

GESCHÄFTSBERICHT DER
FLUGHAFEN ZÜRICH AG

2015



6. FEBRUAR

Willkommen: Walter, Läderach, Timebox, Rituals, KIKO Milano & Shanty Beauty Design

Das Restaurant Walter im Airside Center sowie Läderach chocolaterie suisse und die Shops Timebox, Rituals, KIKO Milano und Shanty Beauty Design werden am Flughafen Zürich willkommen geheissen.

28. APRIL

«The Circle» wird Realität

Im Beisein von Regierungsrat Ernst Stocker fällt der symbolische Startschuss für die Bauarbeiten von «The Circle». Bereits am 5. Januar 2015 starteten die Vorbereitungs- und Tiefbauarbeiten für das Projekt.



17. JUNI

Bombardier CS 100 zu Besuch

Das von Grund auf neu entwickelte Flugzeug, die Bombardier CSeries CS 100, ist am Flughafen Zürich zu Besuch. Der neue Flugzeugtyp wird bei Swiss ab 2016 die Avro RJ100-Flotte ablösen.



23. JULI

Bremssysteme am Ende der Piste 28

Die Vorbereitungen zur Erstellung eines Bremssystems am Ende der Piste 28 beginnen. Dieses wird Flugzeuge, die über das Pistende hinausrollen sollten, ohne grössere Beschädigung abbremsen.

1. SEPTEMBER

Veränderte Sicherheitskontrollen eingeführt

Die EU verlangt neu, dass an Passagieren und deren Handgepäck Stichprobenkontrollen mit Sprengstoffspuren-Detektionsgeräten durchgeführt werden. Die Sicherheitskontrollen werden dementsprechend angepasst.



7. SEPTEMBER

Flughafen Zürich erneut führender Flughafen in Europa

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

28. OKTOBER

Eröffnung und Inbetriebnahme des Terminals 2

Die neuen Schalter im Nordteil und somit die gesamte Check-in-Halle des Terminals 2 werden in Betrieb genommen.

21. DEZEMBER

Faszination Flughafen im Verkehrshaus der Schweiz

Die Flughafen Zürich AG eröffnet mit Unterstützung der Flughäfen Genf und Basel-Mulhouse die neue Flughafenausstellung im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.



31. DEZEMBER

2015 erstmals mehr als 26 Millionen Passagiere

Im Jahr 2015 sind 26.3 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich gereist, was einer Zunahme von 3.2% entspricht. Die Anzahl der Flugbewegungen blieb weitgehend unverändert, da die Flugzeuge im Durchschnitt grösser und besser ausgelastet sind.

KENNZAHLEN

(CHF in 1'000)	2011	2012	2013	2014	2015
Erträge	905'404	948'820	975'094	963'479	988'973
davon Aviation-Erträge	579'613	596'411	601'437	574'959	597'389
davon Non-Aviation-Erträge	325'791	352'409	373'657	388'520	391'584
Betriebskosten	-421'462	-558'143	-448'381	-439'981	-486'157
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	483'942	390'677	526'713	523'498	502'816
EBITDA-Marge (in %)	53.5	41.2	54.0	54.3	50.8
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	282'731	171'936	302'003	294'622	274'644
EBIT-Marge (in %)	31.2	18.1	31.0	30.6	27.8
Gewinn	169'845	94'732	137'052	205'921	179'807
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	438'899	439'920	458'993	460'726	456'177
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-449'688	-185'046	-171'239	-220'401	-119'524
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'212'552	3'383'681	3'413'507	3'200'107	3'186'427
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	3'090'595	3'298'117	3'398'594	3'306'807	3'193'267
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	7.3	4.1	7.1	7.1	6.8
Eigenkapital per Bilanzstichtag	1'801'777	1'859'803	2'051'618	2'140'522	2'212'437
Eigenkapitalrendite (in %)	9.7	5.2	7.0	9.8	8.3
Eigenkapitalquote (in %)	47.2	45.7	50.5	53.6	54.7
Finanzschulden (netto) ²⁾	1'012'051	826'230	692'758	372'202	174'683
Finanzschulden (netto)/EBITDA	2.09x	2.11x	1.32x	0.71x	0.35x

Betriebliche Kennzahlen

Anzahl Passagiere	24'337'954	24'802'400	24'865'138	25'477'622	26'281'228
Anzahl Flugbewegungen	279'001	270'027	262'227	264'970	265'095
Fracht in Tonnen	415'035	418'751	415'362	429'830	411'780
Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag ³⁾	1'321	1'365	1'478	1'450	1'474
Anzahl Mitarbeiter per Bilanzstichtag ³⁾	1'570	1'615	1'736	1'707	1'721

Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG

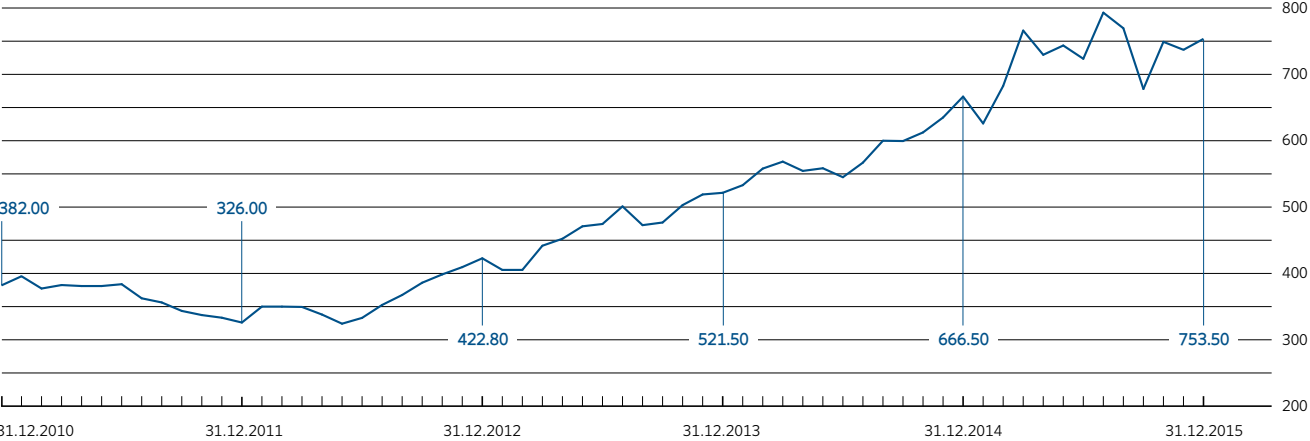
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	6'140'375	6'140'375	6'140'375
Dividende (vorgeschlagen/ ausbezahlt) pro Aktie (in CHF) ⁴⁾	9.50	9.50	10.00	13.50	15.00
Dividendenbetrag (CHF in 1'000) ⁴⁾	58'334	58'334	61'404	82'895	92'106
Payout Ratio (in %) ⁴⁾	34.3	61.6	44.8	40.3	51.2
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	293.43	302.88	334.12	348.60	360.31
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	27.67	15.52	22.34	33.53	29.26
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	27.65	15.51	22.33	33.52	29.26

- 1) Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital sowie die Marktwerte der Absicherungsinstrumente.
- 2) Die Finanzschulden (netto) beinhalten das verzinsliche Fremdkapital sowie die Marktwerte der Absicherungsinstrumente reduziert um flüssige Mittel sowie verzinsliche kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.
- 3) Ab 2013 inklusive Mitarbeitende der konsolidierten A-port Operaciones S.A. sowie ihrer Tochtergesellschaften.
- 4) 2015: Zusatzdividende aus Kapitaleinlagereserven von CHF 16.00 pro Aktien nicht enthalten.

ENTWICKLUNG AKTIENKURS

(in CHF)

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 cashflow-neutral.

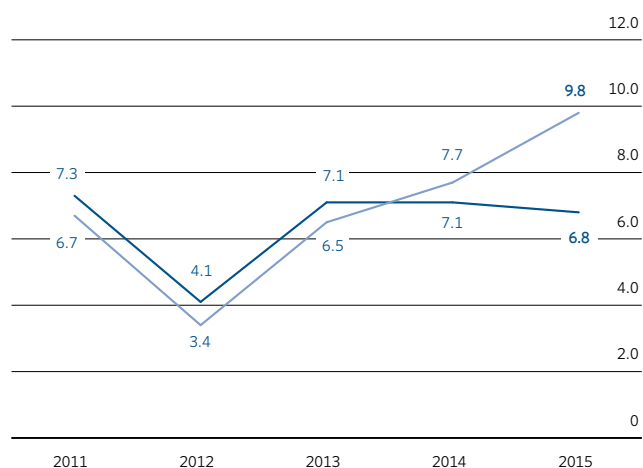
Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt:

(CHF in 1'000)	2011	2012	2013	2014	2015
Erträge	856'817	896'764	920'737	953'280	978'200
davon Aviation-Erträge	531'026	544'355	547'080	564'760	586'616
davon Non-Aviation-Erträge	325'791	352'409	373'657	388'520	391'584
Betriebskosten	-417'197	-554'332	-444'494	-436'089	-385'884
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	439'620	342'432	476'243	517'191	592'316
EBITDA-Marge (in %)	51.3	38.2	51.7	54.3	60.6
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	245'472	131'440	259'282	295'798	369'881
EBIT-Marge (in %)	28.6	14.7	28.2	31.0	37.8
Gewinn	149'351	80'590	96'016	211'440	269'224
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	400'242	414'262	428'712	468'423	472'537
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-412'127	-173'283	-165'270	-238'976	-152'129
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'036'763	3'193'750	3'172'650	2'974'659	3'030'840
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	2'925'054	3'115'257	3'183'200	3'073'655	3'002'750
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	6.7	3.4	6.5	7.7	9.8
Eigenkapital per Bilanzstichtag	1'625'988	1'669'872	1'810'761	1'915'074	2'076'406
Eigenkapitalrendite (in %)	9.5	4.9	5.5	11.3	13.5
Eigenkapitalquote (in %)	49.9	47.8	52.3	57.9	61.3
Finanzschulden (netto) ²⁾	1'257'253	1'107'887	994'706	871'017	651'169
Finanzschulden (netto) / EBITDA	2.86x	3.24x	2.09x	1.68x	1.10x
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG					
Payout Ratio (in %) ⁴⁾	39.1	72.4	64.0	39.2	34.2
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	264.80	271.95	294.89	311.88	338.16
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	24.33	13.20	15.65	34.43	43.83
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	24.31	13.19	15.64	34.42	43.82

Erklärung Fussnoten siehe linke Seite.

ENTWICKLUNG ROIC

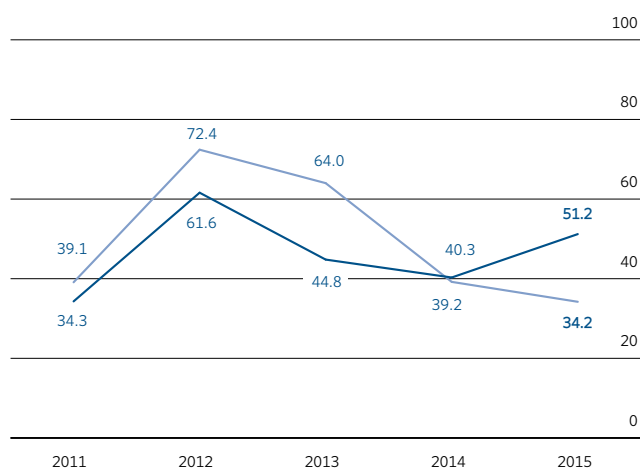
(in %)



● inkl. Lärm ● exkl. Lärm

ENTWICKLUNG PAYOUT RATIO

(in %)



● inkl. Lärm ● exkl. Lärm

INHALT

AKTIONÄRSADRESSE	4
-------------------------	----------

UNTERNEHMENSPORTRÄT	7
----------------------------	----------

GESCHÄFTSENTWICKLUNG	
Kennzahlen	12
Ergebnisentwicklung	14
Konzerngeldflussrechnung	16
Segmentberichterstattung	16
Beteiligungen und Management-Verträge	16
Investitionen	17
Bilanzstruktur	17
Ausblick	18
Airport Zurich Noise Fund	18
Verkehrsentwicklung	19
Aviation	22
Non-Aviation	23
Projekte	24
Strategische Entwicklungen	24

MITARBEITENDE, GESELLSCHAFT UND UMWELT	
Flughafen Zürich AG als Arbeitgeberin	28
Gesellschaftliche Verantwortung	29
Umwelt	30
Hintergrundgespräch	38

CORPORATE GOVERNANCE	42
-----------------------------	-----------

VERGÜTUNGSBERICHT	47
--------------------------	-----------

RISK MANAGEMENT	54
------------------------	-----------

FINANZBERICHT	
Konzernrechnung gemäss IFRS	63
Bericht der Revisionsstelle	112
Jahresrechnung gemäss OR	113
Bericht der Revisionsstelle	124

FINANZKALENDER 2016	126
----------------------------	------------

AKTIONÄRSADRESSE

Der Flughafen Zürich konnte im vergangenen Jahr einen neuen Passagierrekord verzeichnen. Weitere wichtige Meilensteine waren die Einigung bei den Flughafengebühren, die erfolgreiche Inbetriebnahme des neuen Terminals 2 und der Baubeginn des Grossprojekts «The Circle». Doch das vergangene Jahr war auch von Herausforderungen geprägt, unter anderem im Flugbetrieb durch Engpässe in den Spitzenzeiten sowie im Kommerzbereich durch den starken Franken.



ANDREAS SCHMID
PRÄSIDENT DES VERWALTUNGSRATS



STEPHAN WIDRIG
VORSITZENDER DER GESCHÄFTSLEITUNG

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

Das Geschäftsjahr 2015 war für die Flughafen Zürich AG ein herausforderndes und erfolgreiches Jahr. Die divergierenden Interessen unserer Nachbarn in den Fragen der Lärmbelastung sowie die Engpässe in den Spitzenzeiten waren und bleiben für uns als Flughafenbetreiberin eine grosse Herausforderung. Eine wichtige Aufgabe ist es, die Interessen des Unternehmens zu wahren und die Weiterentwicklung des Flughafens zu gewährleisten, ohne dabei die Anliegen von Nachbarn und Partnern aus den Augen zu verlieren.

Finanziell dürfen wir auf ein weiteres erfolgreiches Jahr zurückblicken. Im vergangenen Jahr hat die Flughafen Zürich AG mit einem Umsatz von CHF 989.0 Mio. einen Gewinn von CHF 179.8 Mio. erwirtschaftet. Dabei konnten sowohl die Erträge aus dem Fluggeschäft als auch diejenigen aus dem Nicht-Fluggeschäft gesteigert werden.

Passagierzahlen mit neuem Rekord

Im Jahr 2015 haben insgesamt 26'281'228 Passagiere den Flughafen Zürich genutzt. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 3.2%. Die Zahl der Lokalpassagiere nahm im Berichtsjahr um 6.0% auf 18.7 Mio. zu. Gleichzeitig sank die Zahl der Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich um 3.3% auf 7.5 Mio. und damit auch der Transferanteil am Passagiervolumen von 30.3% im Jahr 2014 auf 28.5% im Jahr 2015. Die durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Flug erhöhte sich von 110 auf 114. Auch die Sitzplatzauslastung steigerte sich um 1.2% auf 76.8%. Das Sitzangebot von und nach Zürich ist 2015 um 1.9% gestiegen. Insgesamt gab es im Berichtsjahr 265'095 Flugbewegungen, was der Anzahl Flugbewegungen im Vorjahr entspricht. Der Passagieranteil von Swiss International Air Lines (Swiss) betrug 54.6%, gefolgt von Air Berlin (5.6%), Edelweiss Air (4.6%), Germanwings (2.5%) sowie British Airways (2.2%). Das Frachtvolumen sank im Jahr 2015 um 4.2% gegenüber 2014. Insgesamt wurden 411'780 Tonnen Fracht transportiert. Die Umsätze aus dem Fluggeschäft betragen CHF 597.4 Mio. und liegen damit um CHF 22.4 Mio. bzw. 3.9% über dem Vorjahresniveau.

Kommerz und Immobilien

Trotz dem starken Franken verzeichnete der Umsatz unserer Kommerzpartner im öffentlich zugänglichen Bereich ein Wachstum von 3.6%. Diese positive Entwicklung ist unter anderem auf die Erweiterung der Migros sowie die zusätzlichen Standorte von H&M und Coop zurückzuführen. Die Aufhebung des Euro-Franken-Mindestkurses wirkte sich insbesondere auf das luftseitige Kommerzangebot negativ aus. Diese Umsätze haben sich vorübergehend deutlich rückläufig entwickelt. Die neuen luftseitigen Gastronomiekonzepte erfreuen sich grosser Beliebtheit und beeinflussen das Ergebnis positiv. Insgesamt konnten der Kommerzumsatz wie auch die Erträge aus dem Kommerzgeschäft im Vor-

jahresvergleich weitgehend gehalten werden. Dank den stabilen Erträgen aus dem Immobilien- und Parking-Geschäft konnte der gesamte Ertrag aus dem Nicht-Fluggeschäft um 0.8% auf CHF 391.6 Mio. (Vorjahr CHF 388.5 Mio.) gesteigert werden.

Einigung bei den Flughafengebühren

Ein wichtiger Meilenstein im Berichtsjahr war die Einigung mit den Airlines über die Flughafengebühren. Der revidierte Gebührenvorschlag stellt kostendeckende Gebühren im regulierten Segment sicher. Passagiere und Fluggesellschaften profitieren gleichzeitig von einer Reduktion der Flughafengebühren von jährlich rund CHF 40 Mio. Die Senkung war einerseits dank veränderten Rahmenbedingungen möglich, denn der Anteil der Lokalpassagiere ist gestiegen. Andererseits konnte die Kostenbasis dank Investitionsdisziplin und striktem Kostenmanagement reduziert werden. Die tieferen Gebühren stärken die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens und somit auch jene des Wirtschaftsstandorts Zürich und werden nach rechtskräftiger Verfügung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) voraussichtlich im 3. Quartal 2016 eingeführt.

Aufwertung der Infrastruktur

Nach fünfjähriger Gesamtsanierung konnte das aufgewertete Terminal 2 im Herbst 2015 dem Betrieb übergeben werden. Mit der offen gestalteten Deckenkonstruktion entstand ein lichtdurchfluteter Raum mit neu insgesamt 104 Check-in-Schaltern. Das rundum erneuerte Gebäude bietet Passagieren und Mitarbeitenden deutlich mehr Komfort. Ganz nach Plan verläuft auch die Erweiterung des Parkhauses P6 gegen Osten hin. Der gesamte Parkhauskomplex P6 wird bei Fertigstellung Ende 2016 rund 7'500 Parkplätze anbieten können und somit eines der grössten Parkhäuser in Europa sein. Auch die Arbeiten auf den Vorfahrten sind in vollem Gang und sollten noch vor den Sommerferien 2016 abgeschlossen sein.

Bremssystem am Ende der Piste 28

Aus der im Jahr 2013 vorgestellten Sicherheitsüberprüfung des BAZL resultierte der Einbau eines Bremssystems am Ende der kürzesten Piste, der Piste 28. Das Bremssystem würde Flugzeuge, die beim Start oder bei der Landung über das Pistenende hinausrollen, in einem Bett aus speziell gefertigten Materialien ohne grössere Beschädigung abbremsen. Der heute schon hohe Sicherheitsstandard kann so noch weiter erhöht werden. Die ersten Vorbereitungsarbeiten zur Erstellung des Bremssystems starteten im Juli des Berichtsjahrs. Mit dem Bau des eigentlichen Bremssystems wird voraussichtlich im Frühjahr 2016 begonnen.

Veränderte Sicherheitskontrollen

Aufgrund von Vorgaben der Europäischen Union wurden per 1. September 2015 die Sicherheitskontrollen für Passagiere und Handgepäck angepasst. Die veränderten Kontrollen sehen vor, dass im Rahmen von Stichproben das Handgepäck vermehrt sowie neu auch Passagiere auf Sprengstoffspuren geprüft werden.

«The Circle»

Nach dem positiven Realisierungsentscheid im Vorjahr begannen im Berichtsjahr die Bauarbeiten am Grossprojekt «The Circle». Die bestehende Infrastruktur auf dem Areal wurde zurückgebaut und der Perimeter freigelegt. Wichtige vorbereitende Tiefbauarbeiten wurden abgeschlossen. Mit der HRS Real Estate AG konnte der Totalunternehmer für den Hochbau bestimmt werden und mit den Aushubarbeiten wurde Anfang 2016 begonnen. Die Eröffnung ist im Verlauf des Jahres 2019 geplant.

Beteiligungen im Ausland

Positiv entwickelt sich auch unser grösstes internationales Engagement, der Flughafen Confins in Belo Horizonte, Brasilien. Der Flughafen konnte sich im Berichtsjahr trotz einem wirtschaftlich anspruchsvollen Umfeld gegenüber dem Vorjahr steigern und ein Volumen von 12 Mio. Passagieren abwickeln.

Auszeichnungen

Auch im Jahr 2015 wurde der Flughafen Zürich mehrfach ausgezeichnet. So hat er zum zwölften Mal in Folge den renommierten World Travel Award als bester Flughafen Europas für seine Kundenfreundlichkeit und die Erfüllung genereller Qualitätsstandards erhalten. Zum vierten Mal in Folge wurde das Schweizer Tor zur Welt mit dem Air Cargo Excellence Award honoriert. In der Kategorie «Europäische Flughäfen bis 399'999 Tonnen geflogene Fracht» belegt Zürich wie schon im Vorjahr den ersten Platz. Diese Auszeichnungen gelten dem Gesamtsystem Flughafen Zürich und somit auch allen Partnern.

Wechsel in der Geschäftsleitung

Patrick Candrian, Bereichsleiter Non-Aviation, hat sich entschieden, die Flughafen Zürich AG zu verlassen. Wir danken Patrick Candrian an dieser Stelle ganz herzlich für seinen Einsatz und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute. Der Bereich Non-Aviation wurde per Anfang 2016 neu in die beiden Bereiche Commercial und Real Estate aufgeteilt. Mit Stefan Gross und Daniel Scheifele konnten zwei in ihren jeweiligen Fachgebieten erfahrene und anerkannte Führungspersonen als neue Bereichsleiter gewonnen werden.

