency Interest Rate Swap <sup>1)</sup>                 | 18'632        | 49'615         |
| Personalguthaben (Ferien und Überzeit)                                    | 3'782         | 3'851          |
| An- und Vorauszahlungen von Kunden                                        | 5'060         | 5'755          |
| Sozialversicherungsbeiträge                                               | 3'390         | 4'175          |
| Andere Verpflichtungen                                                    | 3'348         | 1'555          |
| <b>Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen</b> | <b>99'794</b> | <b>138'218</b> |

1) Siehe auch Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

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

| (CHF in 1'000)                                                                                   | 31.12.2014    | 31.12.2013     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|
| Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände                                                        | 33'810        | 39'874         |
| Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten                                                              | 10'466        | 20'033         |
| Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen                                                   | 16'787        | 10'840         |
| <b>Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten</b>                     | <b>61'063</b> | <b>70'747</b>  |
| Marktwert Cross Currency Interest Rate Swap <sup>1)</sup>                                        | 18'632        | 49'615         |
| <b>Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente</b>                                   | <b>18'632</b> | <b>49'615</b>  |
| Personalguthaben (Ferien und Überzeit)                                                           | 3'782         | 3'851          |
| An- und Vorauszahlungen von Kunden                                                               | 5'060         | 5'755          |
| Ertragsabgrenzungen                                                                              | 4'519         | 2'520          |
| Sozialversicherungsbeiträge                                                                      | 3'390         | 4'175          |
| Andere Verpflichtungen                                                                           | 3'348         | 1'555          |
| <b>Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente</b> | <b>20'099</b> | <b>17'856</b>  |
| <b>Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen</b>                        | <b>99'794</b> | <b>138'218</b> |

1) Siehe auch Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

### 20.1) Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

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

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

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

- Risikopolitische Ziele und Grundsätze
- Risk-Management-Organisation
- Risk-Management-Prozess (Methode zur Risikobewältigung)
- Risikoberichterstattung 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 Finanzinstruments ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Ausfallrisiken können auf flüssigen Mitteln, auf aktiven Rechnungsabgrenzungen, auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf Finanzanlagen bestehen.

Die Flughafen Zürich AG investiert ihre flüssigen Mittel und Festgelder als Einlagen bei bedeutenden 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 31.2 Mio. (2013: CHF 38.2 Mio.) enthalten (siehe Ziffer 10, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts 2014 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2014 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

Das Ausmass des Ausfallrisikos wird hauptsächlich durch die individuellen Charakteristiken jedes einzelnen Kunden bestimmt. Die Risikobeurteilung beinhaltet eine Einschätzung der Kreditwürdigkeit unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Kunden, 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 Vorfakturiering) 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 direkte 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)                                       | 31.12.2014     | 31.12.2013     |
|------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Flüssige Mittel (ohne Bargeld)                       | 225'925        | 392'724        |
| Festgelder                                           | 195'000        | 20'000         |
| Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund | 217'252        | 206'944        |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)   | 101'605        | 115'460        |
| Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund | 49'005         | 49'244         |
| Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen  | 11'758         | 9'817          |
| Übrige Finanzanlagen                                 | 20             | 11             |
| <b>Total maximales Ausfallrisiko</b>                 | <b>800'565</b> | <b>794'200</b> |

## 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 | 31.12.2014     | 31.12.2013     |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------|----------------|
| Betriebskreditlimiten (committed credit lines) <sup>1)</sup>                   | 31.12.2015   | 240'000        | 240'000        |
| Kreditlimiten Airport Zurich Noise Fund (committed credit lines) <sup>2)</sup> | 31.12.2014   | 200'000        | 200'000        |
| <b>Total Kreditlimiten</b>                                                     |              | <b>440'000</b> | <b>440'000</b> |
| Beanspruchung <sup>3)</sup>                                                    |              | - 8'637        | - 47'059       |
| <b>Total nicht beanspruchte Kreditlimiten</b>                                  |              | <b>431'363</b> | <b>392'941</b> |

- 1) Die Betriebskreditlimiten wurden am 8. Dezember 2014 über einen Gesamtbetrag von CHF 240.0 Mio. und eine fünfjährige Laufzeit vom 1. Januar 2015 bis 31. Dezember 2019 verlängert.
- 2) Die Kreditlimiten des Airport Zurich Noise Fund wurden am 25. November 2014 per 31. Dezember 2014 vorzeitig gekündigt.
- 3) Letter of Credit und Bankgarantien.

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

| (CHF in 1'000)                                               |                  | Vertragliche Cashflows | Innerhalb 1 Jahr | Zwischen 2 und 5 Jahren | Über 5 Jahre   |
|--------------------------------------------------------------|------------------|------------------------|------------------|-------------------------|----------------|
| <b>Stand 31.12.2014</b>                                      | <b>Buchwert</b>  |                        |                  |                         |                |
| Anleihen                                                     | 947'623          | 1'043'375              | 15'375           | 300'250                 | 727'750        |
| US Private Placement                                         | 54'436           | 56'380                 | 56'380           |                         |                |
| Leasingverbindlichkeiten                                     | 38'894           | 41'211                 | 14'528           | 25'476                  | 1'207          |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen             | 43'823           | 43'823                 | 43'823           |                         |                |
| Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen | 61'063           | 61'063                 | 61'063           |                         |                |
| <b>Total nicht-derivative Finanzinstrumente</b>              | <b>1'145'839</b> | <b>1'245'852</b>       | <b>191'169</b>   | <b>325'726</b>          | <b>728'957</b> |
| Cross Currency Interest Rate Swap                            | 18'632           | 18'498                 | 18'498           |                         |                |
| <b>Total derivative Finanzverbindlichkeiten</b>              | <b>18'632</b>    | <b>18'498</b>          | <b>18'498</b>    | <b>0</b>                | <b>0</b>       |
| <b>Total</b>                                                 | <b>1'164'471</b> | <b>1'264'350</b>       | <b>209'667</b>   | <b>325'726</b>          | <b>728'957</b> |

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

## 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, die in von der Funktionalwährung der betroffenen Gesellschaft abweichenden Währungen stattfinden.

Die Flughafen Zürich AG ist 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 1'000)                        | 31.12.2014 |               | 31.12.2013 |                |
|---------------------------------------|------------|---------------|------------|----------------|
|                                       | Euro       | US-Dollar     | Euro       | US-Dollar      |
| Post- und Bankguthaben                | 0          | 522           | 0          | 484            |
| <b>Total Währungsrisiken Aktiven</b>  | <b>0</b>   | <b>522</b>    | <b>0</b>   | <b>484</b>     |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten  | 0          | 54'436        | 0          | 48'138         |
| Anleihen und langfristige Darlehen    | 0          | 0             | 0          | 48'696         |
| Cross Currency Interest Rate Swap     | 0          | 26'840        | 0          | 57'754         |
| <b>Total Währungsrisiken Passiven</b> | <b>0</b>   | <b>81'276</b> | <b>0</b>   | <b>154'588</b> |

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des CHF um 10 % gegenüber den unten aufgeführten Währungen per 31. Dezember 2014 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 1'000)           | Verteuerung CHF plus 10 % |             | Abwertung CHF minus 10 % |           |
|--------------------------|---------------------------|-------------|--------------------------|-----------|
|                          | Eigenkapital              | Ergebnis    | Eigenkapital             | Ergebnis  |
| US-Dollar                | 924                       | - 39        | 1'486                    | 39        |
| Euro                     | 0                         | 0           | 0                        | 0         |
| <b>31. Dezember 2013</b> | <b>924</b>                | <b>- 39</b> | <b>1'486</b>             | <b>39</b> |
| US-Dollar                | 434                       | - 41        | 769                      | 41        |
| Euro                     | 0                         | 0           | 0                        | 0         |
| <b>31. Dezember 2014</b> | <b>434</b>                | <b>- 41</b> | <b>769</b>               | <b>41</b> |

### 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 Marktwerts auf, d. h. das Risiko, dass sich der Marktwert eines Finanzinstrumentes aufgrund von Schwankungen des Marktzinssatzes verändert.

Grundsätzlich werden Fremdfinanzierungen mit festverzinslichen Konditionen und in CHF bevorzugt. Sind jedoch Fremdfinanzierungen in Fremdwährung zu attraktiveren Konditionen zu beschaffen, so werden das Fremdwährungs- und das Zinssatzrisiko abgesichert. Ziel ist es, bei solchen Fremdwährungstransaktionen fixe Zinszahlungen und Amortisationen in 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 direkte 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)                                           | 31.12.2014         | 31.12.2013         |
|----------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund | 266'257            | 256'188            |
| Festgelder                                               | 195'000            | 20'000             |
| <b>Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)</b>      | <b>461'257</b>     | <b>276'188</b>     |
| Flüssige Mittel                                          | 188'568            | 347'183            |
| Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund                | 37'558             | 45'760             |
| <b>Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)</b> | <b>226'126</b>     | <b>392'943</b>     |
| <b>Total verzinsliche Aktiven</b>                        | <b>687'383</b>     | <b>669'131</b>     |
| Anleihen                                                 | - 947'623          | - 1'171'851        |
| US Private Placement                                     | - 54'436           | - 96'834           |
| Cross Currency Interest Rate Swap                        | - 18'632           | - 49'615           |
| Leasingverbindlichkeiten                                 | - 38'894           | - 43'589           |
| <b>Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)</b>     | <b>- 1'059'585</b> | <b>- 1'361'889</b> |
| <b>Total verzinsliche Passiven</b>                       | <b>- 1'059'585</b> | <b>- 1'361'889</b> |

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                                    | 1'568        | 0                                     | - 157        |
| Festverzinsliche Finanzinstrumente      | - 2'262                              | 0            | 2'290                                 | 0            |
| <b>31. Dezember 2013</b>                | <b>- 2'262</b>                       | <b>1'568</b> | <b>2'290</b>                          | <b>- 157</b> |
| Variabel verzinsliche Finanzinstrumente | 0                                    | 902          | 0                                     | - 902        |
| Festverzinsliche Finanzinstrumente      | - 2'213                              | 0            | 2'216                                 | 0            |
| <b>31. Dezember 2014</b>                | <b>- 2'213</b>                       | <b>902</b>   | <b>2'216</b>                          | <b>- 902</b> |

#### 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 (Stufe 1). Derivate: Der Fair Value des Cross Currency Interest Rate Swap wird anhand der Marktwert-Methode bestimmt (Stufe 2). Die wesentlichen Inputfaktoren sind am Markt beobachtbare Wechselkurse und Zinssätze. Die nicht beobachtbaren Inputfaktoren haben keinen signifikanten Bewertungseinfluss.

Finanzverbindlichkeiten: Der Fair Value der Anleihen entspricht dem Börsenkurs (Stufe 1). Der Fair Value der anderen festverzinslichen Finanzverbindlichkeiten entspricht dem Zeitwert der abdiskontierten zukünftigen Cashflows (Stufe 2). Der Diskontsatz entspricht dem per Bilanzstichtag gültigen Marktzinssatz.

| (CHF in 1'000)       | Buchwert         | Fair Value       | Buchwert         | Fair Value       |
|----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                      | 31.12.2014       | 31.12.2014       | 31.12.2013       | 31.12.2013       |
| Anleihen             | 947'623          | 1'003'725        | 1'171'851        | 1'183'100        |
| US Private Placement | 54'436           | 55'767           | 96'834           | 98'149           |
| <b>Total</b>         | <b>1'002'059</b> | <b>1'059'492</b> | <b>1'268'685</b> | <b>1'281'249</b> |

### c) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie:

| (CHF in 1'000)                                                                                           | 31.12.2014         | 31.12.2013         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Collateral und kurzfristige Geldanlagen                                  | 225'925            | 392'724            |
| Festgelder                                                                                               | 195'000            | 20'000             |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto                                                        | 101'605            | 115'460            |
| Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen                                                             | 11'758             | 9'817              |
| Übrige Finanzanlagen                                                                                     | 11                 | 11                 |
| <b>Total Darlehen und Forderungen</b>                                                                    | <b>534'299</b>     | <b>538'012</b>     |
| Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (kurz- und langfristig)                                          | 266'257            | 256'188            |
| Übrige Finanzanlagen <sup>1)</sup>                                                                       | 3'782              | 3'843              |
| <b>Total zur Veräusserung verfügbare Finanzanlagen</b>                                                   | <b>270'039</b>     | <b>260'031</b>     |
| Finanzverbindlichkeiten                                                                                  | - 1'040'953        | - 1'312'274        |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                                         | - 43'823           | - 51'415           |
| Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente) | - 61'063           | - 70'747           |
| <b>Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten</b>                             | <b>- 1'145'839</b> | <b>- 1'434'436</b> |
| Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Cross Currency Interest Rate Swap)                                   | - 18'632           | - 49'615           |
| <b>Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente</b>                                           | <b>- 18'632</b>    | <b>- 49'615</b>    |