Bilanzbewirtschaftung und Gewinnverwendung

Über die letzten Jahre wurde die Verschuldung stetig abgebaut. Dank der vorliegenden, grundsoliden Bilanz verfügt die Flughafen Zürich AG heute über Handlungsspielraum für die zukünftige Bilanzbewirtschaftung. Dieser soll schwergewichtig für weitere, wertvermehrnde Investitionen in die Entwicklung der Wachstumsfelder der Gesellschaft genutzt werden, bietet darüber hinaus aber auch das Potenzial, den Aktionären im Verlaufe der kommenden Jahre – und stets abhängig vom jeweiligen wirtschaftlichen Umfeld und allfälligen Veränderungen bezüglich Investitionsbedürfnissen – Mittel aus den Kapitaleinlagereserven in Form von Zusatzdividenden zurückzuführen. Der Verwaltungsrat wird demgemäss der Generalversammlung vom 28. April 2016 für das Geschäftsjahr 2015 nebst der ordentlichen Dividende von CHF 15.00 pro Aktie eine Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven in Höhe von CHF 16.00 pro Aktie vorschlagen.

Ausblick und Dank

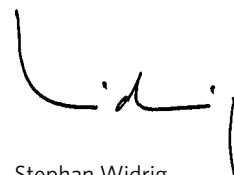
Die Flughafen Zürich AG ist finanziell und strategisch gut aufgestellt. Wir setzen uns weiter dafür ein, das Tor der Schweiz zur Welt – unseren Flughafen – mit hoher Wettbewerbsfähigkeit zu betreiben und weiterzuentwickeln. Zentral ist für uns zudem, dass diese wichtige Luftverkehrsinfrastruktur der Schweiz auch in Zukunft eine Entwicklungsperspektive behält, dies im Interesse des Kantons Zürich aber auch der gesamten Schweiz.

Wir danken all jenen, die sich heute und in Zukunft für den Flughafen Zürich einsetzen, insbesondere auch dem Regierungsrat des Kantons Zürich, den Vertretern des Kantonsrates sowie der zuständigen Departementsvorsteherin des Bundesrates, Doris Leuthard, für ihre vorausschauende und ausgewogene Luftfahrtspolitik im gesamtgesellschaftlichen Interesse des Landes und der Bevölkerung. Unser grosser Dank richtet sich ferner an alle unsere Aktionäre für das langjährige Vertrauen in unser Unternehmen, an unsere Kunden, Partner und Mitarbeitenden für den grossen Einsatz sowie an unsere sehr geschätzten Passagiere und Besucher, die täglich unsere Dienstleistungen nutzen.

Zürich-Flughafen, 10. März 2016



Andreas Schmid
Präsident des
Verwaltungsrats



Stephan Widrig
Vorsitzender der
Geschäftsleitung

UNTERNEHMENS PORTRÄT

Die Flughafen Zürich AG ist Eigentümerin und Betreiberin des Flughafens Zürich. Sie 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 26'900 Mitarbeitende, die bei über 285 Flughafenpartnern täglich dafür sorgen, dass für Passagiere und Besucher jeder Aufenthalt am Flughafen Zürich zu einem guten Erlebnis wird.

Als gemischtwirtschaftliches, börsenkotiertes Unternehmen betreibt die Flughafen Zürich AG eine der bedeutendsten Verkehrs- und Begegnungsdrehscheiben der Schweiz – den Flughafen Zürich. Der Kernauftrag aus der Konzession des Bundes 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 1'700 Mitarbeitende.

STRUKTUR

Die Flughafen Zürich AG ist in folgende vier Geschäftsbereiche gegliedert:

Aviation

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

VERWALTUNGSRAT

Präsident: ANDREAS SCHMID

Audit & Finance Committee
 Vorsitz: ULRIK SVENSSON

Nomination & Compensation Committee
 Vorsitz: DR. KASPAR SCHILLER

Public Affairs Committee
 Vorsitz: CARMEN WALKER SPÄH

GESCHÄFTSLEITUNG

Chief Executive Officer
 STEPHAN WIDRIG

Aviation
 STEFAN CONRAD, COO

Commercial
 STEFAN GROSS, CCO
 (ab 1. Februar 2016)

Real Estate
 DANIEL SCHEIFELE, CREO
 (ab 1. April 2016)

Finance
 DANIEL SCHMUCKI, CFO

Gültig ab 1. Januar 2016

Commercial

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

Real Estate

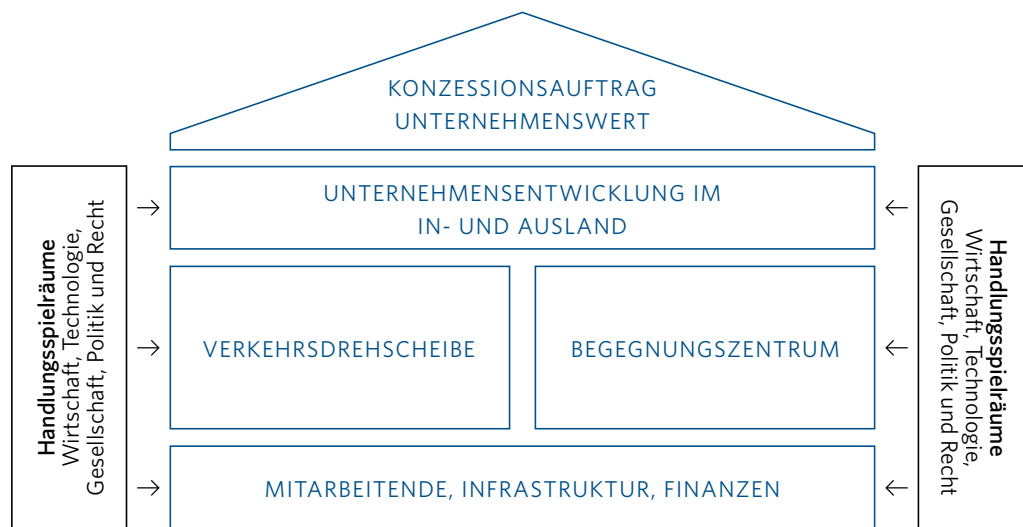
Der Bereich Real Estate ist zuständig für die Entwicklung, den Bau sowie die kaufmännische, technische und infrastrukturelle Bewirtschaftung aller Hochbauten und der damit verbundenen Anlagen am Flughafen Zürich. Das Portfolio reicht dabei von den Terminalgebäuden, Bürozentren, Logistik- und Werftgebäuden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

Finance

Im Bereich Finance werden bereichsübergreifende Funktionen sichergestellt sowie die internationalen Flughafenaktivitäten betreut. Die Abteilung Treasury stellt die Finanzierung und Liquidität des Konzerns sicher und erstattet transparent Bericht über finanzielle Abläufe und Ergebnisse. Durch systematisches Risk- und Compliance-Management werden Unternehmensrisiken laufend evaluiert und bewertet. Investor Relations stellt eine qualitativ hochstehende und zeitgerechte Finanzkommunikation und -berichterstattung sicher. Für optimale Einkaufskonditionen für Investitions- und Verbrauchsgüter sowie deren Beschaffung ist die Abteilung Supply Management zuständig. 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. Die Abteilungen International Business Development und International Airport Operations setzen Flughafen-Know-How und -Erfahrung für Projekte im Ausland ein, um daraus Wertschöpfung zu generieren und somit zum Unternehmenswachstum beizutragen.

Stabstellen

Die Stabstellen des CEO umfassen die Einheiten Human Resources, Corporate Communications, Public Affairs sowie Recht & Umwelt.



STRATEGIE

Vision

Wir sind das führende Verkehrs- und Begegnungszentrum in Europa.

Mission

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

Strategie und Strategiehaus

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

- ihre Ressourcen (Mitarbeitende, Infrastruktur, Finanzen) nachhaltig einsetzt und die Handlungsspielräume optimal nutzt,
- die Verkehrsdrehscheibe als qualitativ hochwertigen Hub ständig weiterentwickelt, dabei Sicherheit gewährleistet und die beste Nutzung der verfügbaren Infrastruktur und Technologie anstrebt,
- mit dem Begegnungszentrum (Immobilien, Kommerz, Dienstleistungen) den Flugbetrieb ergänzt, die «Faszination Fliegen» erlebbar macht und Erträge generiert, die es erlauben, das Gesamtsystem Flughafen Zürich auf hohem Qualitätsniveau weiterzuentwickeln,
- ihre Kompetenz und Erfahrung bei Projekten im In- und Ausland so einsetzt, dass dadurch mittel- und langfristige neue Ertragsquellen erschlossen werden.

UNTERNEHMENSWERTE UND KULTUR

Verhaltensgrundsätze

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

Führungsgrundsätze

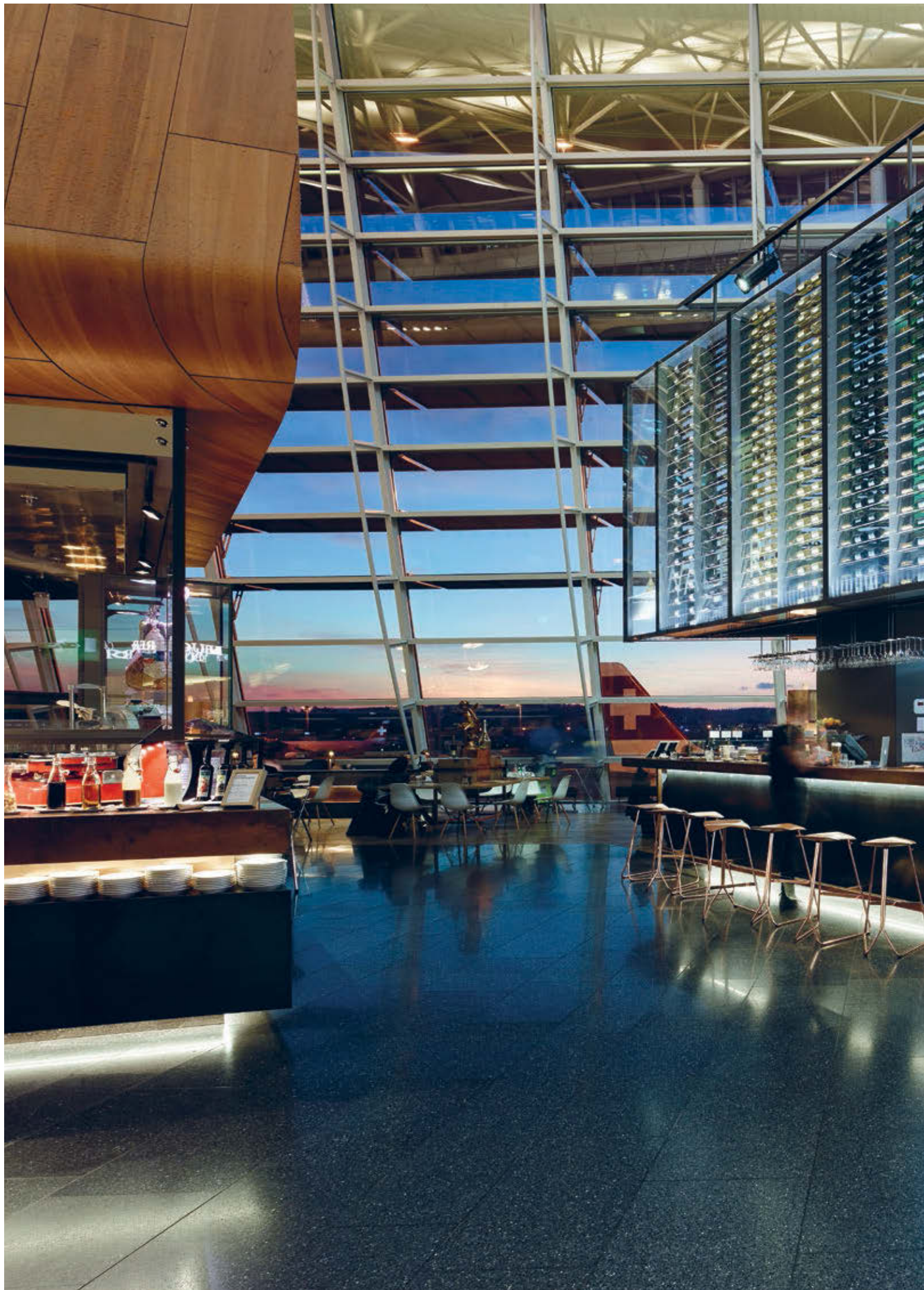
Wir übernehmen Verantwortung, wir gehen als Vorbild voran, wir schenken Vertrauen und wir fordern Verbindlichkeit ein.

NACHHALTIGKEITSVERPFLICHTUNG

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

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

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





2'000 Weine

WO IST WALTER?

Das mediterrane Restaurant WALTER setzt neben trendiger Musik auf einen eindrücklichen Ausblick und trumpft mit vier hausgemachten Pasta-Sorten auf. Ausserdem hat man am vegetarischen Buffet zwischen elf wechselnden Gerichten die Qual der Wahl. Der grosse Hingucker des im März eröffneten Restaurants ist der «fliegende» Weinkubus, der bis zu 2'000 Weinflaschen beherbergt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Rund eine Million Schweizer Franken investiert das Unternehmen pro Werktag in die Infrastruktur und damit auch in die strategische Entwicklung. Die Partikularinteressen aller beteiligten Partner – zu Flughafen-gebühren, Grossbauprojekten oder beispielsweise der Lärmbelastung – sind eine grosse Herausforderung.

KENNZAHLEN

(CHF in 1'000)

	2015	2014	Veränderung in %
Erträge	988'973	963'479	2.6
davon Aviation-Erträge	597'389	574'959	3.9
davon Non-Aviation-Erträge	391'584	388'520	0.8
Betriebskosten	-486'157	-439'981	10.5
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	502'816	523'498	-4.0
EBITDA-Marge (in %)	50.8	54.3	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	274'644	294'622	-6.8
EBIT-Marge (in %)	27.8	30.6	
Gewinn	179'807	205'921	-12.7
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	456'177	460'726	-1.0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-119'524	-220'401	-45.8
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'186'427	3'200'107	-0.4
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	3'193'267	3'306'807	-3.4
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	6.8	7.1	
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'212'437	2'140'522	3.4
Eigenkapitalrendite (in %)	8.3	9.8	
Eigenkapitalquote (in %)	54.7	53.6	
Finanzschulden (netto) ²⁾	174'683	372'202	-53.1
Finanzschulden (netto) / EBITDA	0.35x	0.71x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	26'281'228	25'477'622	3.2
Anzahl Flugbewegungen	265'095	264'970	0.0
Fracht in Tonnen	411'780	429'830	-4.2
Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag	1'474	1'450	1.7
Anzahl Mitarbeiter per Bilanzstichtag	1'721	1'707	0.8
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	
Dividende (vorgeschlagen / ausbezahlt) pro Aktie (in CHF) ³⁾	15.00	13.50	11.1
Dividendenbetrag (CHF in 1'000) ³⁾	92'106	82'895	11.1
Payout Ratio (in %) ³⁾	51.2	40.3	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	360.31	348.60	3.4
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	29.26	33.53	-12.7
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	29.26	33.52	-12.7
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	Valorennummer	SIX Symbol	Reuters
	1056796	FHZN	FHZN.S
Schlusskurs per 31.12. (in CHF)	753.50	666.50	13.1

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

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

3) 2015: Zusatzdividende aus Kapitaleinlagereserven von CHF 16.00 pro Aktien nicht enthalten.

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 cashflow-neutral.

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

(CHF in 1'000)	2015	2014	Veränderung in %
Erträge	978'200	953'280	2.6
davon Aviation-Erträge	586'616	564'760	3.9
davon Non-Aviation-Erträge	391'584	388'520	0.8
Betriebskosten	-385'884	-436'089	-11.5
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	592'316	517'191	14.5
EBITDA-Marge (in %)	60.6	54.3	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	369'881	295'798	25.0
EBIT-Marge (in %)	37.8	31.0	
Gewinn	269'224	211'440	27.3
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	472'537	468'423	0.9
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-152'129	-238'976	-36.3
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'030'840	2'974'659	1.9
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	3'002'750	3'073'655	-2.3
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	9.8	7.7	
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'076'406	1'915'074	8.4
Eigenkapitalrendite (in %)	13.5	11.3	
Eigenkapitalquote (in %)	61.3	57.9	
Finanzschulden (netto) ²⁾	651'169	871'017	-25.2
Finanzschulden (netto)/EBITDA	1.10x	1.68x	
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG			
Payout Ratio (in %) ³⁾	34.2	39.2	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	338.16	311.88	8.4
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	43.83	34.43	27.3
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	43.82	34.42	27.3

Erklärung Fussnoten siehe linke Seite.

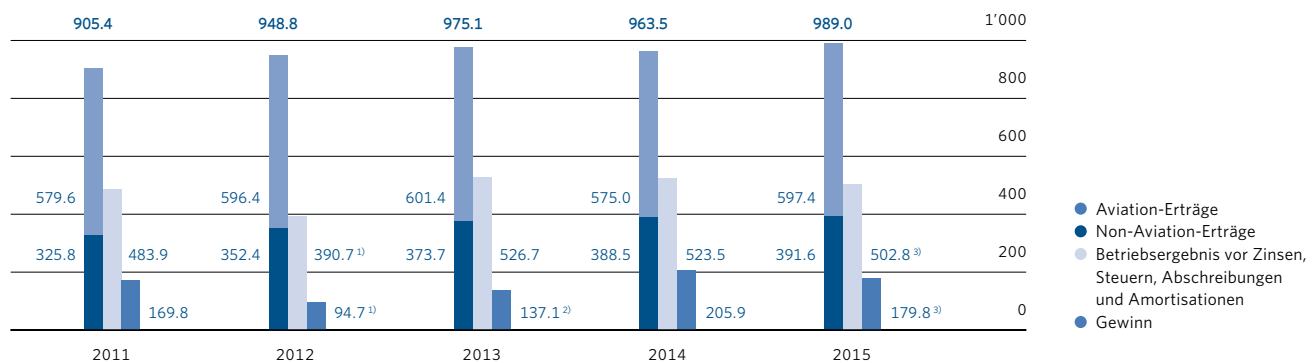
ERGEBNIS MIT UND OHNE LÄRMEINFLUSS

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

(CHF in 1'000)	2015			2014		
	mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	ohne Fluglärm	mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	ohne Fluglärm
Aviation-Erträge	597'389	-10'773	586'616	574'959	-10'199	564'760
Non-Aviation-Erträge	391'584	0	391'584	388'520	0	388'520
Total Erträge	988'973	-10'773	978'200	963'479	-10'199	953'280
Betriebskosten	-486'157	100'273	-385'884	-439'981	3'892	-436'089
EBITDA	502'816	89'500	592'316	523'498	-6'307	517'191
Abschreibungen und Amortisationen	-228'172	5'737	-222'435	-228'876	7'483	-221'393
EBIT	274'644	95'237	369'881	294'622	1'176	295'798
Gewinn	179'807	89'417	269'224	205'921	5'519	211'440

FINANZIELLE ENTWICKLUNG

(CHF in Mio.)



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

²⁾ Nach Aufwand für die Restrukturierung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

³⁾ Nach Aufwand für die Erhöhung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, Ertrag aus der Anpassung der Nettovorsorgeverpflichtungen aufgrund der angekündigten BVK-Planänderung sowie Gewinn aus anteiligem Landverkauf «The Circle» und damit zusammenhängender Einbringung der aufgelaufenen Projektkosten.

ERGEBNISENTWICKLUNG

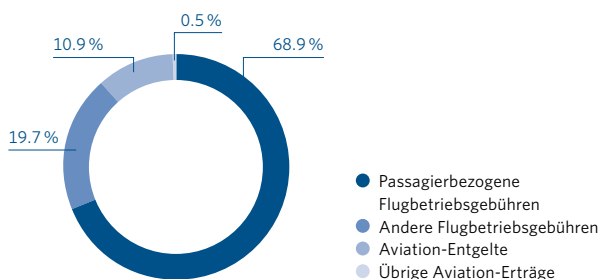
→ Tabelle Seite 64

Gegenüber dem Vorjahr steigerten sich die Erträge von CHF 963.5 Mio. auf CHF 989.0 Mio. (+2.6%). Sowohl das Fluggeschäft wie auch das Nicht-Fluggeschäft entwickelten sich positiv.

Aviation-Erträge

Von den Gesamterträgen entfallen rund 60 % auf Aviation-Erträge, die im Berichtsjahr CHF 597.4 Mio. (+3.9%) betragen.

AUFTEILUNG AVIATION-ERTRÄGE



(CHF in Mio.)

Aviation-Erträge	2015	in %
Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren	411'363	68.9
Andere Flugbetriebsgebühren	117'572	19.7
Aviation-Entgelte	64'920	10.9
Übrige Aviation-Erträge	3'534	0.5
Total	597'389	100.0

Die Passagierzahlen entwickelten sich im vergangenen Jahr positiv (+3.2%). Mit 26.3 Mio. Passagieren wurde am Flughafen Zürich ein neuer Rekord erzielt. Die Erträge aus den passagierbezogenen Flugbetriebsgebühren steigerten sich daher – trotz dem per 1. Februar 2014 sistierten Lärmfünfliber – von CHF 396.6 Mio. auf CHF 411.4 Mio. (+3.7%), wobei sich vor allem der Anstieg der Lokalpassagierzahl (+6.0%) positiv auswirkte.

Höhere Erträge aus Landegebühren (Anstieg durchschnittliches Abfluggewicht pro Flugzeug) und aus Flugzeug-Lärmgebühren (Wegfall der Teilung der Lärmgebühren mit dem Kanton Zürich seit Dezember 2014) führten im Wesentlichen zur Steigerung der anderen Flugbetriebsgebühren um CHF 4.2 Mio. (+3.7%) auf CHF 117.6 Mio.

Die positive Entwicklung bei den Aviation-Entgelten um CHF 3.2 Mio. (+5.1%) auf CHF 64.9 Mio. ist mit höheren Erträgen aus der Gepäcksortier- und Gepäcksförderanlage sowie aus Flugzeug-enteisungen aufgrund des strengeren Winters im Vergleich zur Vorjahresperiode begründet.

Non-Aviation-Erträge

Unterproportional entwickelten sich die Non-Aviation-Erträge, die sich um CHF 3.1 Mio. (+0.8%) auf CHF 391.6 Mio. erhöhten.

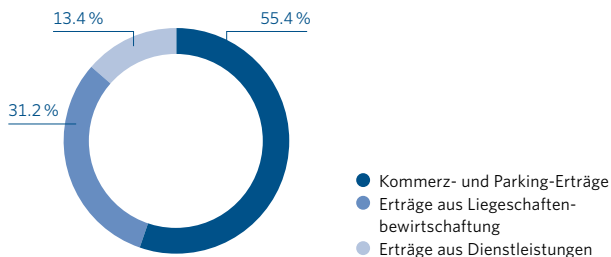
Trotz den Herausforderungen aufgrund des starken Schweizer Frankens konnten die Kommerzerträge auf Vorjahresniveau gehalten werden und reduzierten sich nur leicht um 0.3% auf CHF 111.5 Mio. Dies unter anderem auch dank den im Berichtsjahr realisierten Flächenerweiterungen. Die diesen Erträgen zugrunde liegenden Umsätze der Detailhandelsgeschäfte und Restaurantbetreiber am Flughafen Zürich betrugen im Berichtsjahr CHF 534.2 Mio. (–1.4%), was einem durchschnittlichen Umsatz pro Passagier von CHF 40.70 (Vorjahr CHF 42.50) entspricht. Überwiegend beeinflusst durch das Wachstum der Lokalpassagierzahlen erhöhten sich auch die Erträge aus der Parkplatzbewirtschaftung um 1.2% auf CHF 74.3 Mio.