1) Bewertung zu Anschaffungskosten

### d) Verkehrswerte Finanzinstrumente nach Hierarchiestufen

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

#### Stufe 1 (Notierte Marktpreise)

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

#### Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)

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

#### Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren)

Die Inputfaktoren für diese Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten sind nicht beobachtbar. Die Flughafen Zürich AG verfügt über keine derartigen Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten.

| Aktiven/ Passiven                                               | Zur Veräusserung gehaltene Wertschriften<br>Anleihen Airport Zurich Noise Fund |                | Übrige Finanzverbindlichkeiten<br>Derivative Finanzinstrumente |                 |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------------------------------------------------------|-----------------|
|                                                                 | 31.12.2014                                                                     | 31.12.2013     | 31.12.2014                                                     | 31.12.2013      |
| (CHF in 1'000)                                                  |                                                                                |                |                                                                |                 |
| Stufe 1 (Notierte Marktpreise)                                  | 266'257                                                                        | 256'188        | 0                                                              | 0               |
| Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)       | 0                                                                              | 0              | - 18'632                                                       | - 49'615        |
| Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren) | 0                                                                              | 0              | 0                                                              | 0               |
| <b>Total Verkehrswerte</b>                                      | <b>266'257</b>                                                                 | <b>256'188</b> | <b>- 18'632</b>                                                | <b>- 49'615</b> |

### 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 planbaren Cashflows und Investitionen abgestimmt und eher konservativ ausgeprägt ist. Damit wird sichergestellt, dass die hohe unternehmerische Flexibilität zu jedem Zeitpunkt, also auch bei unvorhersehbaren Ereignissen, sichergestellt ist.

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

## **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 179 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen die Erweiterung der Parking-Anlagen (CHF 73 Mio.), die Aufwertung des Terminals 2 (CHF 58 Mio.), werterhaltende Unterhaltsarbeiten an diversen Hochbauten (CHF 29 Mio.) sowie die Neugestaltung der Vorfahrten (CHF 28 Mio.). Weiter bestehen für das Projekt «The Circle» anteilige Investitionsverpflichtungen in der Höhe von CHF 15 Mio.

Mit der Unterzeichnung der Konzessionsvereinbarung für den Ausbau und Betrieb des internationalen Flughafens Confins in Belo Horizonte (Brasilien) hat sich die Flughafen Zürich AG neben der Erbringung von Management-Dienstleistungen zu einer Eigenkapitalbeteiligung via das private Konsortium, an dem die Gesellschaft mit 25 % beteiligt ist, von umgerechnet bis zu CHF 25 Mio. verpflichtet. Eine erste Tranche von rund CHF 13 Mio. wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr investiert.

## **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.

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

## **20.5) Nahestehende Personen und Gesellschaften**

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

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

#### a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung CHF 96.7 Mio. (2013: CHF 97.4 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 1.9 Mio. (2013: CHF 1.3 Mio.). Die Consulting-Einnahmen aus dem Managementvertrag für den Flughafen in Belo Horizonte beliefen sich im Geschäftsjahr 2014 auf CHF 2.2 Mio. (Vorjahr CHF 0 Mio.).

#### b) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

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

| Name                     | Funktion                                              | Stück      | Stück      |
|--------------------------|-------------------------------------------------------|------------|------------|
|                          |                                                       | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
| Andreas Schmid           | Präsident                                             | 4          | 4          |
| Dr. Lukas Briner         | Vizepräsident                                         | 21         | 21         |
| Martin Candrian *        | Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee *         | n/a        | 375        |
| Ulrik Svensson **        | Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee **        | 0          | 0          |
| Dr. Kaspar Schiller      | Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee | 13         | 13         |
| Ernst Stocker            | Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee         | 0          | 0          |
| Guglielmo L. Brentel *** | Mitglied ***                                          | 0          | n/a        |
| Corine Mauch             | Mitglied                                              | 0          | 0          |
| Dr. Martin Wetter        | Mitglied                                              | 0          | 0          |
| <b>Total</b>             |                                                       | <b>38</b>  | <b>413</b> |

\* Mitglied des Verwaltungsrats sowie Vorsitz Audit & Finance Committee bis 10.4.2014

\*\* Vorsitz Audit & Finance Committee seit 10.4.2014

\*\*\* Mitglied des Verwaltungsrats seit 10.4.2014

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

| Name               | Stück        | Stück        |
|--------------------|--------------|--------------|
|                    | 31.12.2014   | 31.12.2013   |
| Thomas E. Kern     | 2'431        | 2'160        |
| Stefan Conrad      | 448          | 342          |
| Michael Schallhart | 524          | 568          |
| Daniel Schmucki    | 1'053        | 947          |
| Stephan Widrig     | 857          | 751          |
| <b>Total</b>       | <b>5'313</b> | <b>4'768</b> |

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

#### c) Vergütungen an Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen

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

| (CHF in 1'000)                                      | 2014         | 2013         |
|-----------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Kurzfristig fällige Leistungen                      | 3'473        | 3'445        |
| Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses | 423          | 746          |
| Andere langfristig fällige Leistungen               | 50           | 0            |
| Anteilbasierte Vergütung                            | 416          | 322          |
| <b>Total</b>                                        | <b>4'362</b> | <b>4'513</b> |

## 20.6) Konzerngesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst im Berichtsjahr die folgenden Gesellschaften:

| Gesellschaft                       | Domizil           | Aktienkapital   | Beteiligung in %   |
|------------------------------------|-------------------|-----------------|--------------------|
| Flughafen Zürich AG                | Kloten            | CHF 307'018'750 | Muttergesellschaft |
| Zurich Airport International AG    | Kloten            | CHF 100'000     | 100.0              |
| Zurich Airport 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 Columbia S. A.  | Bogotá            | COP 100 Mio.    | 62.0               |
| Unique IDC S. A. de C.V.           | Tegucigalpa       | HNL 200 Mio.    | 62.0               |