Im Bereich der Liegenschaftsbewirtschaftung konnte die Gesellschaft Erträge von insgesamt CHF 122.4 Mio. (–0.8%) erwirtschaften. Die Mieterträge und Pachtzinsen sind im Vergleich zum Vorjahr um CHF 6.6 Mio. (–7.0%) gesunken. Dieser Rückgang ist ausschliesslich auf einen im Vorjahr verbuchten Einmal-effekt zurückzuführen, begründet durch die vorzeitige Mietvertragsbeendigung und die daraus resultierende Abschlagszahlung eines Mieters. Die Erträge aus der Weiterverrechnung von Energie und Nebenkosten stiegen im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der milden Wintermonate in der Vorjahresperiode um 6.8% auf CHF 24.5 Mio. Dank dem Mandat für Bauherrenvertretung und

Geschäftsführung für die Miteigentümergeinschaft «The Circle» erzielte die Flughafen Zürich AG eine Steigerung der Dienstleistungserträge von rund CHF 3.8 Mio.

Aufgrund der gesteigerten Consultingserträge aus internationalen Beratungsmandaten wuchsen die Erträge aus Dienstleistungen um CHF 2.3 Mio. (+4.5%).

AUFTEILUNG NON-AVIATION-ERTRÄGE



(CHF in Mio.)

Non-Aviation-Erträge	2015	in %
Kommerz- und Parking-Erträge	216'759	55.4
Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	122'358	31.2
Erträge aus Dienstleistungen	52'467	13.4
Total	391'584	100.0

Betriebskosten

Die Betriebskosten stiegen aufgrund verschiedener Sondereffekte im Berichtsjahr um CHF 46.2 Mio. auf CHF 486.2 Mio. (+10.5%) an. Die erfolgswirksame Anpassung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen aufgrund der Erweiterung des Schallschutzprogramms (CHF 97.1 Mio.) führte zu einer Erhöhung der Betriebskosten. Die von der BVK angekündigte Änderung des Vorsorgeplans resultierte in einer Reduktion der Nettovorsorgeverpflichtungen (CHF 17.9 Mio.) und damit in einer Entlastung des Personalaufwands. Und letztlich führte der Teilverkauf des Grundstücks «The Circle» und die damit zusammenhängende Einbringung der Projektkosten in die Miteigentümergeinschaft «The Circle» zu einem Sondergewinn in der Höhe von CHF 34.6 Mio. Ohne diese Sondereffekte betragen die Betriebskosten CHF 441.5 Mio. und sind damit im Vorjahresvergleich trotz Verkehrswachstum nahezu konstant (CHF 440.0 Mio.).

In der aktuellen Berichtsperiode kommen die Personalkosten auf CHF 167.8 Mio. bzw. nach Bereinigung des Sondereffekts aus der Anpassung der Vorsorgeverpflichtungen auf CHF 185.7 Mio. zu stehen. Dies entspricht einer Zunahme um 2.7%. Nebst einem höheren durchschnittlichen Personalbestand am Standort Zürich trugen weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit Leistungen gegenüber Arbeitnehmern gemäss IAS 19 zu dieser Entwicklung bei. Per 31. Dezember 2015 beschäftigte die Flughafen Zürich AG in der Schweiz 1'645 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.2014: 1'633), was 1'398 Vollzeitstellen (31.12.2014: 1'376) entspricht. Per Bilanzstichtag sind weitere 76 Mitarbeitende bei der konsolidierten A-port Operaciones S.A. sowie ihren Tochtergesellschaften angestellt.

Die Ausgaben für Polizei und Sicherheit stiegen trotz starkem Lokalpassagierwachstum nur leicht auf CHF 118.6 Mio. (+0.7%).

Das kühle erste Quartal und der heisse Sommer sorgten im Vergleich zur milden Winterperiode des Vorjahrs für eine deutliche Steigerung bei der Position «Energie und Abfall» (+5.5%).

Auch im aktuellen Geschäftsjahr gingen die Aufwendungen für Verkauf, Marketing und Verwaltung um CHF 1.8 Mio. zurück und betragen noch CHF 35.0 Mio.

Die Position «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge/ Aufwendungen» (CHF –50.8 Mio) kommt nach Bereinigung der oben genannten Sondereffekte aus «The Circle» und der Erweiterung des Schallschutzprogramms auf CHF 11.7 Mio. (Vorjahr CHF 10.5 Mio.) zu stehen.

Betriebsergebnis

Das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) beträgt CHF 502.8 Mio. (–4.0%). Die EBITDA-Marge sinkt von 54.3% auf 50.8%. Nach Bereinigung der genannten Sondereffekte beträgt der EBITDA CHF 547.5 Mio. (+4.6%) und die EBITDA-Marge steigt von 54.3% auf 55.4%.

Die Abschreibungen und Amortisationen liegen mit CHF 228.2 Mio. auf Vorjahresniveau (CHF 228.9 Mio.). Das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) sank von CHF 294.6 Mio. auf CHF 274.6 Mio. (–6.8%). Nach Bereinigung der Sondereffekte beträgt der EBIT CHF 319.3 Mio. (+8.4%).

Das Finanzergebnis der Flughafen Zürich AG beträgt im Berichtsjahr CHF –37.4 Mio. und liegt damit unter demjenigen der Vorjahresperiode von CHF –33.8 Mio. Der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen fiel im Berichtsjahr um CHF 4.8 Mio. oder 22.7% tiefer aus als in der Vorjahresperiode und beträgt CHF 16.4 Mio. Die Einsparungen sind auf die vollständige Rückzahlung des US Private Placement im April 2015 zurückzuführen. Demgegenüber musste aufgrund des generell tiefen Zinsniveaus der Zinssatz zur Diskontierung der Rückstellungen für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen von 1.1% auf 0.4% resp. 0.3% reduziert werden. Als Folge davon ist die Aufzinsung dieser Rückstellungen um CHF 9.3 Mio. höher als im Vorjahr.

Das Ergebnis aus assoziierten Gesellschaften in der Höhe von CHF –3.9 Mio. (Vorjahr CHF –1.4 Mio.) basiert im Wesentlichen auf Gewinn- und Verlustanteilen an den Betriebsgesellschaften der Flughäfen in Bengaluru (Indien) und Belo Horizonte (Brasilien) sowie auf dem übrigen Beteiligungsportfolio in Lateinamerika.

Konzerngewinn

Der Konzerngewinn in Höhe von CHF 179.8 Mio. liegt um CHF 26.1 Mio. unter dem Vorjahreswert. Nach Bereinigung der Sondereffekte ist der Konzerngewinn mit CHF 215.3 Mio. um CHF 9.4 Mio. höher als im Vorjahr (+4.6%).

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende von CHF 15.00 (Vorjahr CHF 13.50) pro Aktie sowie die Ausschüttung einer Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven von CHF 16.00 pro Aktie vor.

Der Geldzufluss aus operativer Geschäftstätigkeit hat gegenüber dem Vorjahr (CHF 460.7 Mio.) um CHF 4.5 Mio. abgenommen und beträgt für das Berichtsjahr CHF 456.2 Mio. Aus der Geschäftstätigkeit Fluglärm resultierte dabei ein Geldabfluss von CHF –16.4 Mio. (Vorjahr CHF –7.7 Mio.).

Der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit beträgt CHF –119.5 Mio. (Vorjahr CHF –220.4 Mio.). Neben den im Vorjahresvergleich tieferen liquiditätswirksamen Investitionen in Sachanlagen und ins Projekt «The Circle» führte insbesondere der Erlös aus dem Verkauf von Sachanlagen (Anteil Land sowie Projektkosten «The Circle») von CHF 67.9 Mio. zum verminderten Geldabfluss.

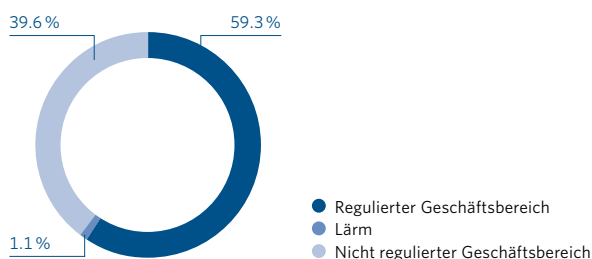
Im Berichtsjahr resultierte ein Geldabfluss aus Finanzierungstätigkeit in der Höhe von CHF –190.3 Mio. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahreswert von CHF –407.1 Mio. ist im Wesentlichen auf die Rückzahlung einer Anleihe in Höhe von CHF 225.0 Mio. im Februar 2014 zurückzuführen.

Per Ende 2015 verfügt die Gesellschaft damit insgesamt über flüssige Mittel in der Höhe von CHF 372.0 Mio. (Vorjahr CHF 226.1 Mio.), wovon CHF 49.1 Mio. durch den Airport Zurich Noise Fund gehalten werden.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

→ Tabelle Seite 76

Die Berichterstattung über die Segmente erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung über die Flughafengebühren (FGV), namentlich im Bereich der von der Verordnung betroffenen regulierten Gebühren und Entgelte.

AUFTEILUNG SEGMENTERTRÄGE MIT DRITTEN


(CHF in Mio.)

Segmenterträge mit Dritten	2015	in %
Regulierter Geschäftsbereich	586.6	59.3
Lärm	10.8	1.1
Nicht regulierter Geschäftsbereich	391.6	39.6
Total	989.0	100.0

Regulierter Geschäftsbereich

Die externen Erträge des regulierten Geschäftsbereichs haben im Berichtsjahr von CHF 564.8 Mio. auf CHF 586.6 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 34.5 Mio. auf CHF 143.5 Mio.

Die Ergebnisverbesserung stammt insbesondere aus dem Segment «Flugverkehr». Dort trugen vor allem das höhere Verkehrsaufkommen mit einem höheren Anteil Lokalpassagiere sowie tiefere Betriebskosten zur positiven Entwicklung bei. Der EBIT des Segments «Sicherheit» verbesserte sich von CHF 22.3 Mio. auf CHF 30.2 Mio., was ebenfalls auf das höhere Passagiervolumen zurückzuführen ist. Das Segment «PRM» ist in der aktuellen Berichtsperiode auf Stufe EBIT ausgeglichen. Um CHF 1.0 Mio. auf CHF 3.7 Mio. verbesserte sich das Ergebnis des Segments «Nutzungsentgelt».

Das investierte Kapital für den regulierten Geschäftsbereich bleibt praktisch unverändert bei CHF 1.9 Mrd. Davon sind CHF 1.4 Mrd. dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet. 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 Gepäcksförderanlage sowie die Flugzeugenergieversorgungsanlagen beinhaltet. Für den regulierten Geschäftsbereich resultiert ein ROIC von 6.1 %.

Lärm

Der Rückgang bei den Passagier-Lärmgebühren, die noch bis Ende Januar 2014 erhoben wurden, wurde im Geschäftsjahr 2015 kompensiert durch den Wegfall der Teilung der Lärmgebühren mit dem Kanton Zürich seit Dezember 2014. Dies machte sich in höheren Erträgen aus Flugzeug-Lärmgebühren bemerkbar. Das negative Ergebnis auf Stufe EBITDA ist geprägt durch den Sondereffekt aus der Erhöhung der Rückstellungen für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen (Erweiterung Schallschutzprogramm). Bereinigt um diesen Sondereffekt beträgt das Segmentergebnis auf Stufe EBITDA CHF 7.6 Mio.

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 2015 verbesserte sich das Ergebnis (EBIT) des Segments «Nicht regulierter Geschäftsbereich» um CHF 39.0 Mio. auf CHF 226.3 Mio. Diese Zunahme ist vor allem mit dem Sondereffekt aus dem anteiligen Landverkauf und die Einbringung des Projekts in die Miteigentümergeinschaft «The Circle» bedingt. Bereinigt um diesen Sondereffekt beträgt das Ergebnis (EBIT) des Segments «Nicht regulierter Geschäftsbereich» CHF 191.7 Mio.

Das investierte Kapital steigt mit CHF 1.2 Mrd. gegenüber Vorjahr leicht an. Der ROIC für den nicht regulierten Geschäftsbereich liegt bei 16.1 % (Vorjahr 13.4 %). Bereinigt um den Sondereffekt «The Circle» liegt der ROIC bei 13.7 %.

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.

Der Operations- und Management-Vertrag der Flughafen Zürich AG mit BIAL lief am 23. Mai 2015 nach zehnjähriger Laufzeit aus. Sieben Jahre nach Inbetriebnahme des Flughafens in Bengaluru hat sich die Gesellschaft aus der operativen Verantwortung zurückgezogen, ist aber als Aktionärin weiterhin im Verwaltungsrat von BIAL vertreten.

Kasachstan

Die Flughafen Zürich AG ist über ihre Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG durch ein Operations-, Management- und Service-Agreement (OMSA) in den Betrieb eines Portfolios von elf Flughäfen in Kasachstan involviert, wobei für sechs davon momentan Beratungsdienstleistungen erbracht werden. Aus diesem Dienstleistungsvertrag fliessen der Flughafen Zürich AG 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 11.5 Mio. Passagieren im Jahr 2015 (Zunahme um 4 % im Vergleich zu 2014) gehört Confins zu den wichtigsten Flughäfen in Brasilien und entwickelt sich zu einer zentralen Inlandverkehrsdrehscheibe.

Die Flughafen Zürich AG ist mit 25 % an einem privaten Konsortium beteiligt, das wiederum 51 % am lokalen Flughafenunternehmen Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. kontrolliert – die restlichen 49 % der Aktien werden von der staatlichen Infraero gehalten. 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- und Service-Agreement (OMSA) mit der Konzessionärsgesellschaft.

Lateinamerika

Die Flughafen Zürich AG hält mit 62 % 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.

Zusätzlich zum Betrieb der Flughäfen hält die Flughafen Zürich AG aufgrund ihrer 49 %-Beteiligung an A-port Chile S.A. indirekt Anteile an den Konzessionärsgesellschaften 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 Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela, der Schweiz und Chile.

Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Mio. sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang (rund USD 15.3 Mio., aufgelaufen per 31. Dezember 2015) an das Konsortium verpflichtet. Der Flughafen Zürich AG stehen 50 % der Gesamtsumme der Zahlungen zu. Venezuela hat innerhalb der möglichen Frist vom 18. März 2015 die Aufhebung des ICSID-Schiedsspruchs aufgrund Verletzung von Verfahrensvorschriften verlangt. Es wurde ein neues Dreier-Schiedsgericht bestellt, das über die Aufhebung des Schiedsspruchs entscheiden wird. Die mündliche Verhandlung findet Mitte August 2016 statt.

INVESTITIONEN

→ Tabelle Seite 83

Die Investitionen in Sachanlagen beliefen sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf CHF 160.2 Mio. Die grössten Beträge entfielen dabei auf die Aufwertung des Terminals 2 (CHF 38.2 Mio.), die Erweiterung der Parking-Anlagen (CHF 21.8 Mio) sowie die Neugestaltung der Vorfahrten (CHF 19.6 Mio.). Weitere CHF 36.2 Mio. wurden in werterhaltende Unterhaltsarbeiten an Hoch- und Tiefbauten investiert.

Zudem wurden im Berichtsjahr anteilmässig CHF 39.5 Mio. in die Realisierung des Projekts «The Circle» investiert.

BILANZSTRUKTUR

→ Tabelle Seite 65

Die konsolidierte Bilanzsumme der Flughafen Zürich AG nahm im Vergleich zum Vorjahr um CHF 52.1 Mio. (+1.3 %) zu und beträgt per Stichtag CHF 4'042.6 Mio.

Dabei nahm das Umlaufvermögen bedingt durch höhere Bestände an flüssigen Mitteln und Festgeldern sowie kurzfristigen Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund um CHF 39.9 Mio. (+6.6 %) auf CHF 644.8 Mio. zu. Das Anlagevermögen veränderte sich insgesamt nur unwesentlich und beträgt per Bilanzstichtag CHF 3'397.8 Mio. Dabei wurde der höhere Bestand an langfristigen Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund (inkl. zugehöriger Festgelder) insbesondere durch die Nettoveränderungen der Positionen «Sachanlagen» und «Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien» kompensiert.

Das Fremdkapital nahm im Vergleich zum Vorjahr um CHF 19.8 Mio. (–1.1 %) auf neu CHF 1'830.1 Mio. ab. Den Erhöhungen der Rückstellungen für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen (Erweiterung Schallschutzprogramm) sowie den Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer standen tiefere Verbindlichkeiten bei diversen anderen Positionen des kurz- und langfristigen Fremdkapitals gegenüber. Unter anderem wurde im April des Berichtsjahrs die letzte Tranche des US Private Placement in Höhe von CHF 73.2 Mio. zurückbezahlt.

Das Eigenkapital nahm im Berichtsjahr um CHF 71.9 Mio. zu und beträgt per Ende 2015 CHF 2'212.4 Mio. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 54.7 % (2014: 53.6 %). Die Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROIC) beträgt für das Geschäftsjahr 2015 6.8 % (Vorjahr 7.1 %). Der ROIC, bereinigt um die Lärmkomponenten, verbesserte sich von 7.7 % auf 9.8 %.

AUSBLICK

Verkehrs- und Ertragsentwicklung

Die Flughafen Zürich AG erwartet für das Jahr 2016 ein Passagierwachstum von rund 3 %, dies bei moderat höheren Flugbewegungen als 2015. Aufgrund der Gebührenreduktion, voraussichtlich im 3. Quartal 2016, werden die Aviation-Erträge im Geschäftsjahr 2016 tiefer ausfallen, wobei das Passagierwachstum einen Teil der Gebührenreduktion zu kompensieren vermag. Die Erträge im Bereich Non-Aviation werden leicht höher erwartet.

Betriebskosten

Die Betriebskosten werden sich 2016 gegenüber dem Vorjahr – ohne Berücksichtigung der Sondereffekte – voraussichtlich nur leicht erhöhen.

Investitionen

Die Gesellschaft sieht für 2016 eine Summe von rund CHF 250 Mio. für Investitionen in Sachanlagen vor, wobei die Investitionen für «The Circle», rund CHF 100 Mio. betragen werden. Neben den Abschlussarbeiten im Rahmen der Aufwertung des Terminals 2 sowie verschiedener werterhaltender Massnahmen an der Flughafeninfrastruktur sind die Erweiterung des Parking-Angebotes sowie die Neugestaltung der Vorfahrten die im Jahr 2016 wesentlichen Investitionsvorhaben am Flughafen Zürich.

Ergebnis

Ohne Berücksichtigung der Sondereffekte im Geschäftsjahr 2015 und ohne allfällige weitere ausserordentliche Einflüsse werden aufgrund der Gebührenreduktion das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) sowie aufgrund höherer Abschreibungen auch das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) sowie der Gewinn ohne Lärmeinflüsse voraussichtlich unter den Vorjahreswerten liegen.

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 ist eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung. Diese zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung der erhobenen Lärmgebühren abzüglich der liquiditätswirksamen Ausgaben für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen und Betriebskosten im Zusammenhang mit Fluglärm.

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

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.

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 74 und 75 im Finanzteil dieses Geschäftsberichts), stellt sich die Situation des Airport Zurich Noise Fund per Bilanzstichtag wie folgt dar:

AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

	2015			2014		
	Flughafen Zürich AG	Kanton ZH	Total	Flughafen Zürich AG	Kanton ZH	Total
(CHF in '000)						
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	491'396	0	491'396	300'197	227'914	528'111
Einnahmen Lärmgebühren	10'865	0	10'865	15'651	4'423	20'074
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz ¹⁾	-17'779	0	-17'779	-46'406	0	-46'406
Kosten für formelle Enteignungen ²⁾	-12'954	0	-12'954	-1'942	-8'787	-10'729
Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	471'528	0	471'528	267'500	223'550	491'050
Operative Kosten	-3'137	0	-3'137	-3'892	-5	-3'897
Zinsertrag aus Finanzanlagen	3'897	0	3'897	3'820	950	4'770
Marktwertveränderung sowie realisierte Kursgewinne / -verluste auf Finanzanlagen	-544	0	-544	-276	-251	-527
Übernahme Anteil Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich per 30. November 2014	0	0	0	224'244	-224'244	0
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	471'744	0	471'744	491'396	0	491'396

1) Inklusive Finanzierungskosten von CHF 3,5 Mio. (2015) und CHF 25,0 Mio. (2014) 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 95, Ziffer 18, Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen).

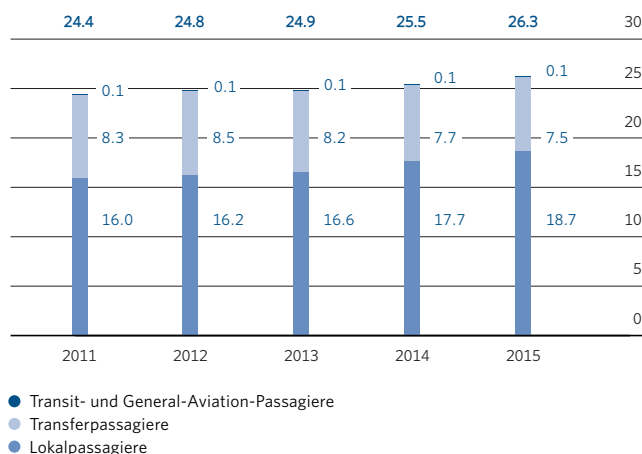
VERKEHRSENTWICKLUNG

Erstmals mehr als 26 Millionen Passagiere am Flughafen Zürich

Im vergangenen Jahr verzeichnete der Flughafen Zürich mit 26'281'228 Passagieren einen Rekord und übertraf damit den bisherigen Höchstwert des Vorjahrs um 3.2%. Im Vergleich der wichtigsten europäischen Flughäfen liegt das Wachstum in Zürich jedoch unter dem Durchschnitt von +5.0% ¹⁾.

PASSAGIERENTWICKLUNG

(in Mio.)



Auch im Jahr 2015 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 Lokalpassagiere um 6.0% auf 18.7 Mio. zu. Damit konnte der kontinuierliche Rückgang bei den Umsteigepassagieren um 3.3% auf 7.5 Mio. kompensiert werden. Der Transferanteil der Passagiere ging dabei von 30.3% im Vorjahr auf 28.5% im Berichtsjahr zurück. Der Bereich Linie und Charter wuchs im Jahr 2015 um +3.2%. Die General Aviation verzeichnete ein Plus von 1.7%.