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

| Gesellschaft                                            | Domizil           | Aktienkapital  | Beteiligung in % |
|---------------------------------------------------------|-------------------|----------------|------------------|
| Bangalore International Airport Ltd.                    | Bengaluru         | INR 3'846 Mio. | 5.0              |
| A-port Chile S. A.                                      | Santiago de Chile | CLP 5'264 Mio. | 49.0             |
| Sociedad Concesionaria Aeropuerto Antofagasta S. A.     | Santiago de Chile | CLP 3'600 Mio. | 49.0             |
| Sociedad Concesionaria Aeropuerto Iquique S.A           | Santiago de Chile | CLP 600 Mio.   | 49.0             |
| Sociedad Concesionaria Puerto Montt S. A.               | Santiago de Chile | CLP 1'120 Mio. | 16.3             |
| Concesion Aeropuerto La Florida S. A.                   | Santiago de Chile | CLP 231 Mio.   | 49.0             |
| Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S. A. | Belo Horizonte    | BRL 144 Mio.   | 25.0             |
| Administradora Unique IDC C. A.                         | Porlamar          | VEB 25 Mio.    | 49.5             |
| Aeropuertos Asociados de Venezuela C. A.                | Porlamar          | VEB 10 Mio.    | 49.5             |

## 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 offen zu halten. Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs richten sich nach den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und den Bestimmungen des Betriebsreglements.

Die Konzessionärin hat sämtliche Massnahmen zur Umsetzung der Regelungen über die Benutzbarkeit des deutschen Luftraums für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich ohne Verzug an die Hand zu nehmen und die nötigen Gesuche rechtzeitig einzureichen. Die Konzessionärin wird ermächtigt und verpflichtet, die Schallschutzmassnahmen zu vollziehen und dort umzusetzen, wo sie unbestritten sind.

Die Auflage, wonach die Konzessionärin sämtlichen Verpflichtungen, die ihr aufgrund der staatsvertraglichen Regelungen mit Deutschland 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 denen 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 2014 am 12. März 2015 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2014 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Konzernrechnung durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, die eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge hätten oder an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

## 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 68 bis 115), für das am 31. Dezember 2014 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 2014 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 «1.5 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» auf den Seiten 78 und 79 im Anhang der Konzernrechnung. Die darin erwähnten Unsicherheiten und Risiken im Zusammenhang mit der Lärmthematik, 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.

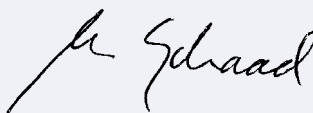
### Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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



Martin Schaad  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor



Samuel Seiler  
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 12. März 2015

---

# JAHRESRECHNUNG

---

## KONZERNRECHNUNG GEMÄSS SCHWEIZER OBLIGATIONENRECHT (OR)

|                                              |     |
|----------------------------------------------|-----|
| Erfolgsrechnung                              | 118 |
| Bilanz                                       | 119 |
| Anhang zur Jahresrechnung                    | 120 |
| Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns | 127 |

---

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| BERICHT DER REVISIONSSTELLE | 128 |
|-----------------------------|-----|

## ERFOLGSRECHNUNG (HANDELSRECHTLICHER ABSCHLUSS)

| (CHF in 1'000)                                                          | Erläuterungen | 2014           | 2013           |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|----------------|
| Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                          |               | 574'959        | 601'437        |
| Non-Aviation-Erträge <sup>1)</sup>                                      |               | 383'423        | 370'579        |
| <b>Total Erträge</b>                                                    |               | <b>958'382</b> | <b>972'016</b> |
| Personalaufwand                                                         |               | - 169'482      | - 164'794      |
| Polizei und Sicherheit                                                  |               | - 117'828      | - 118'113      |
| Energie und Abfall                                                      |               | - 20'732       | - 25'185       |
| Material und Unterhalt                                                  |               | - 41'277       | - 43'568       |
| Andere Betriebskosten                                                   |               | - 52'059       | - 52'901       |
| Verkauf, Marketing, Verwaltung                                          |               | - 29'555       | - 34'237       |
| Aufwendungen für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen   |               | - 3'096        | - 46'607       |
| Einlage in den Erneuerungsfonds                                         |               | - 5'500        | - 5'500        |
| Übrige Erträge und Aufwendungen                                         |               | 12'182         | 9'903          |
| <b>Gewinn vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern</b> |               | <b>531'035</b> | <b>491'014</b> |
| Abschreibungen und Amortisationen                                       |               | - 206'307      | - 197'257      |
| <b>Gewinn vor Zinsen und Steuern</b>                                    |               | <b>324'728</b> | <b>293'757</b> |
| Finanzergebnis                                                          | (1)           | - 25'692       | - 102'808      |
| Ausserordentliches Ergebnis                                             | (2)           | - 1'573        | - 1'952        |
| <b>Gewinn vor Steuern</b>                                               |               | <b>297'463</b> | <b>188'997</b> |
| Steuern                                                                 |               | - 62'503       | - 40'112       |
| <b>Jahresgewinn</b>                                                     |               | <b>234'960</b> | <b>148'885</b> |

- 1) Aufgrund der neuen Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) wurde die Zuteilung zu den Aviation- bzw. Non-Aviation-Erträgen leicht geändert.  
Die Vorjahreszahlen wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