Positiv mit einem Plus von 3.2% entwickelte sich mit Europa der wichtigste Markt für den Flughafen Zürich. Der Interkontinentalverkehr wuchs um +2.8%. Insbesondere das Verkehrssegment Ferner Osten (+8.3%) weist dank einem höheren Angebot, das gut vom Markt angenommen wird, ein hohes Wachstum aus. Es folgt der Mittlere Osten (+6.9%). Der Markt Nordamerika ist mit -0.1% leicht rückläufig. Aufgrund des Einbruchs v.a. im Ägyptengeschäft verzeichnete die Region Afrika erneut einen Rückgang (-10.3%).

Der Passagieranteil des Hub Carrier Swiss betrug im vergangenen Jahr 54.6%, gefolgt von Air Berlin (5.6%), Edelweiss Air (4.6%), Germanwings (2.5%) und British Airways (2.2%).

Starkes Netzwerk

Im Jahr 2015 wurden vom Flughafen Zürich aus 121 europäische und 48 interkontinentale Destinationen im Linienverkehr angefliegen. Das Streckennetz bedienten insgesamt 59 Linien- und 15 Charterfluggesellschaften.

1) Quelle: ACI Airports Council International

Gleich viele Flugbewegungen bei besserer Auslastung

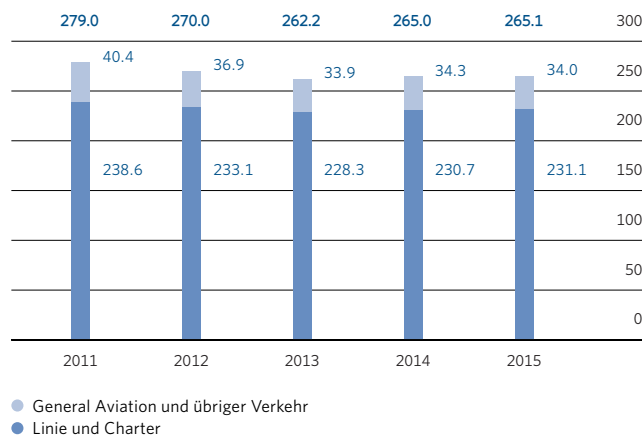
Im Jahr 2015 fanden 265'095 Flugbewegungen statt, was etwa der Zahl des Vorjahrs entspricht. Das Sitzplatzangebot erhöhte sich im gleichen Zeitraum um 1.2%.

Die positive Entwicklung der Passagierzahlen führte auch im Jahr 2015 wieder zu einer Steigerung der Sitzplatzauslastung, und zwar um 0.9 Prozentpunkte auf 76.8%. Folglich erhöhte sich auch die Anzahl Passagiere pro Flugbewegung von 110 auf 114.

Im Bereich Linien- und Charterverkehr stieg die Anzahl der Flugbewegungen um 0.2%. Der Bereich der General Aviation ging um 0.8% zurück.

FLUGBEWEGUNGEN

(in '000)

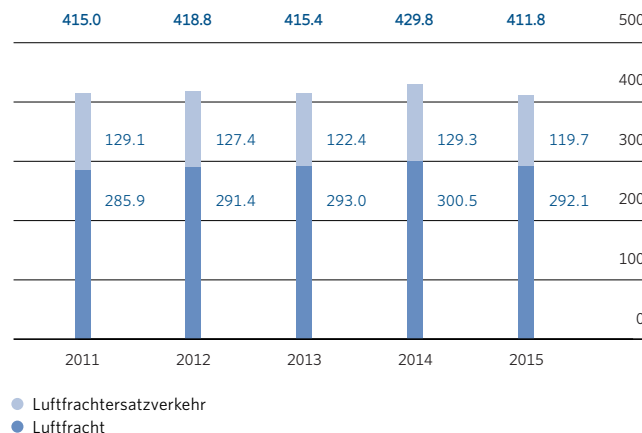


Leichter Rückgang bei der Fracht

Das Frachtvolumen am Flughafen Zürich nahm im Jahr 2015 gegenüber 2014 um 4.2% ab. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 411'780 Tonnen Fracht transportiert. Während das Volumen der geflogenen Fracht um 2.8% zurückging, sank das des Luftfrachtersatzverkehrs auf der Strasse um 7.5%.

FRACHT

(in '000 Tonnen)



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

2015

59

Linienvverkehr

15

Charterverkehr

DESTINATIONEN LINIENVERKEHR

EUROPA

36

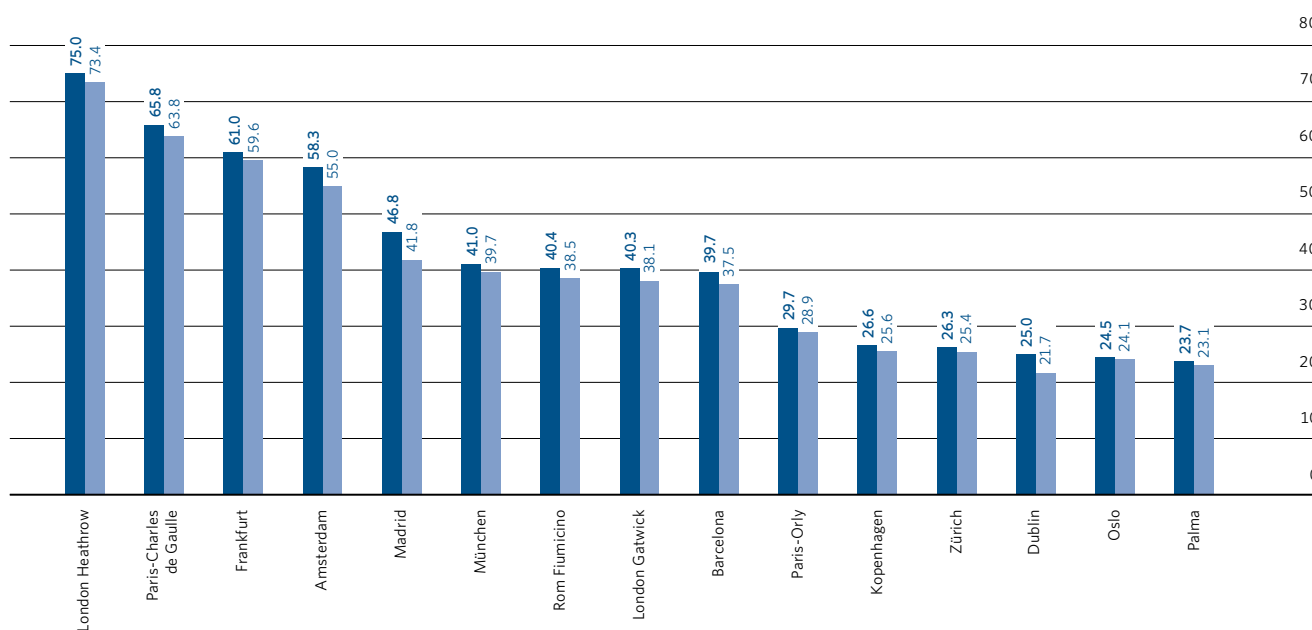
Länder

121

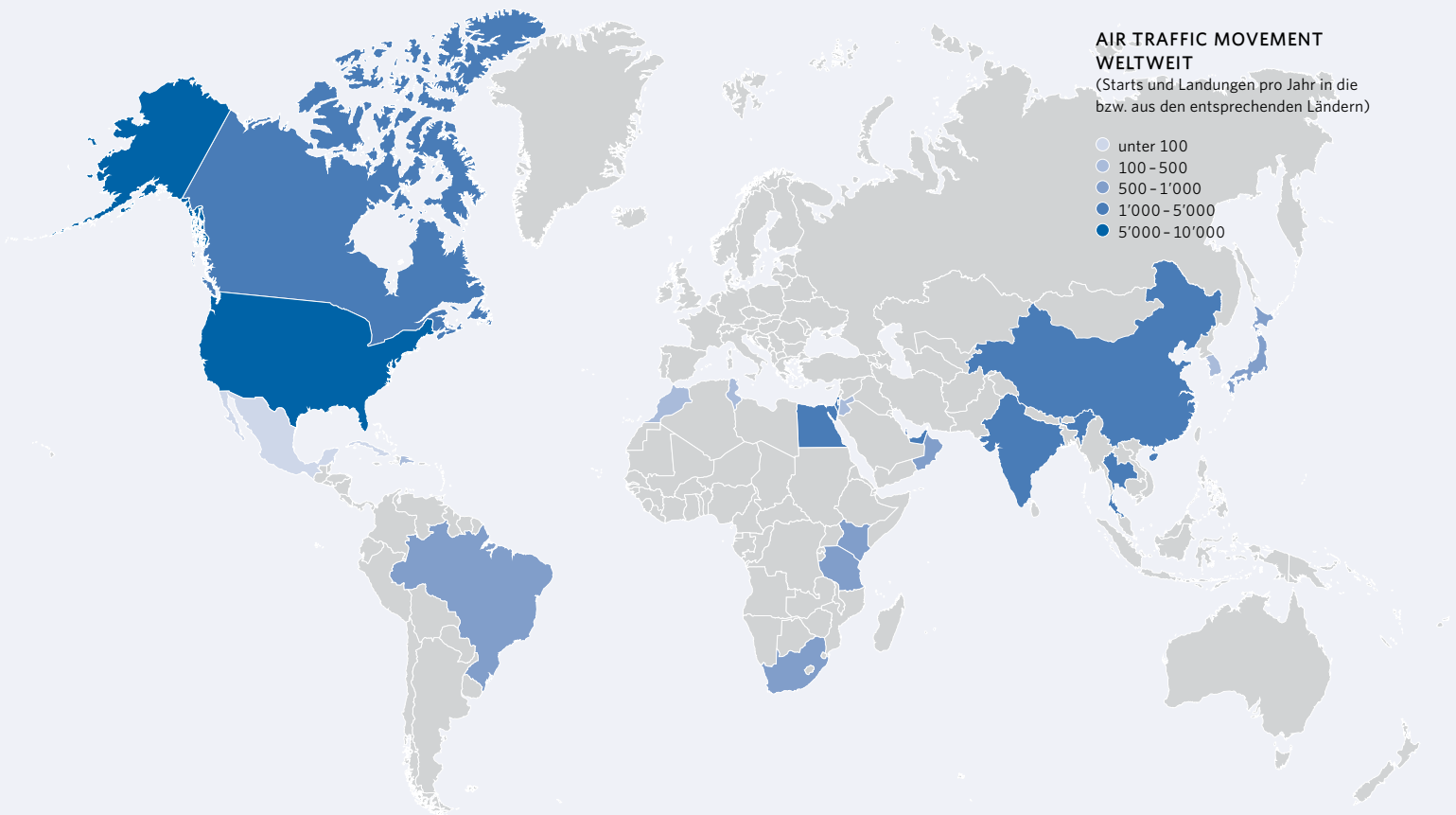
Städte

PASSAGIERE AN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN (IN MIO.)

2015 2014



Quelle: ACI Airports Council International (Commercial Passengers)



NORDAMERIKA

2
Länder
15
Städte

SÜD- / ZENTRALAMERIKA

3
Länder
3
Städte

AFRIKA

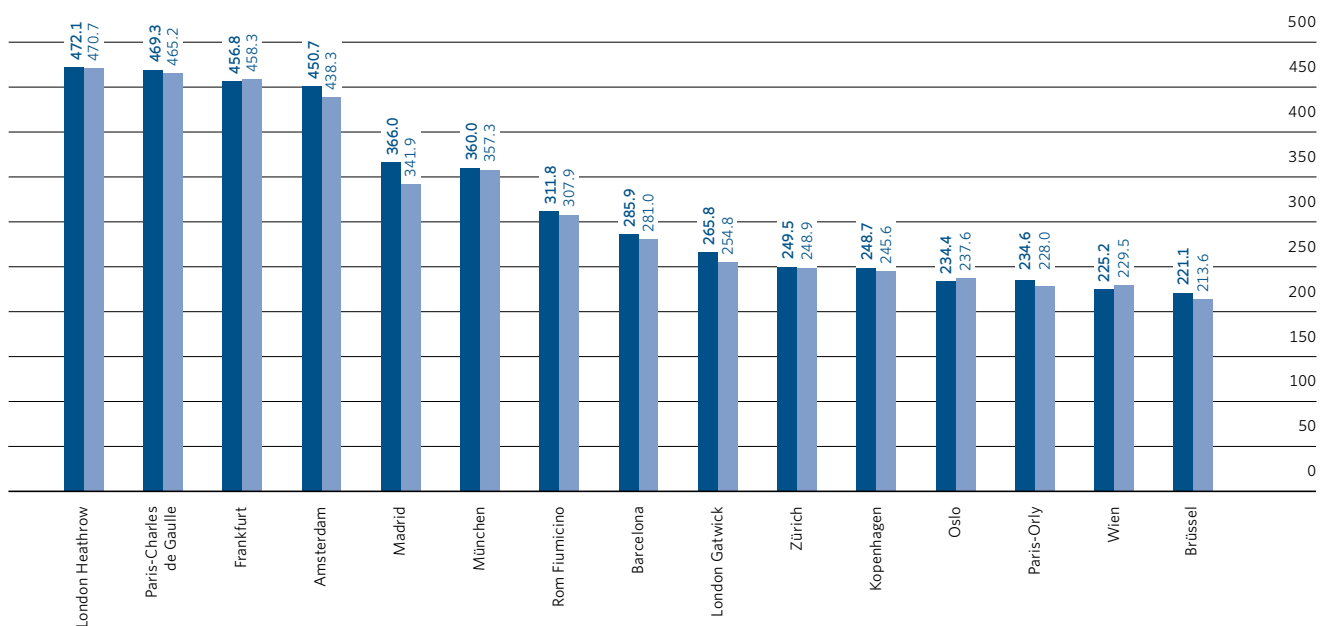
6
Länder
13
Städte

ASIEN

13
Länder
17
Städte

GEWERBLICHE BEWEGUNGEN AN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN (IN 1'000)

● 2015 ● 2014



Quelle: ACI Airports Council International (Commercial Movements)

AVIATION

Vielseitige Herausforderungen im Flugbetrieb

Der Sommer 2015 war ein heisser Sommer am Flughafen Zürich, und dies nicht nur aufgrund der hohen Temperaturen. Gleich an mehreren Tagen konnten Passagierrekorde verzeichnet werden. Tage, an denen über 95'000 Menschen über das Schweizer Tor zur Welt gereist sind. Zum Vergleich: An einem durchschnittlichen Tag sind es rund 70'000 Menschen, die am Flughafen Zürich abfliegen, ankommen oder umsteigen. Eine grosse Herausforderung für Infrastruktur und Mitarbeitende gleichermaßen. Dank gut eingespieltem Teamwork aller beteiligten Flughafenpartner konnte dieser Grossandrang bestens gemeistert werden.

Grosse Herausforderungen waren nicht nur innerhalb der Terminals, sondern auch im Flugbetrieb zu bewältigen. Vor allem um die Mittagsspitze, wo viele Flüge mit Anschlusspassagieren in Zürich landen und ebenso viele Maschinen Zürich wieder verlassen, war die Kapazität des komplexen Systems mit den sich kreuzenden Pisten oftmals ausgereizt. Diese Situation verschärfte sich zusätzlich, wenn während West- oder Biswinds das Pistenkonzept geändert werden musste. Sinkende Pünktlichkeitswerte waren die Folge davon. Begann der Tag bereits mit Verspätungen, so waren diese kaum mehr aufzuholen. Sie zogen sich wegen der Rotationsverspätungen bis in den Abend hinein. Diese Verspätungen wurden in der Zeit zwischen 23 und 23.30 Uhr abgebaut.

«Neue Passagierrekorde im Sommer mit teilweise über 95'000 Personen pro Tag waren eine grosse Herausforderung für Infrastruktur und Mitarbeiter gleichermaßen.»

Anspruchsvolle Verfahren

Der Bundesrat hat im Juni 2013 den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich verabschiedet. Mit diesem Objektblatt wird der raumplanerische Rahmen für den Betrieb und die Infrastruktur des Flughafens Zürich festgelegt. Da auf deutscher Seite der Staatsvertrag noch nicht ratifiziert wurde, verläuft die Festlegung des Objektblatts in mehreren Etappen. Die erste Etappe bestätigt den heutigen Betrieb und beinhaltet den Rahmen für den Bau der Zone West, die Umrollung der Piste 28 und die vorgesehenen Schnellabrollwege von den Pisten 28 und 34. Im September 2015 genehmigte der Bundesrat das Kapitel zum Flughafen Zürich des Zürcher Richtplans unter Vorbehalt, indem er die raumplanerische Sicherung der Pistenverlängerungen 28 und 32, die der Kantonsrat aus dem Richtplan gestrichen hatte, wiederherstellte. Damit folgte der Bundesrat dem Antrag des Regierungsrats und auch dem Entscheid des Zürcher Stimmvolks, das eine Initiative für ein Verbot von Pistenverlängerungen 2011 deutlich ablehnte.

Anspruchsvoll gestaltet sich die Ausarbeitung der Rahmenbedingungen für die Umrollung der Piste 28. Dabei handelt es sich um eine der in der Sicherheitsüberprüfung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) identifizierten Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheitsmarge. Mit der Umrollung 28 sollen die Kreuzungen der kürzesten Piste am Flughafen Zürich durch den Rollverkehr

am Boden reduziert werden. Die neuen Rollwege an die Piste 14/32 reduzieren zudem den Durchgangsverkehr rund ums Dock E und den Enteisungsplatz Charlie. Dadurch wird die Komplexität des Systems verringert und die Sicherheitsmarge erheblich erhöht. Weil wegen der Umrollung der Flughafenperimeter angepasst werden muss, liegt der Entscheid ebenfalls beim Bundesrat.

Bremssystem am Ende der Piste 28

Ebenfalls aus der Sicherheitsüberprüfung des BAZL resultiert der Einbau eines Bremssystems am Ende der kürzesten Piste am Flughafen Zürich, der Piste 28. Das Bremssystem würde Flugzeuge, die beim Start oder bei der Landung über das Pistenende hinausrollen, in einem Bett aus speziell gefertigten Materialien ohne grössere Beschädigung abbremsen. Der heute schon hohe Sicherheitsstandard kann so noch weiter erhöht werden. Die ersten Vorbereitungsarbeiten zur Erstellung des Bremssystems starteten im Juli des Berichtsjahrs. Mit dem Bau des eigentlichen Bremssystems wird voraussichtlich im Frühjahr 2016 begonnen.

Erweitertes Schallschutzprogramm

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG beim BAZL ein Schallschutzprogramm eingereicht. Dieses umfasst alle Gebiete, die gemäss den Lärmberechnungen zum aktuellen Betriebsreglement von Lärmimmissionen über dem Immissionsgrenzwert betroffen sind, sowie diejenigen Gebiete, in denen dies gemäss den Lärmberechnungen zum sogenannten Betriebsreglement 2014 der Fall sein wird. Neu werden Betroffene in insgesamt 25'000 Wohneinheiten in 27 Gemeinden von Schallschutzmassnahmen oder Rückerstattungen für bereits erfolgte Lärmsanierungen profitieren. Mit dem erweiterten Schallschutzprogramm erhöhten sich die Gesamtkosten der Flughafen Zürich AG für Schallschutzmassnahmen um 100 Mio. auf rund CHF 340 Mio. Die Umsetzung der Massnahmen soll bis 2025 erfolgen.

Auszeichnungen

Auch im Jahr 2015 konnte der Flughafen Zürich für seine gute Qualität verschiedene Auszeichnungen entgegennehmen. So erhielt er zum zwölften Mal in Folge den renommierten World Travel Award als bester Flughafen Europas für seine Kundenfreundlichkeit und die Erfüllung genereller Qualitätsstandards. Er setzte sich damit gegen Mitbewerber wie Amsterdam, München oder Paris-Charles de Gaulle durch. Doch nicht nur im Passagierbetrieb ist der Flughafen Zürich führend. Zum vierten Mal in Folge wurde das Schweizer Tor zur Welt mit dem Air Cargo Excellence Award 2015 honoriert. In der Kategorie «Europäische Flughäfen bis 399'999 Tonnen geflogene Fracht» belegt der Flughafen Zürich wie schon im Vorjahr den ersten Platz. Es handelt sich hier um die einzige internationale Bewertung rund um die Frachtabfertigung an Flughäfen. Bewertet wurden die Qualität sowie das Preis-Leistungs-Verhältnis, die Infrastruktur und die Leistung der beteiligten Behörden.

Die Auszeichnungen gelten dem Gesamtsystem Flughafen Zürich und allen Flughafenpartnern gleichermaßen.

Einigung bei den Flughafengebühren

Ein wichtiger Meilenstein des Berichtsjahrs war die Einigung mit den Airlines über die Flughafengebühren. Das Bundesverwaltungs-

gericht hat mit Urteil vom 25. Juni 2015 zur Klärung wichtiger Grundlagen zur Festsetzung der Gebühren am Flughafen Zürich beigetragen. Zudem haben sich seit Einreichung des Antrags für die beurteilten Gebühren verschiedene Parameter erfreulich entwickelt. So konnte die Kostenbasis dank striktem Kostenmanagement und Investitionsdisziplin reduziert werden und der Anteil an Lokalpassagieren ist über die ursprünglichen Erwartungen hinaus gestiegen. Gestützt auf diese positiven Effekte sowie das vorliegende Urteil hat die Flughafen Zürich AG mit den Beschwerdeführerinnen einen revidierten Gebührenvorschlag für eine vierjährige Gebührenperiode vereinbart, der beim BAZL eingereicht wurde. Mit der Umsetzung dieses Gebührenvorschlags profitieren Passagiere und Fluggesellschaften von einer Reduktion der Gebühren im Umfang von jährlich rund CHF 40 Mio. bei gleichzeitiger Kostendeckung des regulierten Bereichs und darüber hinaus Sicherheit der zu erwartenden Gebührenhöhe über die nächsten vier Jahre. Die tieferen Gebühren stärken zudem die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens und somit auch jene des Wirtschaftsstandorts Zürich und werden nach rechtskräftiger Verfügung durch das BAZL voraussichtlich im 3. Quartal 2016 eingeführt.