## BILANZ (HANDELSRECHTLICHER ABSCHLUSS)

| (CHF in 1'000)                                                 | Erläuterungen | 31.12.2014       | 31.12.2013       |
|----------------------------------------------------------------|---------------|------------------|------------------|
| <b>Aktiven</b>                                                 |               |                  |                  |
| Grundstücke                                                    |               | 110'195          | 110'195          |
| Hochbauten, Tiefbauten                                         | (13)          | 2'340'211        | 2'300'461        |
| Projekte in Arbeit                                             | (13)          | 266'350          | 247'375          |
| Mobile Sachanlagen                                             | (13)          | 86'269           | 86'004           |
| <b>Total Sachanlagen</b>                                       |               | <b>2'803'025</b> | <b>2'744'035</b> |
| Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung |               | 0                | 83'845           |
| Übrige immaterielle Anlagen                                    |               | 9'203            | 10'384           |
| Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund           | (3)           | 217'252          | 206'944          |
| Beteiligungen und übrige Finanzanlagen                         | (4)           | 24'791           | 11'623           |
| <b>Anlagevermögen</b>                                          |               | <b>3'054'271</b> | <b>3'056'831</b> |
| Warenlager                                                     |               | 9'207            | 10'206           |
| Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund           | (3)           | 49'005           | 49'244           |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                     |               | 101'745          | 115'021          |
| Übrige Forderungen                                             |               | 7'292            | 8'821            |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen                                   |               | 12'903           | 10'344           |
| Eigene Aktien                                                  | (5)           | 1'098            | 1'335            |
| Festgelder                                                     |               | 195'000          | 20'000           |
| Flüssige Mittel                                                |               | 222'689          | 390'206          |
| <b>Umlaufvermögen</b>                                          |               | <b>598'939</b>   | <b>605'177</b>   |
| <b>Total Aktiven</b>                                           |               | <b>3'653'210</b> | <b>3'662'008</b> |
| <b>Passiven</b>                                                |               |                  |                  |
| Aktienkapital                                                  |               | 307'019          | 307'019          |
| Gesetzliche Reserven                                           |               |                  |                  |
| Allgemeine Reserven aus Kapitaleinlage                         |               | 509'980          | 509'980          |
| Allgemeine Reserven                                            |               | 42'370           | 42'370           |
| Reserven für eigene Aktien                                     | (5)           | 1'098            | 1'335            |
| Freie Reserven                                                 |               | 107'609          | 107'372          |
| Bilanzgewinn                                                   |               |                  |                  |
| Gewinnvortrag                                                  |               | 667'034          | 576'457          |
| Dividendenausschüttung 2013 / 2012                             |               | - 61'368         | - 58'308         |
| Jahresgewinn                                                   |               | 234'960          | 148'885          |
| <b>Eigenkapital</b>                                            |               | <b>1'808'702</b> | <b>1'635'110</b> |
| Anleihen und langfristige Darlehen                             | (6)           | 950'000          | 1'023'150        |
| Langfristige Rückstellung für Fluglärm                         | (7)           | 481'914          | 362'047          |
| Erneuerungsfonds                                               |               | 151'602          | 146'102          |
| Übrige langfristige Rückstellungen                             | (8)           | 3'384            | 11'891           |
| <b>Langfristiges Fremdkapital</b>                              |               | <b>1'586'900</b> | <b>1'543'190</b> |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen               |               | 46'064           | 55'416           |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten                           | (9)           | 73'150           | 298'150          |
| Übriges kurzfristiges Fremdkapital                             |               | 6'407            | 5'329            |
| Passive Rechnungsabgrenzungen                                  |               | 65'532           | 74'210           |
| Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm                         | (7)           | 32'000           | 25'000           |
| Übrige kurzfristige Rückstellungen                             | (10)          | 34'455           | 25'603           |
| <b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>                              |               | <b>257'608</b>   | <b>483'708</b>   |
| <b>Total Fremdkapital</b>                                      |               | <b>1'844'508</b> | <b>2'026'898</b> |
| <b>Total Passiven</b>                                          |               | <b>3'653'210</b> | <b>3'662'008</b> |

## 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)
- Moorfestsetzungsverfahren in Pistennähe
- 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, wird bei anderen Elementen ein negativer Einfluss auf das Ergebnis nicht ausgeschlossen.

### 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 Lärmrechtschadigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2014 noch rund 14'000 offen waren. Rund 1'400 dieser Fälle sind bei der eidgenössischen Schätzkommission pendent.

Im Bereich der formellen Enteignungen ermöglichten es 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 Enteignungsschadigungen 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 Zusatzvertrags war es, die Risiken des Flughafens aus formellen Enteignungen zu limitieren. Gemäss diesem Zusatzvertrag verpflichtete sich der Kanton Zürich zur Übernahme der Vorfinanzierung sämtlicher «alten» Lärmverbindlichkeiten, wenn bei der Auszahlung der

ersten formellen Enteignungsentschädigungen das Risiko bestand, 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.

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 Zusatzvertrags 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 stellte einen Teil der Kosten für «alte» Lärmverbindlichkeiten dar, die ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt wurden, 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 entfiel für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese «alten» Entschädigungen.

Mit weiteren Urteilen vom 8. Juni 2010 und vom 9. Dezember 2011 setzte das Bundesgericht den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied abschliessend über die anzuwendende Berechnungsmethode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Mit diesen Entscheiden wurde die rechtliche Grundlage für die Abwicklung weiterer offener Entschädigungsforderungen geschaffen.

Basierend auf diesen Bundesgerichtsentscheiden und weiteren seither letztinstanzlich entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2010 und 2011 je eine Neueinschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vor. Die letzte aktualisierte Berechnung per 31. Dezember 2011 ergab geschätzte Lärmkosten in der Höhe von CHF 740.6 Mio. 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 den angepassten Schwellenwert gemäss Zusatzvertrag bis Ende des Geschäftsjahrs 2013 überstiegen, blieb auch die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich unverändert bestehen.

Im zweiten Halbjahr 2014 überstieg der angepasste Schwellenwert aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG den aktuellen Wert des «Negative Case». Aufgrund dieser Entwicklung wurde die Vorfinanzierung der «alten»

Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich hinfällig und der Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag aus dem Jahre 2006 wurde per 30. November 2014 aufgehoben.

Auf diesen Zeitpunkt hat die Flughafen Zürich AG die noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten vom Kanton Zürich wieder übernommen und im Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund in der Höhe von CHF 224.2 Mio. zurückerhalten. Mit diesem Betrag wurde in Umkehr zur Auslösung der Vorfinanzierung im Jahr 2008 der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung saldiert. Der überschüssende Teil wurde gemäss den anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften der Rückstellung für Fluglärm zugeführt (siehe Ziffer 7, Rückstellung Fluglärm).

Per Bilanzstichtag 31. Dezember 2014 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss damit eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von CHF 513.9 Mio. (Vorjahr CHF 387.0 Mio.) aus. Dabei hat die im Jahre 2011 letztmals erfolgte Einschätzung der Lärmkosten in der Höhe von CHF 740.6 Mio. auch per Ende des Geschäftsjahrs 2014 noch ihre Gültigkeit, da seit dem 9. Dezember 2011 keine letztinstanzlichen Gerichtsentscheide mehr hinzugekommen sind.

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

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

## 1 FINANZERGEBNIS

| (CHF in 1'000)                                                                         | 2014            | 2013             |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|
| Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen                                     | - 21'177        | - 35'100         |
| Aktivierter Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit                                    | 518             | 635              |
| <b>Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen</b>                              | <b>- 20'659</b> | <b>- 34'465</b>  |
| Leasingzinsen                                                                          | - 1'830         | - 2'362          |
| Realisierte und unrealisierte Kursverluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund | 0               | - 1'421          |
| Übrige Zins- und Finanzaufwendungen                                                    | - 8'311         | - 118'254        |
| <b>Total Finanzaufwand</b>                                                             | <b>- 30'800</b> | <b>- 156'502</b> |
| Zinserträge aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund                                | 3'403           | 4'240            |
| Realisierte und unrealisierte Kursgewinne aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund  | 1'095           | 0                |
| Übrige Zins- und Finanzerträge                                                         | 610             | 49'454           |
| <b>Total Finanzertrag</b>                                                              | <b>5'108</b>    | <b>53'694</b>    |
| <b>Finanzergebnis</b>                                                                  | <b>- 25'692</b> | <b>- 102'808</b> |

Das Finanzergebnis der Flughafen Zürich AG beträgt für das Geschäftsjahr 2014 CHF -25.7 Mio. und liegt damit deutlich über demjenigen der Vorjahresperiode von CHF -102.8 Mio.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde das Finanzergebnis allerdings durch einmalige Kosten im Zusammenhang mit der Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten belastet. Dabei kündigte die Gesellschaft am 25. März 2013 das Japanese Private Placement über JPY 37 Mrd. und zahlte dieses am 23. Mai 2013 vollständig zurück. Zusammen mit der Kündigung des Japanese Private Placement wurde auch das Absicherungsinstrument zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen aus dem Japanese Private Placement aufgelöst. Die wesentlichen Auswirkungen der Restrukturierung sind in der Position Übrige Zins- und Finanzaufwendungen (Auflösungskosten des Absicherungsinstruments von CHF 111.9 Mio.) und in der Position Übrige Zins- und Finanzerträge (Fremdwährungsgewinn aus der Rückzahlung des Japanese Private Placement von CHF 48.2 Mio.) enthalten.

Der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen fiel im Berichtsjahr CHF 13.9 Mio. oder 39.7 % tiefer aus als in der Vorjahresperiode und beträgt CHF 21.2 Mio. Die Einsparungen sind auf die im Vorjahr getätigte Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten, auf die Rückzahlung einer im Februar 2014 fälligen Anleihe über CHF 225.0 Mio. und die jährliche Amortisation des US Private Placements im April 2014 zurückzuführen.

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit sind im Jahr 2014 mit einem Durchschnittszinssatz von 2.24 % (Vorjahr 2.78 %) berechnet worden.

## 2 AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

| (CHF in 1'000)                     | 2014           | 2013           |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Ausserordentlicher Ertrag          | 410            | 2'673          |
| Ausserordentlicher Aufwand         | - 1'983        | - 4'625        |
| <b>Ausserordentliches Ergebnis</b> | <b>- 1'573</b> | <b>- 1'952</b> |

Der ausserordentliche Aufwand beinhaltet im Berichtsjahr im Wesentlichen Buchverluste aus Anlageabgängen.

## 3 FINANZANLAGEN AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

| (CHF in 1'000)                                       | 31.12.2014     | 31.12.2013     |
|------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Langfristige Finanzanlagen                           | 217'252        | 206'944        |
| Kurzfristige Finanzanlagen                           | 49'005         | 49'244         |
| <b>Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund</b> | <b>266'257</b> | <b>256'188</b> |

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

## 4 BETEILIGUNGEN UND ÜBRIGE FINANZANLAGEN

| (CHF in 1'000)                                      |                                                      | 31.12.2014    | 31.12.2013    |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Zurich Airport International AG, Kloten             | Beteiligungsquote 100 % / Aktienkapital CHF 0.1 Mio. | 6'012         | 6'012         |
| 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             |
| Bangalore International Airport Ltd., Indien        | Beteiligungsquote 5 % / Aktienkapital INR 3'846 Mio. | 5'500         | 5'500         |
| Unique Betriebssysteme AG, Kloten                   | Beteiligungsquote n/a / Aktienkapital n/a            | 0             | 100           |
| Zurich Airport International AG, Kloten             | Darlehen                                             | 13'268        | 0             |
| FZ Colombia S. A., Chile                            | Darlehen                                             | 11            | 11            |
| <b>Total Beteiligungen und übrige Finanzanlagen</b> |                                                      | <b>24'791</b> | <b>11'623</b> |

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

Die Flughafen Zürich AG und ihr Konsortiumspartner Unique IDC sind mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela, der Schweiz und Chile. Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Millionen sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang (rund USD 14.2 Mio. aufgelaufen per 31. Dezember 2014) an das Konsortium verpflichtet. Der Flughafen Zürich AG stehen 50 % der Gesamtsumme der Zahlungen zu. Die Parteien haben 120 Tage Zeit, die Aufhebung des ICSID-Schiedsspruchs zu verlangen. Diese Frist endet am 18. März 2015. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

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 Unique Betriebssysteme AG wurde im Berichtsjahr mit der Flughafen Zürich AG fusioniert.