Veränderte Sicherheitskontrollen

Per 1. September 2015 verlangte die Europäische Union (EU) an Passagieren und deren Handgepäck Stichprobenkontrollen mittels Sprengstoffspuren-Detektionsgeräten. Am Flughafen Zürich wurde die Sicherheitskontrolle für Passagiere und Handgepäck entsprechend angepasst. Die veränderten Kontrollen sehen vor, dass im Rahmen von Stichproben das Handgepäck vermehrt sowie neu auch Passagiere auf Sprengstoffspuren geprüft werden. Die Auswertung der Proben erfolgt in wenigen Sekunden mittels Ionisierung durch ultraviolettes Licht und ohne Verwendung einer radioaktiven Quelle. Die Stichprobenkontrollen mit den Sprengstoffspuren-Detektionsgeräten sind für Passagiere gesundheitlich absolut unbedenklich. Es können weiterhin auch manuell durchgeführte Kontrollen am Passagier erfolgen.

NON-AVIATION

Herausforderungen im Kommerz

Der Umsatz der Kommerzpartner der Flughafen Zürich AG im öffentlich zugänglichen Bereich verzeichnete im Jahr 2015 ein Wachstum von 3.6%. Dies entspricht dem stärksten Wachstum auf der Landseite seit fünf Jahren. Diese positive Entwicklung ist unter anderem auf die Erweiterung der Migros sowie die zusätzlichen Standorte von H&M und Coop zurückzuführen. Die Aufhebung des Euro-Franken-Mindestkurses wirkte sich insbesondere im luftseitigen Kommerzangebot negativ aus. Diese Umsätze haben sich nach Ankündigung der Massnahmen der Schweizerischen Nationalbank deutlich rückläufig entwickelt. Eine leichte Erholung zeichnet sich ab. Daneben erfreuen sich die neuen luftseitigen Gastronomiekonzepte hoher Beliebtheit und beeinflussen das Ergebnis positiv.

Auf der Land- wie auch auf der Luftseite gab es verschiedene spannende Neuerungen. Das im März des Berichtsjahrs neu eröffnete Restaurant Walter im Airside Center bietet mediterrane Spezialitäten und eine grosse Auswahl an Weinen und erfreut sich grosser Beliebtheit bei den Reisenden. Im Airport Center wurde mit den Marken Rituals und KIKO MILANO das Wellness-

und Beauty-Angebot erweitert. Uhren und Schmuck bietet der neue Timebox Store im Check-in 2. Im Herbst eröffnete zudem der Glarner Chocolatier Läderach seine neueste Filiale im Check-in 1.

«Seit Ende 2015 können Gross und Klein die Faszination Flughafen an der neuen interaktiven Ausstellung im Verkehrshaus Luzern erleben.»

Immobilien-Portfolio

Im Fokus des Immobilien-Portfolios der Flughafen Zürich AG stehen die Steigerung der Mieterträge, die Senkung der Leerstände sowie die Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Immobilienanbietern in der Wirtschaftsregion. Neben dem eigentlichen Vermietungsgeschäft werden Umnutzungen und bauliche Anpassungen in enger Zusammenarbeit mit internen und externen Bauexperten geprüft und umgesetzt.

Im Berichtsjahr konnte mit Swiss ein neuer Mietvertrag für rund 3'000m² zusätzliche Loungefläche im 3. Stock des Docks E abgeschlossen werden. Die drei neuen Lounges für das First-, Senator- und Business-Class-Produkt wurden am 1. Februar 2016 nach zwölf Monaten Bauzeit in Betrieb genommen. Die aktuellen Leerstände betragen per Ende Berichtsjahr auf das gesamte Immobilienportfolio 1.5% (Vorjahr 1.6%).

Anlagen und Unterhalt

Die Verfügbarkeit der technischen Anlagen hat sich auch im Jahr 2015 auf gewohnt hohem Niveau gehalten. Im Berichtsjahr wurden die erweiterte Gepäcksortieranlage im neu eröffneten Check-in 2 sowie eine neue Ammoniak-Kälteanlage in Betrieb genommen. Die Anlagen unter anderem für die Strom- und Wärmeversorgung des Flughafens, die Gebäudetechnik, das Personentransportsystem ins Dock E, die Gepäcksortierung und die sicherheitstechnischen Anlagen und die Fluggastbrücken haben ihre Verfügbarkeitsziele 2015 erreicht.

Faszination Flughafen im Verkehrshaus der Schweiz

Die Faszination Flughafen kann seit Ende 2015 auch weit weg vom Flughafen, im Verkehrshaus Luzern, erlebt werden. Die Flughafen Zürich AG hat mit Unterstützung der Flughäfen Genf und Basel-Mulhouse die Flughafenausstellung im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern erneuert. Diese bietet den Besuchern neue Einblicke in die Schweizer Flughafenlandschaft. Die interaktive Ausstellung vermittelt Familien und Jugendlichen die Faszination Flughafen auf kreative und lebendige Art. So verschaffen unterhaltsame Geschicklichkeits- und Suchspiele einen hautnahen Einblick in die Abläufe eines Flughafens. Eine Lichtprojektion bildet den Betrieb am Flughafen Zürich während der hektischen Morgenstunde ab. Animierte Flugzeugfenster vermitteln spielerisch Fakten und Impressionen zur Schweizer Flughafenlandschaft, damit auch die kleinen Flughafenfans die Informationen einfach aufnehmen können. Die verschiedenen Stationen der Ausstellung sowie die Architektur im Flughafenstil regen zum gemeinsamen Entdecken der Schweizer Flughäfen an und bieten den Besuchern ein nachhaltiges, lebendiges Flughafenerlebnis.

PROJEKTE

Landseitige Bauprojekte

Mit diversen Projekten wertet der Flughafen Zürich seine Infrastruktur für den Individualverkehr auf. 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 2016 vorgesehen.

Geplant ist zudem der Bau des Parkhauses Oberhau; die Flughafenbetreiberin hat das Gesuch beim BAZL im Oktober 2015 eingereicht. Es liegt direkt an der Haltestelle Balsberg der Glattalbahnlinie. Passagiere können bequem mit dem öffentlichen Verkehr zu den Terminals gelangen. Das neue, elfstöckige Parkhaus soll mit seinen rund 3'000 Parkplätzen vornehmlich sogenannten Langzeitparkierern dienen, die ihr Auto während der Ferien abstellen wollen. Die Eröffnung ist auf 2018 vorgesehen.

Vor den Sommerferien 2016 findet zudem die Inbetriebnahme der umfassend sanierten Vorfahrten mit dem neuen modernen Dach und neuem Betriebskonzept statt – ein weiterer wichtiger Meilenstein in der baulichen Flughafenentwicklung.

«Nach der Öffnung des Nordteils des Terminals 2 im Herbst 2015 konnte die gesamte Halle nach mehreren Jahren der Sanierung erfolgreich in Betrieb genommen werden.»

Eröffnung Terminal 2

Das Terminal 2 ist seit fast 40 Jahren in Betrieb und gehört zum Kern der Passagierinfrastruktur 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 Totalsanierung dieses Gebäudes begann im Juni 2010, um einerseits die Kapazitäten für die Zukunft zu erhöhen und um andererseits mehr Platz und Komfort für Passagiere und Mitarbeitende zu schaffen.

Die Sanierung des Terminals 2 dauerte mehrere Jahre und gestaltete sich aufgrund der land- und luftseitigen Anbindung als äusserst herausfordernd, zumal die Bauarbeiten während des laufenden Passagierbetriebs stattfanden. Nachdem Anfang 2014 der südliche Teil der Check-in-Schalter in Betrieb genommen worden war, konnte mit der Öffnung des Nordteils im Herbst 2015 die gesamte Halle dem Betrieb übergeben werden. Durch den Umbau wurde das Erscheinungsbild aufgebessert und die Passagierfreundlichkeit dank besserer Übersicht massgeblich erhöht. Mit der offen gestalteten Deckenkonstruktion entstand ein lichtdurchfluteter, grosszügiger Raum mit neu insgesamt 104 Check-in-Schaltern. Passagiere und Besucher gelangen über den sanierten Personenübergang ins Terminal 2 und von dort mit den neuen ansteigenden Laufbändern in die Check-in-Halle oder über die Rolltreppen in die Ankunft 2.

Mit der Eröffnung erfolgte auch ein Standortwechsel jener Fluggesellschaften, die während der Umbauarbeiten eine Etage tiefer im Provisorium, der sogenannten Reihe 7, angesiedelt waren.

Der Abschluss für das gesamte Projekt «Aufwertung Terminal 2» ist für die zweite Jahreshälfte 2016 vorgesehen. Sowohl Termine wie auch Kostenvorgaben konnten eingehalten werden.

«The Circle»

Seit dem offiziellen Baubeginn im April 2015 laufen die Arbeiten am grössten Schweizer Bauprojekt auf Hochtouren. Im Januar des Berichtsjahrs haben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG nach einem mehrstufigen Auswahlverfahren die HRS Real Estate AG als Partner für die bauliche Umsetzung von «The Circle» ausgewählt. Am mehrmonatigen Auswahlprozess, in dem schrittweise aus 13 Anbietern das siegreiche Team erkoren wurde, waren Fachpersonen der Flughafen Zürich AG und der Swiss Life AG gleichermassen beteiligt. Abgesehen von den Zufahrten, die erst vor Fertigstellung des Gebäudes gebaut werden, sollten die Tiefbauarbeiten im Lauf des Jahres 2016 abgeschlossen sein. Anschliessend wird mit den Hochbauarbeiten begonnen.

«Die Arbeiten am grössten Schweizer Hochbauprojekt «The Circle» laufen auf Hochtouren.»

Ein beachtlicher Teil der verschiedenen Module ist bereits vorvermietet. So konnte die Hyatt-Hotelgruppe mit den Hotels Hyatt Regency und Hyatt Place sowie dem Convention Center für das Modul «Hotels & Convention» gewonnen werden. Mit dem traditionsreichen Universitätsspital Zürich zieht dereinst ein starker Partner für das Modul «Health & Beauty» in «The Circle» ein. 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. Die Swatch Group, Caviar House & Prunier sowie Bongénie Grieder haben sich bereits für ein solches Brand House entschieden. Zusätzlich bietet ein Club, die sogenannte Eventbox, mit Gastronomie und Showbühne ein Gegenstück zum grossen Convention Center. Jazzkonzerte und Weekendpartys sind dort genauso möglich wie Firmenveranstaltungen in stimmungsvollem Ambiente oder Empfänge und kreative Produktpräsentationen.

Es finden laufend Vermarktungsgespräche für die Module «Brands & Dialogue» sowie «Headquarters & Offices» statt. Auch die Konzeptentwicklung und Vermarktung der Module «Education & Knowledge» und «Counsel & Arts» werden vorangetrieben. Für die Gastronomiekonzepte und die Eventbox werden im Verlauf des Jahres 2016 Ausschreibungen und Planungen durchgeführt. Die aktive Vermarktung des Convention Center startet ab Sommer 2016. Ab diesem Zeitpunkt können bereits Veranstaltungen gebucht werden. Mit der Eröffnung von «The Circle» wird im Verlauf des Jahres 2019 gerechnet.

STRATEGISCHE ENTWICKLUNGEN

Internationale Aktivitäten

Die internationalen Flughafenaktivitäten sind ein wichtiger Pfeiler zur strategischen Weiterentwicklung der Flughafen Zürich AG.

Das derzeit grösste Engagement, der internationale Flughafen von Belo Horizonte in Confins, kommt trotz dem anspruchsvollen wirtschaftlichen Umfeld in Brasilien sehr gut voran und konnte sich mit 12 Mio. Passagieren im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr steigern. Im Jahr 2015 leisteten Fachexperten der Flughafen Zürich AG wesentliche Unterstützung beim Auf- und Ausbau des dortigen Flughafens. Unter anderem wurde nach dem Vorbild des Airport Steering am Zürcher Flughafen eine Betriebszentrale zur optimalen Steuerung des täglichen Betriebs eingeführt. Zudem wurde nach einer intensiven Planungsphase mit Unterstützung von Zürcher Experten mit dem Bau des neuen Terminals 2 begonnen. Das Kommerz- und Gastroangebot wird laufend weiterentwickelt und leistet bereits einen relevanten Beitrag zum Ergebnis.

Der internationale Flughafen in Bengaluru in Indien, an dem die Flughafen Zürich AG mit 5 % beteiligt ist, bestätigte seine Position als drittgrösstes Drehkreuz Indiens. Im Berichtsjahr konnten 18 Mio. Passagiere abgefertigt werden, was einem Wachstum von 25 % entspricht. Zudem wurde der Flughafen mit dem renommierten Skytrax Award als «Bester regionaler Flughafen in Zentralasien» ausgezeichnet. Nach umfangreicher Unterstützung während der Bauphase sowie den ersten sieben Betriebsjahren, die durch Experten der Flughafen Zürich AG geleitet wurden, ist der Vertrag zur Unterstützung im Betrieb und Management des Flughafens im Mai 2015 ausgelaufen.

In Kasachstan leistete die Flughafenbetreiberin operativen Support für den Flughafen der Hauptstadt Astana sowie für weitere fünf Regionalflughäfen. Die Flughäfen in Bogotá in Kolumbien sowie Iquique und Antofagasta in Chile werden durch die chilenische Tochtergesellschaft A-port betrieben. In Curaçao hat A-port einen Vertrag für operationellen Support. Experten der Flughafen Zürich AG leisten an diesen Flughäfen über A-port punktuelle Unterstützung.

Führungskräfte der Flughafen Zürich AG agieren im Management der lokalen Betreibergesellschaften. In Belo Horizonte stellt die Zürcher Flughafenbetreiberin den Chief Operation Officer (COO) sowie den Chief Commercial Officer (CCO), in Curaçao ebenfalls den COO. In Bogotá werden der COO sowie weitere Positionen im Management durch die Tochtergesellschaft A-port gestellt.

Im Fokus der Geschäftsentwicklung im internationalen Umfeld stehen Projekte, bei denen die Flughafen Zürich AG als qualifizierte Minderheitsaktionärin (25 - 49 %) die volle Verantwortung für den Flughafenbetrieb wahrnimmt. Neben Privatisierungen auf Public-Private-Partnership-Basis in Entwicklungsmärkten werden in Zukunft vermehrt auch Akquisitionen mit der Möglichkeit zur Übernahme der Managementverantwortung angestrebt.

92'000 m²

P6 SCHIESST IN DIE HÖHE

Im Rahmen der Ost-Erweiterung des zwölfgeschossigen Parkhauses 6 werden rund 3'500 neue Parkplätze geschaffen. Das Projekt schafft die Rahmenbedingungen, um das erwartete Passagierwachstum in den nächsten Jahren auch auf der Landseite abwickeln zu können. Die voraussichtliche Inbetriebnahme der Neubaufäche von rund 92'000 m² ist auf Dezember 2016 angesetzt.





MITARBEITENDE, GESELLSCHAFT UND UMWELT

Das Unternehmen ist nicht nur Arbeitgeberin von rund 1'700 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 hat einen zentralen Stellenwert.

FLUGHAFEN ZÜRICH AG ALS ARBEITGEBERIN

Leitbild

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

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.

Erhalt der Arbeitsmarktfähigkeit

Das Unternehmen unterstützt die Förderung der Mitarbeitenden und Führungskräfte mit gezielten Personalentwicklungsmassnahmen. Grundlage hierfür sind ein Personalentwicklungskonzept sowie die Führungsgrundsätze. Qualifizierte Mitarbeitende können flughafenbezogene Aufgaben im Ausland übernehmen und erhalten so die Gelegenheit, sich in einem internationalen Umfeld weiterzuentwickeln. Die Befähigung für Auslands Einsätze wie auch die berufliche Weiterbildung generell werden unter Berücksichtigung der Interessen des Unternehmens 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

Als Arbeitgeberin ist die Flughafen Zürich AG verpflichtet, ihren Mitarbeitenden eine gute berufliche Vorsorge zu bieten, sowohl was das Sparguthaben als auch die Versicherungsleistungen betrifft. Mit der BVK hat die Flughafenbetreiberin eine Pensionskasse, die den Mitarbeitenden eine Lösung bietet, die weit über das BVG-Obligatorium hinausgeht. Die überdurchschnittlich hohen Sparbeiträge werden zu 60 % durch die Flughafen Zürich AG einbezahlt. Die per 1. Januar 2017 angekündigten Veränderungen im Vorsorgereglement werden genauestens analysiert. Es reduzieren sich die Umwandlungssätze, was mit höheren Sparguthabenbeiträgen teilweise kompensiert wird. Die Renten reduzieren sich im Median um 8 %. Dafür ist die BVK auch für ein zukünftiges Niedrigzinsumfeld gerüstet und somit eine finanziell stabile Pensionskasse.

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 einzulegen.

Volkswirtschaftliche Bedeutung

Der Flughafen Zürich generiert eine Wertschöpfung von CHF 6.1 Mrd. – vergleichbar mit einer mittleren Schweizer Stadt. Am Wirtschaftsstandort Flughafen Zürich sind 285 Unternehmen und 26'900 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 CHF 4.4 Mrd. und eine indirekte Wertschöpfung von CHF 1.7 Mrd. Zudem sind die Konsumausgaben aus dem im direkten und indirekten Effekt erwirtschafteten Einkommen mit einer Wertschöpfung von CHF 7.2 Mrd. verbunden.

Verkehrsanbindung

Der Flughafen Zürich ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Schweiz. Er verbindet die Schweiz mit rund 170 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 26 Mio. Flugpassagieren auch über 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 360 Zugverbindungen als gut organisierte Umsteigepattform. Die Flughafen Zürich AG setzt auch in Zukunft alles daran, die Infrastruktur der Nachfrage entsprechend zu erhalten und auszubauen, sei es für den Flugverkehr oder 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

Auch 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), des Verbands der sechs Schweizer Flughäfen mit regelmässigem Linienverkehr, dem Branchenverband Aerosuisse und dem Wirtschaftsdachverband economie-suisse wurden gemeinsame politische Positionen ausgearbeitet und gebündelt in den politischen Prozess eingebracht.

Ebenfalls im Fokus der Flughafen Zürich AG stand im Geschäftsjahr 2015 der Stakeholderdialog mit den verschiedenen politischen Interessengruppen. 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, so beispielsweise im Rahmen der öffentlichen Auflage zum Schallschutzprogramm 2015.

Politische Rahmenbedingungen

Damit der Flughafen Zürich auch auf lange Sicht die Funktion einer interkontinentalen Drehscheibe wahrnehmen kann, ist die Flughafenbetreiberin auf Rahmenbedingungen angewiesen, die eine nachfragegerechte Weiterentwicklung ermöglichen. Nur so kann das Schweizer Tor zur Welt auch in Zukunft im Wettbewerb mit anderen europäischen Drehkreuzen bestehen. Sicherheitsauflagen und diverse politisch motivierte Restriktionen schränken den Flugbetrieb zunehmend ein, der Flughafen Zürich stösst in den Spitzenzeiten an seine Grenzen. Die Flughafenbetreiberin forderte im Berichtsjahr im Rahmen der Vernehmlassung zum Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundes (LUPO) eine klare Strategie, um die Kapazitätsengpässe am Flughafen Zürich zu beheben und die langfristige Entwicklungsfähigkeit des grössten Schweizer Drehkreuzes zu sichern.

Unterstützung von politisch aktiven Mitarbeitenden

Die Flughafen Zürich AG setzt sich für eine Stärkung des Milizsystems ein und unterstützt Mitarbeitende, die sich aktiv in einer Behörde oder einem politischen Amt einbringen und damit einen Beitrag zum Erfolgsmodell Schweiz leisten. Die Flughafenbetreiberin schafft die nötigen Rahmenbedingungen für eine Vereinbarkeit von Beruf und Miliztätigkeit. Im Fokus stehen dabei gewählte Politikerinnen und Politiker auf allen Staatsebenen. Die Unterstützung wird auf das jeweilige Amt abgestimmt und kann beispielsweise bedeuten, dass Arbeitszeit für die Ausübung des Amtes oder für politische Weiterbildungen zur Verfügung gestellt wird.

UMWELTSCHUTZ

Der Betrieb des Flughafens Zürich hat Auswirkungen auf die Umwelt. Die Flughafen Zürich AG ist sich dessen bewusst und arbeitet ständig daran, die negativen Auswirkungen zu vermeiden oder, wo dies nicht möglich ist, zu reduzieren. Zusammen mit ihren Partnern am Flughafen setzt die Flughafenbetreiberin verschiedenste Massnahmen regulatorischer, technischer, operationeller und marktwirtschaftlicher Art um, mit dem Ziel, den Flughafen umwelteffizient zu betreiben.

Umweltleitbild

Im Umweltleitbild der Flughafen Zürich AG sind die prioritären Themen festgehalten. Neben dem Fluglärm sind dies die Luftqualität, der Klimaschutz, der Energieverbrauch und der Erhalt der natürlichen Lebensräume für Tiere und Pflanzen am Flughafen. Die Einhaltung der gesetzlichen und behördlichen Vorgaben im Umweltschutz ist selbstverständlich. Darüber hinaus setzt das Unternehmen seine Mittel effizient ein und konzentriert sein Engagement auf Massnahmen, die langfristig eine möglichst grosse Wirkung erzielen. In einzelnen Umweltbereichen hat sich die Flughafen Zürich AG freiwillig Reduktionsziele gesetzt, die zur Planungssicherheit beitragen.

Umweltmanagementsystem

Seit 2001 betreibt die Flughafen Zürich AG ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem (UMS) nach ISO 14001. Mit diesem Instrument werden die umweltrelevanten Prozesse im Unternehmen erfasst und deren Entwicklung gesteuert. Mit internen und externen Audits wird überprüft, ob der Umgang mit den Umweltthemen verantwortungsvoll und gemäss den Vorgaben erfolgt. Gleichzeitig wird nach Verbesserungspotenzial gesucht. Für das Jahr 2016 ist der Umstieg auf die neueste Norm nach 14001:2015 geplant.

Bauen und Umwelt

Der Flughafen Zürich entwickelt sich ständig weiter. Veränderungen bei Passagierzahlen, Flugzeugtypen und bei den politischen Rahmenbedingungen führen zu einer Vielzahl an kleinen und grossen Bauprojekten. Sie alle werden bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt beurteilt. Vertiefte Abklärungen werden unter Beizug von externen Fachspezialisten gemacht. Bei solchen Projekten, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung verlangt wird, wird ein entsprechender ausführlicher Bericht erstellt. So wird sichergestellt, dass die Projekte bewilligungsfähig sind und in ihren Umweltauswirkungen optimiert 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.

Eine zusätzliche Kontrolle während der Bauphase gewährleistet die Umweltbaubegleitung (UBB) durch qualifizierte Experten. Die UBB stellt sicher, dass die Bauprojekte umweltgerecht umgesetzt und die von den Behörden verfügbaren Auflagen tatsächlich

eingehalten werden. Eine solche UBB wurde zum Beispiel beim Grossprojekt «The Circle» eingesetzt, dessen vorbereitende Tiefbauarbeiten im vergangenen Jahr starteten. Die Experten beraten die Bauleitung und stellen ihre Expertise zur Verfügung, wenn unvorhergesehene Situationen eintreten. Zugleich erstatten sie laufend Bericht über die umweltrelevanten Bauvorgänge.