## 5 EIGENE AKTIEN

| (Anzahl Aktien)                     |  | 2014         | 2013         |
|-------------------------------------|--|--------------|--------------|
| <b>Bestand per 1. Januar</b>        |  | <b>3'559</b> | <b>4'432</b> |
| Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)  |  | 855          | 1'237        |
| Verkauf (zum jeweiligen Börsenkurs) |  | 0            | 0            |
| Unentgeltliche Abgabe               |  | - 1'981      | - 2'110      |
| <b>Bestand per 31. Dezember</b>     |  | <b>2'433</b> | <b>3'559</b> |

| (CHF in 1'000)                        |  | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
|---------------------------------------|--|------------|------------|
| Bilanzwert der eigenen Aktien         |  | 1'098      | 1'335      |
| Bestand der Reserve für eigene Aktien |  | 1'098      | 1'335      |

Unter der Position Eigenkapital sind die entsprechenden Reserven für eigene Aktien separat ausgewiesen.

## 6 ANLEIHEN UND LANGFRISTIGE DARLEHEN

| (CHF in 1'000)                                  | 31.12.2014     | 31.12.2013       |
|-------------------------------------------------|----------------|------------------|
| Anleihen                                        | 950'000        | 950'000          |
| US Private Placement                            | 0              | 73'150           |
| <b>Total Anleihen und langfristige Darlehen</b> | <b>950'000</b> | <b>1'023'150</b> |

Es bestehen per Bilanzstichtag folgende langfristige festverzinsliche Finanzverbindlichkeiten:

| (CHF in 1'000) | Nominalbetrag<br>31.12.2014 | Laufzeit    | Zinssatz | Vorzeitige<br>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.               |

## 7 RÜCKSTELLUNG FÜR FLUGLÄRM

| (CHF in 1'000)                                             | 2014           | 2013           |
|------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>Bestand per 1. Januar</b>                               | <b>387'047</b> | <b>365'025</b> |
| Erhöhung Rückstellung für Fluglärm                         | 126'867        | 22'022         |
| <b>Bestand per 31. Dezember</b>                            | <b>513'914</b> | <b>387'047</b> |
| davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres) | 32'000         | 25'000         |
| davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)          | 481'914        | 362'047        |

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)                                                                                                  | 2014           | 2013          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|
| Erträge aus Lärmgebühren                                                                                        | 10'199         | 54'357        |
| Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz                                                                             | -21'405        | -20'611       |
| Kosten für formelle Enteignungen                                                                                | -1'942         | -2'907        |
| Operative Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik                                                           | -3'892         | -3'887        |
| Zinserträge und realisierte / unrealisierte Kursgewinne / -verluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund | 4'498          | 2'819         |
| Amortisation immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung                                     | -7'103         | -7'749        |
| Erhöhung Rückstellung aufgrund der Rückabwicklung der Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten         | 146'512        | 0             |
| <b>Total Erhöhung Rückstellung für Fluglärm</b>                                                                 | <b>126'867</b> | <b>22'022</b> |

Aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung wurde die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich hinfällig und der Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag aus dem Jahre 2006 wurde per 30. November 2014 aufgehoben.

Auf diesen Zeitpunkt hat die Flughafen Zürich AG die noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten vom Kanton Zürich wieder übernommen und im Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund in der Höhe von CHF 224.2 Mio. zurückerhalten. Mit diesem Betrag wurde in Umkehr zur Auslösung der Vorfinanzierung im Jahr 2008 der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung saldiert. Der überschüssende Teil in der Höhe von CHF 146.5 Mio. wurde gemäss den anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften der Rückstellung für Fluglärm zugeführt.

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 120 und 121.

## 8 ÜBRIGE LANGFRISTIGE RÜCKSTELLUNGEN

| (CHF in 1'000)                                  | 31.12.2014   | 31.12.2013    |
|-------------------------------------------------|--------------|---------------|
| Sanierungsrückstellung BVK                      | 3'384        | 11'891        |
| <b>Total übrige langfristige Rückstellungen</b> | <b>3'384</b> | <b>11'891</b> |

Die ausgewiesene Sanierungsrückstellung enthält den langfristigen Anteil der geschätzten Arbeitgeberbeiträge für die Sanierung der Stiftung BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich. Der kurzfristige Anteil in Höhe von CHF 2.3 Mio. (Vorjahr CHF 2.3 Mio.) ist in der Position Übrige kurzfristige Rückstellungen enthalten.

## 9 KURZFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN

| (CHF in 1'000)                                          | 31.12.2014    | 31.12.2013     |
|---------------------------------------------------------|---------------|----------------|
| Anleihe                                                 | 0             | 225'000        |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten aus US Private Placement | 73'150        | 73'150         |
| <b>Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>       | <b>73'150</b> | <b>298'150</b> |

## 10 ÜBRIGE KURZFRISTIGE RÜCKSTELLUNGEN

| (CHF in 1'000)                                  | 31.12.2014    | 31.12.2013    |
|-------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Personalguthaben (Ferien und Überzeit)          | 3'782         | 3'851         |
| Steuerverpflichtungen                           | 26'917        | 17'996        |
| Andere Verpflichtungen                          | 3'756         | 3'756         |
| <b>Total übrige kurzfristige Rückstellungen</b> | <b>34'455</b> | <b>25'603</b> |

## 11 BEDEUTENDE AKTIONÄRE

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

|                                                     | 2014    | 2013    |
|-----------------------------------------------------|---------|---------|
| Kanton Zürich                                       | 33.33 % | 33.33 % |
| Stadt Zürich (inkl. städtischer Versicherungskasse) | 5.05 %  | 5.05 %  |

## 12 NAHESTEHENDE PERSONEN UND GESELLSCHAFTEN

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrats
- Mitglieder der Geschäftsleitung
- Assoziierte Gesellschaften

### a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung CHF 96.7 Mio. (2013: CHF 97.4 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 1.9 Mio. (2013: CHF 1.3 Mio.). Weiter erbrachte sie für ihre Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG Management- und Servicedienstleistungen im Umfang von CHF 1.8 Mio. (Vorjahr CHF 0 Mio.).

## b) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

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

| Name                     | Funktion                                              | Stück      | Stück      |
|--------------------------|-------------------------------------------------------|------------|------------|
|                          |                                                       | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
| Andreas Schmid           | Präsident                                             | 4          | 4          |
| Dr. Lukas Briner         | Vizepräsident                                         | 21         | 21         |
| Martin Candrian *        | Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee *         | n / a      | 375        |
| Ulrik Svensson **        | Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee **        | 0          | 0          |
| Dr. Kaspar Schiller      | Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee | 13         | 13         |
| Ernst Stocker            | Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee         | 0          | 0          |
| Guglielmo L. Brentel *** | Mitglied ***                                          | 0          | n / a      |
| Corine Mauch             | Mitglied                                              | 0          | 0          |
| Dr. Martin Wetter        | Mitglied                                              | 0          | 0          |
| <b>Total</b>             |                                                       | <b>38</b>  | <b>413</b> |

\* Mitglied des Verwaltungsrats sowie Vorsitz Audit & Finance Committee bis 10.4.2014

\*\* Vorsitz Audit & Finance Committee seit 10.4.2014

\*\*\* Mitglied des Verwaltungsrats seit 10.4.2014

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

| Name               | Stück        | Stück        |
|--------------------|--------------|--------------|
|                    | 31.12.2014   | 31.12.2013   |
| Thomas E. Kern     | 2'431        | 2'160        |
| Stefan Conrad      | 448          | 342          |
| Michael Schallhart | 524          | 568          |
| Daniel Schmucki    | 1'053        | 947          |
| Stephan Widrig     | 857          | 751          |
| <b>Total</b>       | <b>5'313</b> | <b>4'768</b> |

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

## 13 DIVERSE ANGABEN

### Brandversicherungswerte der Sachanlagen

| (CHF in 1'000)            | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
|---------------------------|------------|------------|
| Gebäude inkl. Ladebrücken | 3'625'511  | 3'650'455  |
| Fahrhabe                  | 910'337    | 903'821    |

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)                                   | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
|--------------------------------------------------|------------|------------|
| Nicht bilanzierte Finanzleasingverbindlichkeiten | 41'198     | 47'439     |

### Sicherheiten

Im Zusammenhang mit dem Währungs-Swap für das US Private Placement besteht per Bilanzstichtag ein Collateral in Form von flüssigen Mitteln von CHF 6.6 Mio. (31. Dezember 2013: CHF 0 Mio.) sowie Letters of Credit über CHF 0 Mio. (31. Dezember 2013: CHF 30.0 Mio.).

### Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen

Die Verbindlichkeiten gegenüber der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich betragen per Bilanzstichtag CHF 2.2 Mio. (31. Dezember 2013: CHF 2.1 Mio.).

---

## 14 ANGABEN ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG EINER RISIKOBEURTEILUNG

Für die Ausführungen betreffend Durchführung einer Risikobeurteilung siehe Ziffer 20.1, im Anhang zur Konzernrechnung (Seiten 106 bis 112).

---

## 15 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2014 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 12. März 2015 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2014 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Jahresrechnung gemäss OR durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, die eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven der Jahresrechnung gemäss OR zur Folge hätten oder an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

---

## ANTRAG ÜBER DIE VERWENDUNG DES BILANZGEWINNS

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzgewinn von CHF 840'625'752 wie folgt zu verwenden:

|                                                                            |                    |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| (CHF)                                                                      |                    |
| Einlage in gesetzliche Reserve <sup>1)</sup>                               | 0                  |
| Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 13.50 <sup>2)</sup> | 82'895'063         |
| Vortrag auf neue Rechnung                                                  | 757'730'689        |
| <b>Total verfügbarer Bilanzgewinn</b>                                      | <b>840'625'752</b> |

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.

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 118 bis 127), für das am 31. Dezember 2014 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 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

### Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir verweisen auf die Ausführungen zu «5. Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» auf den Seiten 120 und 121 im Anhang der Jahresrechnung. Die darin erwähnten Unsicherheiten und Risiken im Zusammenhang mit der Lärmthematik, 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.

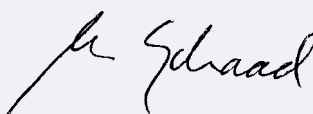
### Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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 Bilanzgewinns dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG AG



Martin Schaad  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor



Samuel Seiler  
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 12. März 2015



---

# FINANZKALENDER 2015

---

## FINANZINFORMATIONEN

|            |                                          |
|------------|------------------------------------------|
| 17.03.2015 | Veröffentlichung Jahresergebnis 2014     |
| 28.04.2015 | Generalversammlung 2015                  |
| 03.09.2015 | Veröffentlichung Halbjahresergebnis 2015 |
| 28.04.2016 | Generalversammlung 2016                  |

---

## VERKEHRS- UND KOMMERZSTATISTIK

|            |                            |
|------------|----------------------------|
| 14.04.2015 | Key Figures März 2015      |
| 12.05.2015 | Key Figures April 2015     |
| 11.06.2015 | Key Figures Mai 2015       |
| 14.07.2015 | Key Figures Juni 2015      |
| 12.08.2015 | Key Figures Juli 2015      |
| 14.09.2015 | Key Figures August 2015    |
| 13.10.2015 | Key Figures September 2015 |
| 12.11.2015 | Key Figures Oktober 2015   |
| 14.12.2015 | Key Figures November 2015  |
| 13.01.2016 | Key Figures Dezember 2015  |

---

## KONTAKTE

### Investor Relations

Lukas Brosi  
[investor.relations@zurich-airport.com](mailto:investor.relations@zurich-airport.com)

### Corporate Communication

Sonja Zöchling  
[medien@zurich-airport.com](mailto:medien@zurich-airport.com)

---

## ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Weitere Ergebnisse und Finanzinformationen finden Sie unter:  
[www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations](http://www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations)

---

## GESCHÄFTSBERICHT 2014

Der Geschäftsbericht 2014 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch. Für Bestellungen wenden Sie sich an die oben genannte E-Mail-Adresse Investor Relations. Eine elektronische Version finden Sie unter:  
[www.flughafen-zuerich.ch/geschaeftsbericht](http://www.flughafen-zuerich.ch/geschaeftsbericht)

### Impressum

|             |                                                 |
|-------------|-------------------------------------------------|
| Copyright   | Flughafen Zürich AG                             |
| Fotografien | Markus Bertschi, Zürich / Ralph Bensberg, Kerns |
| Gestaltung  | Eclat AG, Erlenbach ZH                          |
| Realisation | Neidhart + Schön AG, Zürich                     |
| Druck       | Neidhart + Schön AG, Zürich                     |