Umweltdaten und Kommunikation

Es gehört zu den zentralen Aufgaben im Umweltschutz, die Umweltauswirkungen zu dokumentieren. Zu diesem Zweck werden eine Vielzahl von standardisierten Daten erhoben. Dies ermöglicht es, auch kleine Veränderungen zu erkennen und die Wirksamkeit von Massnahmen nachzuweisen. 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 möchten. Eine Wanderausstellung zeigt, mit welchen Herausforderungen der Flughafen Zürich konfrontiert ist und mit welchen Massnahmen er ihnen begegnet.

Internationales Engagement

Die Flughafen Zürich AG ist international als Partnerin bei Umweltthemen am Flughafen gefragt. Sie nimmt Einsitz in internationalen Gremien, übernimmt Beratungsmandate für andere Flughäfen und steuert ihr Wissen in der Industrie und bei Forschungsvorhaben bei. 2015 beispielsweise entwickelte die Flughafen Zürich AG einen CO₂-Rechner für Luftfracht. Dieser erlaubt die Berechnung des Kohlendioxid-(CO₂)Ausstosses von einer Tonne Luftfracht von Tür zu Tür und schafft so eine Grundlage für die Ermittlung der Klimauswirkungen der Luftfrachtbranche.

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 punktuellen Datenerfassungen kann die Entwicklung der Lärmbelastung an bestimmten Standorten langfristig beobachtet werden. Die Fluglärmbelastung blieb an allen Messstellen im Vergleich zum Vorjahr stabil.

Lärmgebührenmodell

Durch die Erhebung von Lärmgebühren sollen Fluggesellschaften angehalten werden, mit möglichst lärmgünstigen Flugzeugen nach Zürich zu fliegen. Im Lärmgebührenmodell werden alle Jetflugzeuge in eine der fünf Lärmklassen mit unterschiedlich hohen

Gebührenansätzen eingeteilt. Für jede Lärmklasse existieren unterschiedliche Tarife, die pro Landung und Start anfallen. Zusätzlich werden Nachtstundentarife erhoben, die differenziert nach Lärmklasse und nach Zeitpunkt der Landung resp. des Starts erhoben werden. Seit 2013 wird auch die Tarifierung während der sensiblen Tagesrandstunden zwischen 21 und 22 Uhr sowie zwischen 6 und 7 Uhr in der Lärmgebührensystematik berücksichtigt.

Nutzung der neuen Schallschutzhalle

Gemäss Abnahmemessung beträgt die akustische Schalldämmung der im Sommer 2014 in Betrieb genommenen Schallschutzhalle rund 25 dB(A). Mit Inbetriebnahme der Schallschutzhalle wurde ein automatisches Monitoringsystem installiert, mit dem die Anzahl durchgeführter Standläufe und deren Lärmauswirkungen je jährlich dokumentiert werden.

Im Jahr 2015 wurden in der Schallschutzhalle insgesamt 857 (August bis Dezember 2014: 385) Triebwerkstandläufe durchgeführt. Davon fanden 322 (38 %) nachts zwischen 22 und 6 Uhr und 532 (62 %) tagsüber zwischen 6 und 22 Uhr statt. Die in der Nacht durchgeführten Standläufe betrafen hauptsächlich die Flugzeugtypen A320, F100 und RJ1H (87 %). Langstreckenflugzeuge sowie alle übrigen Flugzeugtypen wurden dagegen mehrheitlich tagsüber getestet.

Sowohl die Lärmdämmung wie auch die Verfügbarkeit der neuen Schallschutzhalle erwiesen sich als ausserordentlich hoch. Gemäss Betriebsreglement darf die zulässige Lärmdosis 25 Mal pro Jahr überschritten werden, was 2015 insgesamt sechsmal eintraf. Infolge Wartungsarbeiten an den Hallentoren wurde in zwei Fällen tagsüber ein Triebwerkstandlauf ausserhalb der Schallschutzhalle durchgeführt. Gemäss Hochrechnungen aus Angaben der Flugzeugunterhaltsbetriebe wurden 1'660 Leerlauf-tests (Idle) auf dem Vorfeld und den Standplätzen durchgeführt, wobei 55 % nachts stattfanden.

Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen

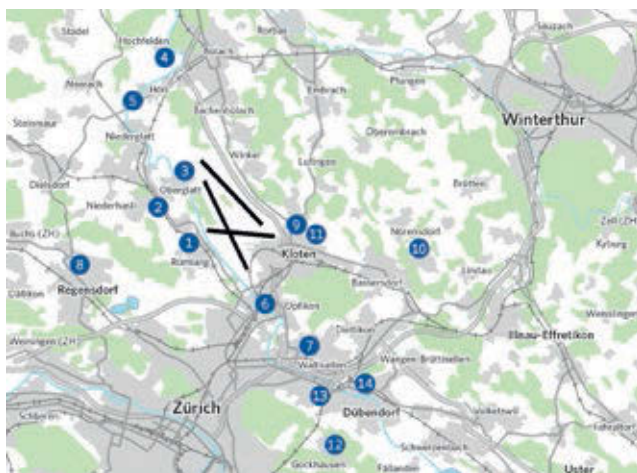
Die Anzahl der Flugbewegungen sowie deren Verteilung auf die verschiedenen Pisten und Flugrouten sind für die Lärmbelastung von zentraler Bedeutung. Vor allem Flüge während der Nachtzeit (22–6 Uhr) werden von der Bevölkerung als störend wahrgenommen. Im Jahr 2015 betrugen die Nachtflugbewegungen 4.5 % (2014: 4.2 %) der Gesamtflugbewegungen.

Für insgesamt 261 Flüge (2014: 222 Flüge), die während der Nachtflugsperrezeit stattfanden, wurden Ausnahmegewilligungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen berechtigter Gründe genehmigt (siehe Tabelle Umweltkennzahlen).

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 wenige Anwohner mit Fluglärm zu belasten. Die Einhaltung dieser Flugrouten ist tagsüber mindestens bis zu einer Höhe von 5'000 Fuss (ft) über Meer und nachts bis Flugfläche 80 (ca. 8'000 ft) verbindlich. Das Lärmmanagement der Flughafen Zürich AG überwacht die Einhaltung der sogenannten lärmgünstigen Flugrouten. 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 den betreffenden Piloten zwecks Detailabklärung Kontakt aufgenommen. Im Jahr 2015 wurden 178 (2014: 141) Ermittlungen eingeleitet und es fanden 28 (2014: 39) 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 2015, wie bereits im Vorjahr, keine Ermittlungen gemeldet.

VERTEILUNG DER LÄRMMESSSTELLEN



VECTOR200: swissstopo

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| 1 Rümlang | 8 Furtal |
| 2 Oberhasli / Oberglatt | 9 Kloten Chaseren |
| 3 Oberglatt | 10 Nürensdorf |
| 4 Hochfelden | 11 Kloten Halden |
| 5 Höri | 12 Gockhausen |
| 6 Glattbrugg | 13 Zürich Mattenhof |
| 7 Wallisellen | 14 Dübendorf |

Lärmreklamationen / -anfragen

Der Dialog mit der Bevölkerung ist ein wichtiges Anliegen der Flughafen Zürich AG. Von Fluglärm betroffene Anwohner können per Telefon oder E-Mail ihre Anfragen resp. Reklamationen direkt an die Flughafen Zürich AG richten, wo Mitarbeitende des Lärmmanagements konkrete Fragen umgehend beantworten. Die Anzahl Anfragen sowie Reklamationsgründe werden statistisch erfasst und der Geschäftsleitung vorgelegt. Anflüge auf Piste 34 waren 2015 der häufigste Grund für Anfragen. Im Vergleich zum Vorjahr haben Anfragen und Reklamationen um 23 % abgenommen.

Schallschutzmassnahmen und Rückerstattungen

Die Umsetzung des Schallschutzprogramms ist neben der Lärminderung an Triebwerken ein wichtiges Element der Fluglärmbekämpfung. Das Programm umfasst passive Schallschutzmassnahmen an Gebäuden der umliegenden Gemeinden und finanziert diese. Als Anlagehalterin ist die Flughafen Zürich AG gesetzlich verpflichtet, für diese Schutzmassnahmen aufzukommen.

In den Genuss der Massnahmen kommen Hauseigentümer, deren Liegenschaften in einem klar definierten Perimeter liegen, lärmempfindliche Räume aufweisen und bei denen beim Neu- oder Umbau keine Verpflichtung für Schallschutzmassnahmen bestand. Denjenigen Hauseigentümern, die bereits auf eigene

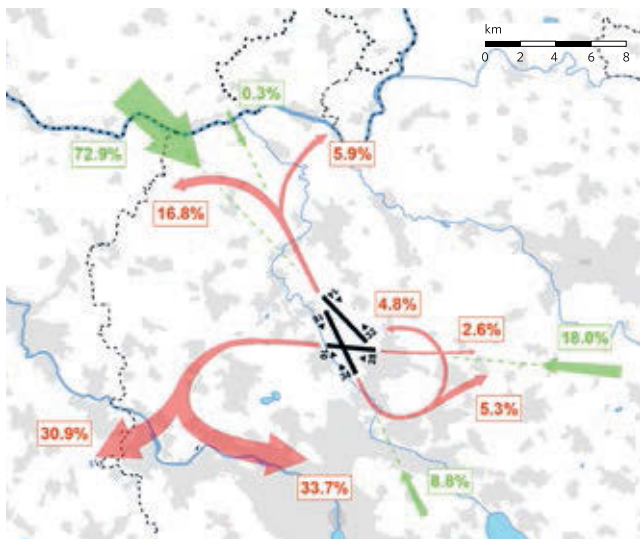
Initiative Schallschutzfenster eingebaut haben, wird durch die Flughafen Zürich AG eine Kostenrückerstattung ausbezahlt.

Zwischen 1999 und 2015 wurden bisher CHF 206.6 Mio. für Schallschutzmassnahmen an rund 5'100 Gebäuden ausgegeben. Von CHF 14.3 Mio. Ausgaben im Jahr 2015 entfielen dabei CHF 9.0 Mio. auf Sanierungen und CHF 5.3 Mio. auf Rückerstattungen.

Erweiterung Schallschutzprogramm

Das BAZL hat die Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit dem genehmigten Lärm und dem Gesuch zum Betriebsreglement 2014 verpflichtet, bis Ende Juni 2015 ein erweitertes Schallschutzprogramm einzureichen. Dieser Verpflichtung kam die Flughafen Zürich AG nach und reichte termingerecht das Schallschutzprogramm 2015 ein. Zusätzlich zu den im Rahmen des ursprünglichen Schallschutzprogramms «Programm 2010» geschätzten CHF 240 Mio. für Lärm- und Anwohnerschutz hat der Verwaltungsrat mit dem Schallschutzprogramm 2015 am 22. Juni 2015 weitere Massnahmen in der Höhe von CHF 100 Mio. verabschiedet. Das Schallschutzprogramm 2015 soll nach der Genehmigung durch das BAZL innert zehn Jahren umgesetzt sein.

VERTEILUNG DER AN- UND ABFLÜGE 2015



Prozentuale Belegung der An- und Abflugrouten

Bewegungszahlen 2015

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

Datenquellen: VECTOR200, swissBOUNDRIES3D: swisstopo

LUFTQUALITÄT

Luftschadstoffe

Am Flughafen Zürich wird eine Reihe von Luftschadstoffen ausgestossen, welche die lokale Luftqualität beeinträchtigen. Dabei spielen Stickoxide (NO_x), Feinstaub (particulate matter, PM) und Ozon (O_3) die Hauptrolle. Da die Messung an der Quelle im alltäglichen Betrieb nicht möglich ist, wird die ausgestossene Menge pro Schadstoff jährlich berechnet. Dank moderner Software, detaillierten Modellen und genauer Kenntnis der betrieblichen Abläufe ist dies heute mit grosser Genauigkeit möglich. Im Berichtsjahr wurde die für die Berechnungen verwendete Umweltdatenbank neu aufgesetzt. In der Datenbank werden alle Daten zu den Flugzeugen und deren Wegen am Flughafen aufgezeichnet, was die detaillierte Berechnung der Emissionsmengen für Ort und Zeit ermöglicht.

Schadstoffquellen

Die genannten Luftschadstoffe entstehen in erster Linie bei der Verbrennung von fossilen Brennstoffen wie z. B. Diesel, Kerosin, Heizöl und Gas. 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 Stickoxide am gesamten Flughafen.

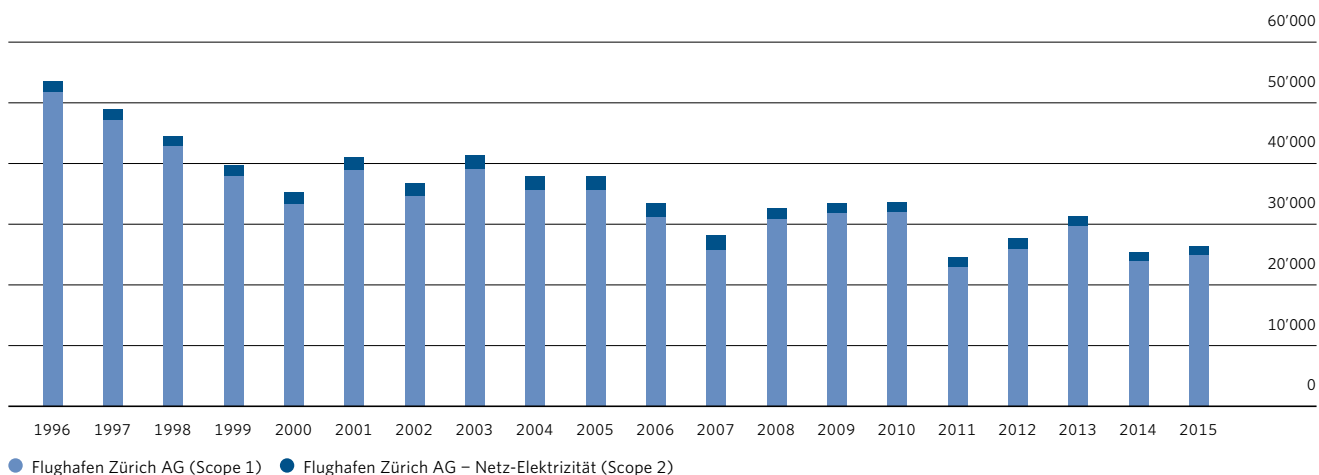
Regionale Luftbelastung

Ein Netz aus Messstellen in der Flughafenregion erlaubt die Ermittlung der Belastung mit Luftschadstoffen. Dieses Messnetz wird im Auftrag der Flughafen Zürich AG durch das kantonale Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) betrieben. Zudem sind am Flughafen vollautomatische Messstellen im Einsatz, welche die wichtigsten Schadstoffe rund um die Uhr messen. Die Auswertungen zeigen, dass die Grenzwerte an einzelnen Messstationen nach wie vor überschritten werden. Dabei handelt es sich einerseits um solche direkt auf dem Vorfeld, wo der Flugverkehr die dominante Quelle darstellt. Andererseits sind es solche entlang vielbefahrener Strassen in Flughafennähe, die vom Strassenverkehr dominiert werden.

Zusätzlich zu den Messungen ermittelt die Flughafen Zürich AG die Immissionen auch mithilfe von Computermodellen, 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 maximal 10 %. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass ein Grossteil der Flugzeugemissionen in einer Höhe ausgestossen wird, in der die Emissionen rasch und grossräumig verfrachtet werden. Gegenüber dem Vorjahr präsentiert sich die gesamte Luftschadstoffsituation praktisch unverändert.

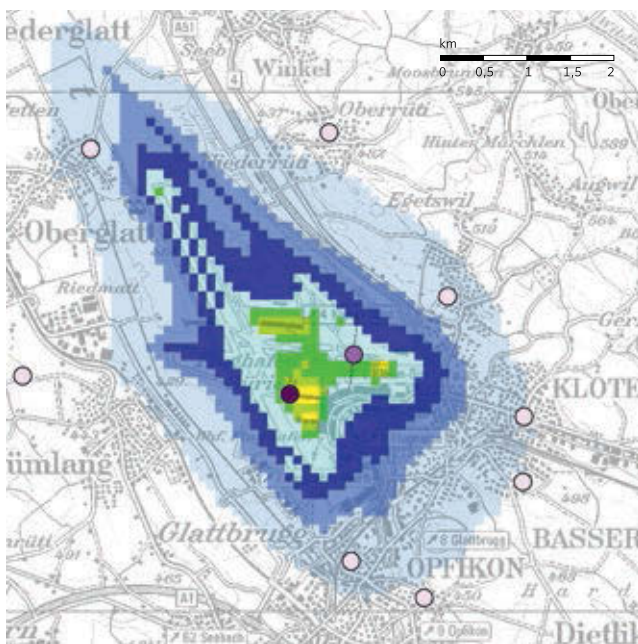
Massnahmen

Die Flughafen Zürich AG setzte in der Vergangenheit und bis heute immer wieder Massnahmen um, um den Schadstoffausstoss zu reduzieren. Seit 1997 erhebt die Flughafenbetreiberin emissionsabhängige Landegebühren und wirkt so auf die Entwicklung schadstoffärmerer Triebwerke hin. Weitere bestehende Massnahmen sind beispielsweise der konsequente Einsatz der stationären Anlagen zur Flugzeugenergieversorgung oder der Einsatz von gas- und elektrobetriebenen Fahrzeugen auf dem Vorfeld.



● Flughafen Zürich AG (Scope 1) ● Flughafen Zürich AG – Netz-Elektrizität (Scope 2)

EINFLUSS DES FLUGHAFENS AUF DIE LOKALE LUFTQUALITÄT IN DER REGION



NO₂-Belastung 2015

Modellierte Flughafenquellen
NO₂ in µg/m³

Anteil am gemessenen Total



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BAT 160026)

GLOBALES KLIMA

CO₂-Emissionen aus dem Flughafensystem

Eines der wichtigsten Umweltschutzthemen, ist der Schutz des globalen Klimas. Die gesamte Luftfahrt ist für rund 3.5% des bisher, vom Menschen verursachten Strahlungsantriebs verantwortlich. Die Flughäfen, die selber nur einen sehr geringen Teil davon ausmachen, stehen zusammen mit den Fluggesellschaften und den anderen Akteuren des Luftverkehrs in der Verantwortung, den Ausstoss von Klimagasen im gesamten System Luftfahrt zu reduzieren. Von den bekannten Klimagasen fällt am Flughafen Zürich nur das Kohlendioxid (CO₂) in relevanten Mengen an. Für diesen Schadstoff wird jährlich auf Grundlage des GHG-Protokolls (Greenhouse Gas) und weiterer Anleitungen des internationalen Flughafenverbands ACI ein Inventar erstellt, das alle Flughafenquellen zusammenfasst. Dabei werden die Quellen unterschiedlichen Einflussphären (sogenannten Scopes) zugeordnet. Scope 1 umfasst «eigene Quellen» (z. B. Fahrzeuge, Wärmeversorgung, eigene Stromproduktion), Scope 2 entspricht der «extern bezogenen Energie» (Netz-Elektrizität) und Scope 3 bezeichnet die «übrigen Flughafenquellen» (z. B. Abfertigung, Flugzeuge). Von der Flughafen Zürich AG sind die Scopes 1 und 2 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 24'773 Tonnen CO₂ in Scope 1, 1'582 Tonnen in Scope 2 und 3'632'395 Tonnen in Scope 3 emittiert. Dies entspricht einem Anstieg der Emissionen von rund 4% pro Scope.

Freiwillige Reduktionsziele

Die Flughafen Zürich AG misst dem Klimaschutz eine grosse Bedeutung bei und sieht gleichzeitig weiteres Potenzial zur Reduktion des CO₂-Ausstosses. Aus diesem Grund hat sie freiwillige Reduktionsziele beschlossen. Bis 2020 soll der Ausstoss von CO₂ für die Scopes 1 und 2 auf 30'000 Tonnen und bis 2030 auf 20'000 Tonnen reduziert werden. Das entspricht mehr als einer Halbierung der CO₂-Emissionen gegenüber 1991, bei stetig wachsender Infrastruktur.

Airport Carbon Accreditation

Flughäfen, die ihren CO₂-Ausstoss reduzieren, können sich seit 2009 durch Airport Carbon Accreditation akkreditieren lassen. Das unabhängige Zertifizierungssystem wurde 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 ist seit 2010 auf der zweithöchsten Stufe akkreditiert. Dies bedeutet, dass sie ihre eigenen CO₂-Emissionen stetig reduziert und ihre Partner am Flughafen, die einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten können, aktiv miteinbezieht.



ENERGIE

Umstellung bei den Energiedaten

Im Jahr 2015 wurden beim Energiedatenreporting einige Neuerungen eingeführt. Einerseits wurde die Systemgrenze Flughafen bereinigt. Dies bedeutet, dass einige Gebäude, die nicht innerhalb des Flughafenperimeters liegen und ihren früheren direkten Bezug zum Flughafen über die Jahre verloren haben, nicht mehr in das Reporting einbezogen werden. Gleichzeitig wurden vereinzelt Gebäude neu erfasst, sodass die Energiebezugsfläche insgesamt nach der neuen Systemgrenze geringfügig kleiner ausfällt. Andererseits wird der Gesamtenergieverbrauch des Flughafensystems neu in Primärenergie ausgewiesen. Der Begriff der Primärenergie bezieht auch die für Erzeugung und Übertragung nötige Energie mit ein, die eingesetzt werden muss, bevor eine spezifische Energieform als Endenergie (Strom, Wärme) nutzbar ist. Das macht den effektiv nötigen Energieeinsatz sichtbar und ermöglicht so den direkten Vergleich unterschiedlicher Energieformen. Aufgrund dieser Umstellungen ist der Vergleich der hier publizierten Zahlen mit früheren Jahren nur noch eingeschränkt möglich.

Energiebedarf

Der Betrieb der Infrastruktur am Flughafen Zürich benötigt eine grosse Menge Energie in Form von Wärme und Strom. Im Berichtsjahr betrug der Wärmebedarf am gesamten Flughafen 97'544 MWh und der Strombedarf lag bei 166'044 MWh. Umgerechnet in Primärenergie ergibt sich ein Gesamtbedarf am Flughafen Zürich im Jahr 2015 von 517'083 MWh.

Energiestrategie 2030

Seit 2013 verfolgt die Flughafen Zürich AG eine eigene «Energiestrategie 2030». Diese stellt auch in der Zukunft eine sichere, wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Versorgung des Flughafens Zürich mit Energie sicher. Oberstes Ziel ist die Reduktion des Primärenergieverbrauchs. Als weitere Ziele werden die Glättung des Spitzenbedarfs sowie die Erhöhung der Energieautonomie angestrebt.

Neue Grossverbrauchervereinbarung

Ende 2015 hat die Flughafen Zürich AG eine neue Grossverbrauchervereinbarung mit der Baudirektion des Kantons Zürich abgeschlossen. Die alte Vereinbarung, die das Unternehmen noch zusammen mit weiteren Immobilienbesitzern am Flughafen abgeschlossen hatte, war Ende 2014 nach Erreichen der Ziele abgelaufen. Mit der neuen Vereinbarung, die nunmehr die Flughafen Zürich AG allein betrifft, hat sich das Unternehmen verpflichtet, den spezifischen Energieverbrauch bis Ende des Jahres 2030 um 22.5% zu senken. Wie schon früher ist dafür eine jährliche Effizienzsteigerung von 2% nötig, gemessen an den Benutzereinheiten und der beheizten Fläche der im Besitz der Flughafen Zürich AG stehenden Gebäude.

Massnahmen

Energieeinsparungen werden insbesondere bei Sanierungen erzielt, wo die konsequente Dämmung der Gebäudehülle nach neuesten Standards und der Einbau von energieeffizienten Anlagen und Geräten im Mittelpunkt stehen. Daneben werden im laufenden Betrieb ständig Optimierungen an Anlagen vorgenommen, um Sparpotenzial auszunutzen.

Die möglichst ressourcenschonende Erzeugung von Energie ist ein weiterer Ansatzpunkt. Das Dock E beispielsweise wird zu einem grossen Teil mit sogenannten Energiepfählen klimatisiert. Diese geothermischen Strukturen ermöglichen es, dass über die Hälfte des Heiz- und Kühlbedarfs mit erneuerbarer Energie abgedeckt werden kann. Ein anderes Beispiel sind die zwei Photovoltaikanlagen auf Dächern, die im Berichtsjahr 1'024 MWh erneuerbaren Strom lieferten. Weitere Anlagen sind in Planung.

ENDENERGIE

Entwicklung Endenergiebedarf Flughafen Zürich

	2015	2014	2013
Am Flughafen genutzte Wärme (MWh)	97'544	92'103 ¹⁾	119'168 ¹⁾
Am Flughafen genutzter Strom (MWh)	166'044	189'151 ¹⁾	195'347 ¹⁾

1) Nach alter Systemgrenze, die gegenüber 2015 mehr Gebäude umfasste.

NATUR UND LANDSCHAFT

Flughafen im Grünen

Das Gelände des Flughafens Zürich umfasst 916 Hektaren, 780 davon sind mit einem Zaun umgeben und damit nichtöffentlicher Bereich. Rund die Hälfte davon besteht aus Grünflächen, die auf ein Riedgebiet zurückgehen, das sich vor dem Bau des Flughafens in diesem Bereich ausgedehnt hatte. Wiesen, Wald und Gewässer bilden zusammen einen wertvollen Naturraum, der Tieren und Pflanzen ein Rückzugsgebiet bietet. Wald und Naturschutzflächen erstrecken sich über 74 Hektaren, davon 37 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.

Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich	2014 / 2015	2013 / 2014	2012 / 2013
Flugzeugenteisungsmittel (m ³)	1'741	860	2'911
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig (m ³)	1'548	732	2'795
Flächenenteisungsmittel fest (Tonnen)	0	0	8
Tausalze für übrige Flächen (Tonnen)	474	218	1'155
Unbehandelt abgeschwemmter Kohlenstoff (Vorfeld, Pisten und Rollwege, %)	6	13	21

Pflegemassnahmen und Vogelschlag

Die Naturschutzflächen werden gemäss einem jährlich durch die kantonale Fachstelle Naturschutz erstellten Pflegeplan unterhalten, der den Erhalt des ökologischen Wertes ins Zentrum stellt. Auch die übrigen Grünflächen müssen regelmässig unterhalten werden. Hier geniesst die Sicherheit des Flugbetriebs höchste Priorität. Die Bewirtschaftung der meisten dieser Flächen als extensive Langgraswiesen ist ein wichtiger Beitrag, um 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. Gleichzeitig steigert diese Art der Bewirtschaftung auch den ökologischen Wert der Naturflächen, indem sie die Entstehung einer nährstoffarmen Wiesenlandschaft fördert. Sämtliche Pflegemassnahmen werden durch die Flughafen Zürich AG in Zusammenarbeit mit externen Bewirtschaftern aus der Region umgesetzt.

Eine weitere Methode zur Vermeidung von Vogelschlag ist die Reduktion des Nahrungsangebots für Greifvögel. Dies geschieht über die gezielte Förderung von Füchsen und Wieseln, die den Bestand an Feldmäusen und anderen Kleinsäugern dezimieren.

Ökologische Ersatzmassnahmen

Überbaut die Flughafen Zürich AG Grünflächen, die als ökologisch wertvoll beurteilt werden, so ist sie verpflichtet, gleichwertigen Ersatz zu schaffen. Ein solches Ersatzprojekt ausserhalb des Flughafenareals wurde 2014 im Gebiet «Hundig» südöstlich von Glattfelden gestartet. 2015 wurden die baulichen Massnahmen für die Gestaltung aufgewerteter Lebensräume abgeschlossen. Noch ausstehend ist die Realisierung der Kanäle für die Wässerwiesen, die neben dem ökologischen auch einen kulturhistorischen Wert darstellen.

ABFALL

Mehr Wertstoffe

Die gesamte Abfallmenge am Flughafen Zürich ist im vergangenen Jahr mit 17'723 Tonnen im Vergleich zum Vorjahr fast gleich geblieben (+0.4%). Der Kehrrihtanteil ist von 52% auf 53% leicht angestiegen. Gleichzeitig konnte der Anteil der stofflichen Verwertung von 45% auf 46% gesteigert werden. Insbesondere bei Papier/Karton gibt es mit 3'568 Tonnen im Jahr 2015 eine starke Zunahme um 23% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die Menge an getrennt gesammeltem PET ist mit 147 Tonnen gleich wie im Vorjahr.

Gesammelter Kehrriht wird auf direktem Weg in die Kehrrihtverbrennungsanlage gebracht und dort thermisch verwertet. Das heisst, dass mit der beim Verbrennungsprozess entstehenden

Wärme elektrischer Strom sowie Heizwärme für ein Fernwärmenetz erzeugt werden. Bei der stofflichen Verwertung können die gesammelten Stoffe an sich wiederverwendet werden.

Die angegebenen Mengen sind gemäss Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) definiert, um die Vergleichbarkeit sicherzustellen.

Abfall an der Sicherheitskontrolle

Nachdem die Menge der jährlich an der Sicherheitskontrolle konfiszierten Flüssigkeiten über mehrere Jahre jeweils gesenkt werden konnte, ist sie im vergangenen Jahr erstmals wieder gestiegen, und zwar von 226 auf 239 Tonnen (+6%), was dem Niveau des Jahres 2013 entspricht. Die Reduktion dieser spezifischen Abfallart bleibt also eine Herausforderung. Die Flughafen Zürich AG beschreitet innovative Wege, um den Passagieren die getrennte Entsorgung von Plastikflaschen und Flüssigkeiten so leicht als möglich zu machen. Restflüssigkeiten können direkt vor der Kontrolle in spezielle Behälter geleert und die zugehörigen Flaschen stoffgerecht entsorgt werden.

WASSER UND GEWÄSSERSCHUTZ

Wasserverbrauch

Im Berichtsjahr wurden 562'802 m³ Trinkwasser verbraucht, was 7% mehr sind als im Vorjahr. Zusätzlich wurden 165'717 m³ Grundwasser gefördert (–1%) und zu einem Teil in technischen Anlagen eingesetzt. Die Regenwassernutzung für Toilettenspülungen ging zurück und lag bei 9'772 m³. Insgesamt wurden so 738'291 m³ Frischwasser verbraucht, was 5% mehr sind als im Vorjahr. Pro Passagier wurden 28.1 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, welcher der Flughafen Zürich angeschlossen ist, geleitet werden können. 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

Im Winter 2014/15 wurde die Behandlung der Enteiserabwässer erstmals mit der ausgebauten Anlage bewältigt, die nun 57% der Betriebsflächen erfasst. Der Betrieb lief von Beginn weg problemlos. Der Winter war niederschlagsreicher und vor allem schneereicher als der extrem milde Winter ein Jahr zuvor. Die Menge an eingesetzten Enteisermitteln lag im langjährigen Durchschnitt.

1'741 m³ Propylenglykol wurden für die Flugzeugenteisung eingesetzt (+102 % gegenüber Vorjahr). Für die Flächenenteisung auf Pisten, Rollwegen und Vorfeld waren es 1'548 m³ flüssige Enteisermittel (+111 %). Auf den Strassen, in den Parkhäusern und im Areal des Werkhofs wurden zusätzlich 474 Tonnen herkömmliches Tausalz eingesetzt (+117 %).

Behandlung der Enteiserabwässer

Das Enteisen von Flugzeugen mit Heisswasser und Propylenglykol sowie das Ausbringen von Enteisermitteln aus Formiat auf Betriebsflächen erzeugt Abwasser, das mit Kohlenstoffverbindungen verunreinigt ist. Dieses Abwasser würde in natürlichen Gewässern eine Belastung darstellen, weshalb es aufgefangen und behandelt wird. Die Flughafen Zürich AG betreibt ein aufwändiges System, um das Abwasser je nach der Kohlenstoffkonzentration einer geeigneten Behandlungsart zuzuführen.

Gering belastetes Enteiserabwasser wird zuerst durch Retentionsfilterbecken und anschliessend in die Glatt geleitet. Mittelstark belastetes Abwasser wird mit einer speziellen Anlage auf Grünflächen verregnet. Das enthaltene Glykol wird während der anschliessenden Passage durch den Boden praktisch vollständig auf biologischem Weg abgebaut. Für stark belastetes Enteiserabwasser steht die flughafeneigene Aufkonzentrieranlage zur Verfügung. Diese bereitet das Glykol so auf, dass es dem industriellen Recycling zugeführt werden kann. 2015 wurde die Anlage erweitert, sodass sie nun sämtliches am Flughafen Zürich anfallendes hochkonzentriertes Abwasser verarbeiten kann.

Im Winter 2014/ 15 konnten 94 % der Kohlenstofffracht aufgefangen werden, 45 Tonnen oder rund 6 % der gesamthaft anfallenden Menge (Vorjahr 52 Tonnen, 13 %) gelangten unbehandelt in die Glatt.

UMWELTKENNZAHLEN FLUGHAFEN ZÜRICH

	2015	2014	2013
NO _x -Emissionen (Tonnen)	1'153	1'107	1'094
davon Flugzeug (Tonnen) ¹⁾	1'048	999	970
VOC-Emissionen (Tonnen)	303	278	349
davon Flugzeug (Tonnen)	202	187	267
CO-Emissionen (Tonnen)	1'334	1'271	1'579
davon Flugzeug (Tonnen)	1'217	1'149	1'452
PM-Emissionen (Tonnen)	21	19	19
davon Flugzeug (Tonnen)	16	14	14
CO ₂ -Emissionen Scope 1 Flughafen Zürich AG ²⁾ (Tonnen)	24'773	23'838	29'656
CO ₂ -Emissionen Scope 2 Flughafen Zürich AG ³⁾ (Tonnen)	1'582	1'519	1'517
CO ₂ -Emissionen Scope 3 Flughafensystem ⁴⁾ (Tonnen)	3'632'395	3'487'625	3'409'942
Gesamtverbrauch Primärenergie (MWh)	517'083	nicht verfügbar ⁵⁾	nicht verfügbar ⁵⁾
Gesamtwasserverbrauch (m ³)	738'291	703'923	733'865
Gesamtabfallmenge nach ADV (Tonnen)	17'723	17'653	17'163
davon Wertstoffe (z. B. Papier, Karton, Glas, Holz) (%)	46.1	44.7	44.3
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle (Tonnen)	239	226	242
Anzahl Einwohner ⁶⁾ über Alarmwert für ES II ⁷⁾	nicht verfügbar ⁸⁾	5'051	4'107
Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert für ES II	nicht verfügbar ⁸⁾	55'785	49'928
Anzahl Einwohner über Planungswert für ES II	nicht verfügbar ⁸⁾	154'541	148'141
Monitoringwert Zürcher Fluglärmindex (ZFI)	nicht verfügbar ⁸⁾	61'381	57'123
Anzahl Lärmmessstellen (in Betrieb)	14 (14)	14 (14)	13 (14)
Tagesfluglärmbelastung ⁹⁾ am NMT 1/3/6/10 (dB[A]) ¹⁰⁾	66/58/66/58	67/59/66/58	66/58/66/57
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen/ eingeleiteter Ermittlungen	3'927/178	5'964/141	5'283/117
Anzahl Nachtflugbewegungen (22 - 6 Uhr)	11'518	10'914	10'036
davon in der ersten Nachtstunde (22 - 23 Uhr)	9'074	8'618	7'947
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ¹¹⁾	261	222	186
davon Ambulanzen-, Hilfs- und Rettungsflüge	77	63	67
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	29	21	8
davon diverse Ursachen	155	138	111
Schallschutz Programm 2010: Anzahl sanierter Objekte ¹²⁾	5'100	4'750	4'200
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ¹³⁾	2'423	3'143	2'394

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

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

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

4) Gemäss GHG-Protokoll: Flugzeuge im LTO-Zyklus und gesamte Reisestrecke (nur Hinflug), berechnet von Eurocontrol, übrige Emissionsquellen am Flughafen (Abfertigung, andere Heizungen) und gesamter landseitiger Verkehr im Nahbereich des Flughafens (ca. 3 km) für alle Verkehrsmittel.

5) Diese Kennzahl wurde vor 2015 nicht publiziert.

6) Umhüllende der Tag- und Nachtwerte.

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

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

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

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

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

12) 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 THOMAS MÜLLER

LEITER MASTERPLANUNG, FLUGHAFEN ZÜRICH AG



Die Masterplanung ist dafür besorgt, auf lange Sicht die Entwicklung des Flughafens Zürich vorzuspüren. Dabei gilt es, die zunehmenden Anforderungen und Platzbedürfnisse des Luftverkehrs auf eine Art zu erfüllen, die für das Umfeld und die Politik noch gangbar sind. Eine anspruchsvolle und für den Leiter Thomas Müller sehr befriedigende Aufgabe.

FLUGHAFEN ZÜRICH AG (FZAG) Herr Müller, Sie als Masterplaner müssen es ja wissen: Wie sieht der Flughafen Zürich in 20 Jahren aus?

THOMAS MÜLLER (TM) Am besten führen wir uns dazu vor Augen, wie vor 20 Jahren mein Vorgänger den heutigen Flughafen Zürich gesehen hat und was in dieser Zeit tatsächlich alles passiert ist. Damals waren wir am Flughafen Zürich mitten in der Planung der fünften Bauetappe. Diese wurde auch ziemlich genau so gebaut, wie das auf den Plänen zu sehen war. Seither haben wir aber unter anderem auch Parkhäuser, ein neues Frachtgebäude, viele Vorfeldflächen und eine grosse Schallschutzhalle gebaut. Da wo heute «The Circle» entsteht, fanden sich auf den Plänen Gebäude mit teilweise ähnlichen Nutzungen, aber noch mit völlig anderer Gestalt. Ich könnte hier sicherlich noch einige weitere Punkte aufzählen, die Liste ist lang. In ähnlichem Tempo wird es auch in Zukunft weitergehen. Verkehrstechnisch gesehen glaube ich, dass der Flughafen Zürich, was Passagieraufkommen und Flugbewegungen betrifft, in den nächsten 20 Jahren von anderen europäischen Flughäfen zwar auf die hinteren Ränge verwiesen wird, aber dennoch bin ich überzeugt, dass wir auch in Zukunft ein Flughafen mit einem gewissen Umsteigeranteil und entsprechend auch Langstreckenverbindungen im Herzen Europas bleiben werden. Aber auch unser derzeit ältestes Gebäude, beispielsweise das Terminal 1 oder die ältesten Frachthallen und Hangars, werden in 20 Jahren sicher anders aussehen als heute. Im Terminalbereich haben wir schon bald die maximale bauliche Dichte erreicht, die Flughafengebäude werden bald auch in heute noch unbebauten, peripheren Gebieten entstehen.

FZAG Was gefällt Ihnen besonders an Ihrer Aufgabe?

TM Ich darf zusammen mit einem kleinen, starken Team immer wieder neue Themen bearbeiten; diese Vielfalt fasziniert mich stets aufs Neue. So gab es früher Phasen, in denen wir sehr intensiv an der Analyse des Luftverkehrs gearbeitet haben, dann waren wieder vermehrt raumplanerische Themen zusammen mit Gemeinde- und Kantonsbehörden im Fokus unserer Arbeit,

dann stand die Revitalisierung und Verlegung eines Flusses an. Derzeit geht es darum, den Weg zu ebnen für die grossen Bauprojekte, die im Bereich der Terminals und der Frachtgebäude auf uns zukommen. Die Themen sind nicht nur vielfältig, sondern manchmal auch komplex. Sich in ein neues Thema einzuarbeiten, ist immer wieder spannend.

FZAG Was sind die grössten Herausforderungen in Ihrer täglichen Arbeit?

TM So vielfältig die Themen sind, so unterschiedlich sind auch deren Zeithorizonte. Es gibt konkrete und aktuelle Projekte, bei denen wir von der Masterplanung dafür sorgen müssen, dass die verschiedenen Nahtstellen, einerseits innerhalb unseres Unternehmens und andererseits mit externen Partnern, gut aufeinander abgestimmt sind. Dann gibt es jene Projekte, die sehr langfristig sind und in der Gegenwart noch kaum von Bedeutung scheinen. Dennoch müssen wir uns bereits damit befassen, da wir sonst Gefahr laufen, gewisse Vorhaben nicht fristgerecht umsetzen zu können. Wir haben begrenzte Ressourcen und es ist herausfordernd, diese so einzuteilen, dass einerseits den unmittelbaren Projekten genügend Aufmerksamkeit geschenkt wird und wir andererseits die langfristigen Projekte nicht aus den Augen verlieren. Es kann auch durchaus vorkommen, dass wir uns mit einem Vorhaben auseinandersetzen, das mit einem Mal nicht mehr von unmittelbarer Bedeutung ist. So haben wir beispielsweise an neuen Hangars ge-

arbeitet. Mit der zunehmenden Verlagerung des Maintenancegeschäfts ins Ausland ist die Dringlichkeit neuer Hallen für den Moment nicht mehr gegeben.

FZAG Der Luftverkehr ist eine sehr dynamische Branche, Veränderungen sind hier an der Tagesordnung. Demgegenüber stehen langwierige politische Prozesse. Wie gehen Sie mit diesem Spannungsfeld um?

TM Die Luftverkehrsbranche ist zwar dynamisch, doch die nachfrageorientierte Verkehrsentwicklung verläuft relativ kontinuierlich. Wir reden hier somit nicht von Dynamik im Sinne von Unvorhersehbarkeit. Die Prognosen ermöglichen eine relativ genaue Abschätzung, wie sich der Verkehr entwickeln wird, und wir können auch dahingehend planen. Dass politische Prozesse oder Bewilligungsverfahren etwas länger dauern, bedeutet, entsprechend früh mit den nötigen Vorarbeiten zu beginnen. Problematisch ist, dass die Rahmenbedingungen für den Flughafen immer enger werden, was die moderate Entwicklung des Luftverkehrs zunehmend erschwert. Aber wir arbeiten daran.

Thomas Müller begann seine Flughafenkarriere im Jahr 1997 als Projektingenieur für die fünfte Bauetappe. Seit dem Jahr 2004 ist der 54-Jährige als Leiter Masterplanung mit einem Team von sieben Mitarbeitenden für die weitsichtige Planung des Flughafens Zürich verantwortlich.



An aerial photograph of an airport tarmac. In the foreground, an Air France Airbus A320neo is parked at a gate, connected to a jet bridge. The plane is white with blue and red accents on the tail and the word 'AIRFRANCE' on the fuselage. Various ground support equipment, including baggage carts, fuel trucks, and service vehicles, are scattered around the plane. In the background, another aircraft is visible, and the tarmac is marked with yellow and red lines. The overall scene depicts a busy airport environment.

30 Tonnen

BODENMARKIERUNG

Enge Platzverhältnisse und hektisches Treiben machen das Arbeiten auf dem Vorfeld komplex. Eine klare Signalisation ist daher unentbehrlich. Auf einer befestigten Fläche von 800'000 m² weisen 1'200 Beschilderungen sowie 12'000 sogenannte Pisten- und Rollwegfeuer den Weg. Für die 7'500 verschiedenen Bodenmarkierungen werden jährlich rund 30 Tonnen Farbe verwendet.



CORPORATE GOVERNANCE

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

KONZERN- UND KAPITALSTRUKTUR

Konzernstruktur

Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die Segmentberichterstattung (siehe Finanzbericht, Konzernrechnung nach IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Seiten 76 bis 78) verwiesen. Ausser der an der SIX kotierten Flughafen Zürich AG,

Kloten (Valoren-Nr. 1056796, ISIN CH0010567961), mit einer Börsenkapitalisierung von CHF 4.6 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 Mitarbeitende (es werden keine Optionen abgegeben) siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Anhang zur Konzernrechnung, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 3, Personalaufwand.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Aktienkapital	307'019	307'019	307'019
Gesetzliche Kapitalreserven			
Kapitaleinlagereserven	509'980	509'980	509'980
Gesetzliche Gewinnreserven			
Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven	42'370	42'370	42'370
Freiwillige Gewinnreserven	109'168	108'707	108'707
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	757'745	605'666	518'149
Jahresgewinn	267'694	234'960	148'885
Eigene Aktien	-642	-1'098	-1'335
Total Eigenkapital	1'993'334	1'807'604	1'633'775

AKTIONARIAT UND MITWIRKUNGSRECHTE

Bedeutende Aktionäre

Per Stichtag, 31. Dezember 2015, 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 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 % heraufsetzt. 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/unternehmen/investor-relations/generalversammlung. 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 Beschlussantrag 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, 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 und Verwaltungsratsmitglied der Steiner AG sowie Mitglied des Beirats der Alliance Global Corporate Specialty AG und Präsident des Stiftungsrats Avenir Suisse.

Vincent Albers

- Schweizer, Jahrgang 1956, Dipl. Masch. Ing. ETH Zürich und MSc in Management an der Stanford Business School, Berufstätigkeit als Mechanical Engineer bei Amdahl Corp.,

Sunnyvale und Fujitsu Ltd., Tokio, ab 1986 Direktor der Albers & Co., Zürich, seit 1992 verantwortlich für den Bereich Immobilien und seit 1993 Teilhaber.

- Verwaltungsrat seit Mai 2015 (Delegation).
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsident des Verwaltungsrats der Hardturm AG, Mitglied des Verwaltungsrats der Schoeller Textil AG.

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: Präsident des Verwaltungsrats EHL SA, Lausanne, und Mitglied des Hochschulrats HTW, Chur.

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 Stiftung Greater Zurich Area, Mitglied Verein Metropolitankonferenz des Metropolitanraums Zürich, Vizepräsidentin des Schweizerischen Städteverbands SSV, Mitglied des Leitenden Ausschusses des Verbands der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich, Mitglied Stiftungsrat Technopark Zürich, Mitglied Stiftungsrat Stiftung Innovationspark Zürich.

Eveline Saupper

- Schweizerin, Jahrgang 1958, Dr. iur., Rechtsanwältin und dipl. Steuerexpertin, Studium an der Hochschule St. Gallen; Berufstätigkeit im Bereich Steuer- und Gesellschaftsrecht bei Homburger AG seit 1985, von 1994 bis 2014 als Partnerin und seit 2014 als Of Counsel.
- Verwaltungsrätin seit Mai 2015 (Delegation).
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied der Baloise Holding AG, der Syngenta International AG, der Georg Fischer AG, der hkp Group AG, der Stäubli Holding AG und der Mentex AG.

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.

Ulrik Svensson

- Schwede, Jahrgang 1961, Business Administration Degree der Stockholm School of Economics, Berufstätigkeit in CFO-Funktion bei Unternehmen in London und Luxemburg, danach 2003 bis 2006 bei der Swiss International Air Lines AG, seit 2006 CEO bei der Melker Schörfling AB, Stockholm.
- Verwaltungsrat seit GV 2008.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei Assa Abloy AB, Loomis AB, AAK AB, Hexpol AB und Hexagon AB.

Carmen Walker Späh

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

Sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrats sind nicht exekutive Mitglieder. Kein Mitglied des Verwaltungsrats gehörte in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren der Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG oder einer ihrer Konzerngesellschaften an. Es bestehen per Bilanzstichtag keine wesentlichen geschäftlichen Beziehungen zwischen Mitgliedern des Verwaltungsrats 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 nicht kotierten Unternehmen sowie weitere zehn Mandate in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten.

Interne Organisation

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

Vizepräsidentin des Verwaltungsrats: Eveline Saupper

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

Audit & Finance Committee

Mitglieder: Ulrik Svensson (Vorsitz), Guglielmo Brentel, Carmen Walker Späh, Andreas Schmid

Aufgaben: Das Committee befasst sich insbesondere mit vertieften Betrachtungen der Jahresrechnungen und der Rechnungslegungsgrundsätze, mit der Beurteilung des Finanzreportings und des Prüfprogramms, der Prüfungsfeststellungen und der Empfehlungen der Revisionsstelle 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), Eveline Saupper, Vincent Albers, 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.

Public Affairs Committee

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

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

Organisation und Teilnehmer

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

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

Als regelmässige Teilnehmer werden zu den Sitzungen des Verwaltungsrats der Vorsitzende und die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Audit & Finance Committee der CEO, der CFO, der Leiter 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 Leiter Human Resources und der Generalsekretär und zu den Sitzungen des Public Affairs Committee der CEO, die Leiterin Public Affairs, der COO 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 Überprüfungen der Abläufe und Kontrollen des Einkaufs- und Bestellwesens sowie des Geschäfts mit externen ICT-Kunden durchgeführt. Es haben auch Nachfolgeaktivitäten zu früheren Prüfungen stattgefunden. Die interne Revision rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit & Finance Committee.

GESCHÄFTSLEITUNG

Mitglieder

Stephan Widrig

- Schweizer, Jahrgang 1972, Vorsitzender der Geschäftsleitung (CEO), 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 als Mitglied der Geschäftsleitung im Juli 2008; Vorsitzender der Geschäftsleitung seit 1. Januar 2015.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Stefan Conrad

- Schweizer, Jahrgang 1954, Leiter Geschäftsbereich Aviation, 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).

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.

Der Geschäftsbereich Non-Aviation ist auf Ende des Geschäftsjahrs 2015 aufgehoben und ab 1. Januar 2016 in zwei neue Geschäftsbereiche «Commercial» und «Real Estate» aufgeteilt worden. Die Positionen der diesen Bereichen vorstehenden Geschäftsleitungsmitglieder sind per Bilanzstichtag nicht mehr (aufgelöster Bereich) bzw. noch nicht (neue Bereiche) besetzt.

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

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

VERGÜTUNGEN, BETEILIGUNGEN UND DARLEHEN

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 47 bis 50) 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 312'500 (2014: CHF 324'500). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahe Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 57'100 (2014: CHF 66'400). Für Nichtprüfungsdienstleistungen wurden für Steuerberatung CHF 243'200 (2014: CHF 122'800), für IT-Beratung CHF 21'800 (2014: CHF 0) sowie für sonstige Beratungsdienstleistungen CHF 0 (2014: CHF 19'000) in Rechnung gestellt.

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

INFORMATIONSPOLITIK

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

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

Kontaktadressen

Flughafen Zürich AG
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

Investor Relations

Lukas Brosi
investor.relations@zurich-airport.com

Corporate Communication

Sonja Zöchling
medien@zurich-airport.com

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 Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften.

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 des Obligationenrechts, der Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften (VegüV) und den SIX-Regularien sowie auf den Gesellschaftsstatuten und gestützt darauf erlassenen Beschlüssen und Reglementen.

Die Vergütungsphilosophie der Flughafen Zürich AG orientiert sich an einer auf nachhaltigen Erfolg ausgerichteten Unternehmensstrategie und soll mit der Ausrichtung marktgerechter, leistungsorientierter und erfolgsabhängiger Vergütungen die Voraussetzungen dafür schaffen, in einem kompetitiven Arbeitsmarkt qualifizierte und engagierte 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 Jahrespauschalen und Sitzungsgeldern zusammen.

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

Diese Entschädigungen werden 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 Gesellschafts-

statuten 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 zusätzliches Mitglied zur Verfügung, der nicht der Genehmigung durch die Generalversammlung bedarf.

Angesichts des Umstands, dass die effektiv zur Auszahlung gelangenden Beträge auch von einem im Zeitpunkt der Genehmigung noch nicht bekannten Unternehmensergebnis abhängen, bringt es der prospektive Genehmigungsmodus mit sich, dass den Genehmigungsbeschlüssen der Generalversammlung die theoretischen Maximalbeträge zugrunde gelegt werden müssen. Die tatsächlich ausgerichteten Vergütungen des betreffenden Geschäftsjahrs werden im darauffolgenden Jahr im Vergütungsbericht ausgewiesen, 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 (2015):

(CHF)		Verwaltungs- entschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee- Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	150'000	20'000	15'000	40'000	31'197	256'197
Vincent Albers ²⁾	Mitglied	30'000	15'000	3'333	17'500	9'555	75'388
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	51'531	25'765	5'726	28'628	0	111'650
Lukas Briner ¹⁾	Vizepräsident	20'000	7'500	3'333	7'500	3'936	42'269
Corine Mauch	Mitglied	20'000	10'875	0	0	4'481	35'356
Eveline Saupper ²⁾	Vizepräsidentin	40'000	12'500	6'667	7'500	9'676	76'343
Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	49'372	24'686	10'972	10'972	0	96'002
Ernst Stocker ³⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	0	5'500	0	1'000	943	7'443
Ulrik Svensson	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	22'500	10'000	7'500	12'336	97'336
Carmen Walker Späh ⁴⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	0	0	0	0	0	0
Martin Wetter ¹⁾	Mitglied	15'000	7'500	1'667	5'000	2'834	32'001
Total		420'903	151'826	56'698	125'600	74'958	829'985

Zusätzlich bezahlt wurden folgende Pauschalentschädigungen:

an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich (als Teil der auf Ernst Stocker bzw. Carmen Walker Späh entfallenden Vergütung)	88'500
an die Stadt Zürich (als Teil der auf Corine Mauch entfallenden Vergütung)	41'625
Gesamttotal	960'110
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag	1'200'000

1) Bis 28.4.2015

2) Ab 28.4.2015

3) Bis 30.6.2015

4) Ab 1.7.2015

b) für das Vorjahr (2014):

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

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
Gesamttotal	906'023

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

- 1) Bis 10.4.2014
2) Seit 10.4.2014
3) Vorsitz Audit & Finance Committee seit 10.4.2014

Weder im Jahr 2014 noch im Jahr 2015 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

2. VERGÜTUNGEN DER GESCHÄFTSLEITUNG

a) für das Berichtsjahr (2015):

(CHF)	Salär	Bonus (Baranteil) ³⁾	Bonus (Aktienanteil) ³⁾	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück ²⁾	CHF je Aktie ²⁾
Name								
Stephan Widrig (CEO)	350'000	254'912	126'588	154'148	26'994	912'642	168	753.50
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'366'667	644'411	162'756	757'086	91'461	3'022'381	216	753.50
Total	1'716'667	899'323	289'344	911'234	118'455	3'935'023	384	
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag						3'900'000		
Maximal verfügbarer Zusatzbetrag ⁴⁾						1'170'000		
Vom Zusatzbetrag beanspruchter Betrag ⁵⁾						35'023		

- 1) Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.
2) Die oben aufgeführten Bonusaktien 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.
4) Gemäss Art. 26 Abs. 2 der Statuten steht pro zusätzlich ernanntes Geschäftsleitungsmitglied ein Zusatzbetrag im Umfang von 30% des von der Generalversammlung genehmigten Betrags zur Verfügung.
5) Für den vom genehmigten Gesamtbetrag nicht gedeckten Teil der Vergütung des neuen Geschäftsleitungsmitglieds Patrick Candrian (Leiter Geschäftsbereich Non-Aviation).

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 50% und 109% ihres fixen Salärs. Die Bonus-Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt (siehe dazu auch Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 3, Personalaufwand). Im Jahr 2015 wurden keine langfristigen Vergütungen und auch keine Abgangsentschädigungen ausgerichtet. Die im Berichtsjahr erfolgten Veränderungen in

der Geschäftsleitung waren in personeller Hinsicht mit der Ernennung eines zusätzlichen Geschäftsleitungsmitgliedes in einem Zeitpunkt erst nach Verabschiedung der für dieses Jahr relevanten Maximalvergütung durch die Generalversammlung und in funktionaler Hinsicht mit einer mehrmonatigen Überschneidung von Arbeitsverträgen auf der Position des CEO verbunden. Der damit einhergehende finanzielle Mehrbedarf für die Vergütungen der Geschäftsleitung konnte nicht vollumfänglich innerhalb des von der Generalversammlung genehmigten Gesamtbetrages abgedeckt werden, so dass auf den statutarisch für solche Fälle vorgesehenen Zusatzbetrag zurückgegriffen werden musste.

b) für das Vorjahr (2014):

(CHF)	Salär	Bonus (Baranteil) ²⁾	Bonus (Aktienanteil) ²⁾	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Name								
Thomas E. Kern (CEO)	393'333	314'970	157'030	203'550	26'479	1'095'362	205	766.00
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'173'332	471'136	232'864	458'398	136'263	2'471'993	304	766.00
Total	1'566'665	786'106	389'894	661'948	162'742	3'567'355	509	
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 Aufteilung des Bonus in Bar- und Aktienanteil ist gegenüber dem im Vergütungsbericht des Vorjahrs aufgeführten Angaben geringfügig verändert. Dies deshalb, weil bei der erst im Zeitpunkt der Ausrichtung erfolgten Zuteilung der Bonusaktien auf ganze Aktien abgerundet und der verbleibende Restbetrag dem Baranteil zugeschlagen wurde.

3. DARLEHEN, KREDITE, NICHT MARKTÜBLICHE VERGÜTUNGEN

Weder im Jahr 2014 noch im Jahr 2015 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 beigelegten Vergütungsbericht vom 10. März 2016 der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2015 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 48 bis 50 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 beigelegten 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 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr dem Gesetz und den Art. 14–16 der VegüV.

KPMG AG



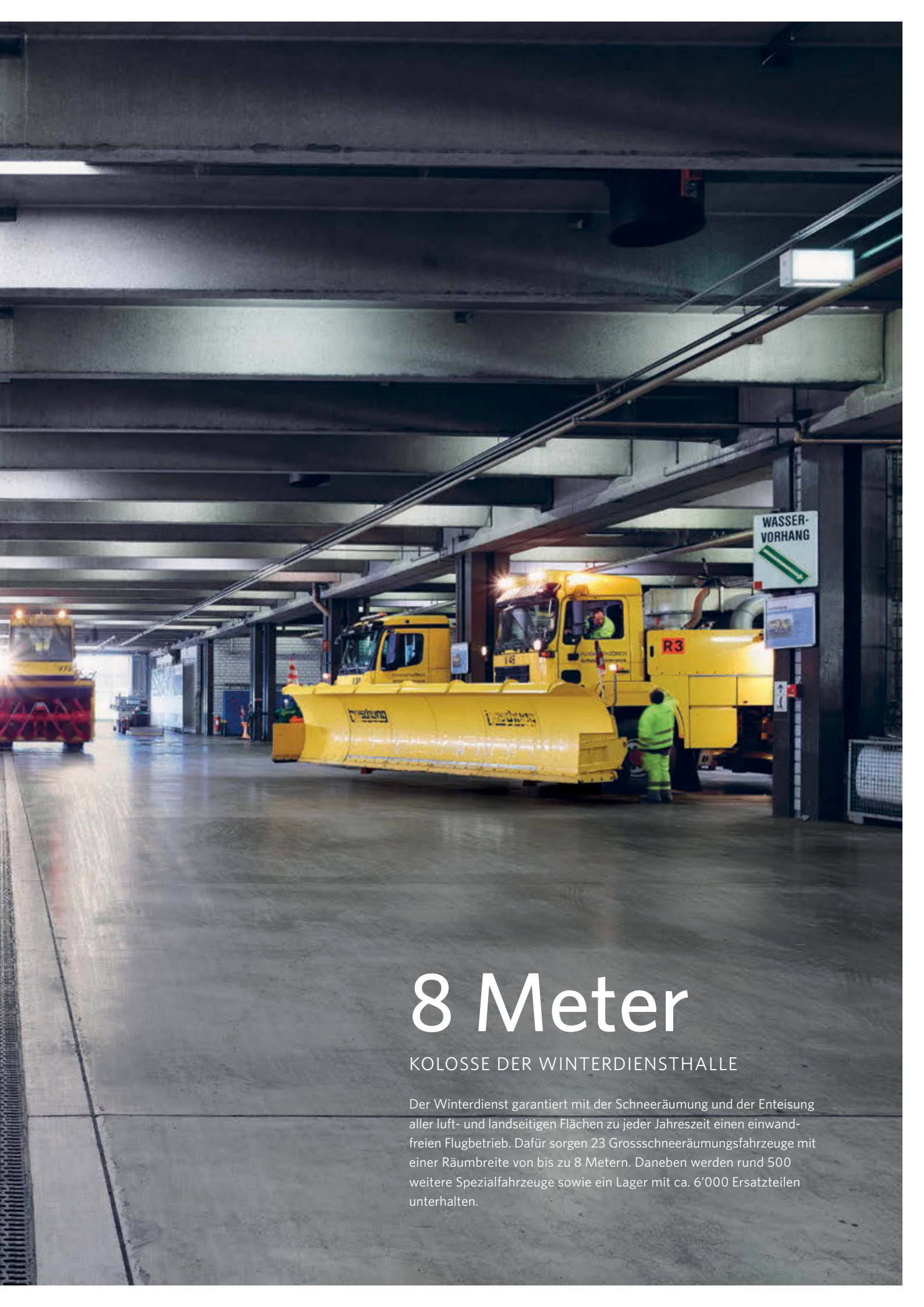
Martin Schaad
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor



Samuel Seiler
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 10. März 2016





8 Meter

KOLOSSE DER WINTERDIENSTHALLE

Der Winterdienst garantiert mit der Schneeräumung und der Enteisung aller luft- und landseitigen Flächen zu jeder Jahreszeit einen einwandfreien Flugbetrieb. Dafür sorgen 23 Grossschneeräumungsfahrzeuge mit einer Räumbreite von bis zu 8 Metern. Daneben werden rund 500 weitere Spezialfahrzeuge sowie ein Lager mit ca. 6'000 Ersatzteilen unterhalten.

RISK MANAGEMENT

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

RISK MANAGEMENT ALS FÜHRUNGS- UND ARBEITSINSTRUMENT

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

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

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

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

→ Fachstellen

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

Bei der Risikoberichterstattung beschreibt die Flughafen Zürich AG die wichtigsten identifizierten Unternehmensrisiken im Detail und bewertet sie 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 Management ist die systematische Erfassung, Kenntnis und Erfüllung von gesetzlichen Vorschriften sowie von unternehmensinternen verabschiedeten Richtlinien und ethischen Grundsätzen.

Die Überprüfung auf Übereinstimmung mit den relevanten Gesetzen, Richtlinien und Grundsätzen erfolgt in rund 30 verschiedenen Themenbereichen. Jeder Themenbereich wird von einer prozessverantwortlichen Fachperson betreut, die innerhalb ihres Themenbereichs zuständig ist (1) für die zu treffenden Vorkehrungen, beispielsweise die Bereitstellung der Informationen, Richtlinien und allfälliger Checklisten für die Linienverantwortlichen bzw. für die einzelnen Mitarbeitenden, (2) für die Durchführung der im Rahmen der Compliance-Überprüfung vorgesehenen

Kontrollen sowie (3) für die Berichterstattung. Die Verantwortung für die Einhaltung der Gesetze, Richtlinien und Grundsätze verbleibt dabei in der Linie. Über die konsequente und einheitliche Umsetzung des Compliance Management wacht ein in der Unternehmung breit abgestütztes Compliance Steering Committee unter der Leitung des Chief Risk Officer.

Seit dem Jahr 2009 erstellt die Risk-Management-Organisation im Auftrag des Chief Risk Officer und mit Hilfe der Informationen der Prozessverantwortlichen zweimal pro Jahr einen umfassenden Compliance Report über sämtliche Themenbereiche zuhanden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrats.

AKTUELLE RISIKOSITUATION

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

1. Rechtliche Unsicherheiten

Verschiedene in- oder ausländische Restriktionen könnten dazu führen, dass die Flughafen Zürich AG ihre Infrastrukturen nicht vollumfänglich nutzen kann 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. Ein Zeitplan für die Ratifizierung in Deutschland liegt nicht vor. Deutschland könnte die DVO auch einseitig verändern, 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)

Der SIL bildet die raumplanerische Grundlage für den Flughafen Zürich. Die Festsetzung des Gebiets mit Lärmauswirkungen liegt dabei noch nicht vor. Mit dem Entscheid, 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 Pro-

gnosen 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 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 wurde in der Zwischenzeit umgesetzt oder ist in der Umsetzung, andere sind beim Bund beantragt. Ohne eine weitere Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit besteht das Risiko von weiteren Kapazitätseinschränkungen und damit eine Beeinträchtigung der geschäftlichen Entwicklung.

1.4 Jährlicher Nachweis der Lärmbelastung

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat am 17. Januar 2015 die zulässige Lärmbelastung für den Flughafen Zürich verfügt. Diese ist nun seit dem Rückzug der Beschwerde des Kantons Zürich am 9. November 2015 rechtskräftig. Damit ist die Flughafen Zürich AG verpflichtet, jährlich die Fluglärmimmissionen gemäss Lärmschutzverordnung auszuweisen. Dabei sind allfällige Überschreitungen der zulässigen Lärmbelastung zu begründen und es sind Massnahmen aufzuzeigen, wie diese Überschreitungen zukünftig vermieden werden können. Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Lärmimmissionen die zulässige Belastung auf Dauer wesentlich überschreiten, treffen die zuständigen Bundesstellen die notwendigen Massnahmen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass in Zukunft insbesondere in der Nacht der Flugbetrieb wegen Nichteinhaltung der zulässigen Lärmbelastung eingeschränkt wird.

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 über die Flughafengebühren

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 25. Juni 2015 über die Beschwerde von Flughafenutzern zum Antrag zur Anpassung der Flugbetriebsgebühren vom November 2013 entschieden. In seinem Urteil hat es zum einen den zwischenzeitlich unter den Verfahrensparteien geschlossenen Teilvergleich gutgeheissen und einige wichtige Fragen geklärt, zum anderen wurde das BAZL beauftragt, den Gebührenantrag in einzelnen Punkten neu zu prüfen. In der Zwischenzeit konnte sich die Flughafen Zürich AG mit den Beschwerdeführerinnen auf Flugbetriebsgebühren einigen und diese dem BAZL zur Genehmigung beantragen. Die Flughafen Zürich AG erwartet die Verfügung über diesen Vorschlag im 1. Quartal 2016. Sofern dagegen keine Beschwerden eingehen, können die geplanten neuen Gebühren im 3. Quartal 2016 eingeführt werden.

2. Nachfragerückgang

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Luftverkehr ein wachsendes, wenn auch volatiles Geschäft ist, das sensitiv auf externe Ereignisse wie zum Beispiel Wirtschaftskrisen, Terroranschläge oder Epidemien reagiert. Solche Ereignisse könnten vorübergehend zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen. Darüber hinaus können auch weitere externe Faktoren wie beispielsweise das politische und makroökonomische Umfeld die Nachfrage sowohl im aviatischen wie auch im nicht aviatischen Geschäft am Flughafen Zürich negativ 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 Carrier abhängig. Die Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Im Berichtsjahr betrug der Anteil der Swiss sowohl beim Passagieraufkommen als auch beim Verkehrsaufkommen rund 55 % am Flughafen Zürich. Die Swiss steuert innerhalb des Lufthansa-Konzerns überdurchschnittlich zum Gewinn bei, weshalb das Risiko eines Ausfalls des Hub Carrier aus wirtschaftlichen Gründen momentan als gering einzuschätzen ist. Kapazitätsreduktionen können jedoch nie ausgeschlossen werden.

5. Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen sowie formelle Enteignungen

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 (lärmabhängige Landegebühr oder Zuschläge auf Passagiergebühren) zu refinanzieren. Im Sinne der Transparenz werden die Kosten und Erträge im Zusammenhang mit Fluglärm zusätzlich in der separaten Fondsrechnung des Airport Zurich Noise Fund dargestellt.

5.1 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

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

Basierend auf den durch das Bundesgericht bis zu diesem Zeitpunkt entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten per 30. Juni 2008 auf insgesamt CHF 759.8 Mio. (inkl. formeller Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtlicher Betriebskosten).

Aufgrund dieser Lärmkostenschätzung und der vertraglichen Auslösung einer Vorfinanzierung für alte Lärmverbindlichkeiten 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 und in gleicher Höhe als immaterieller Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Zudem wurde im gleichen Zeitpunkt ein Anteil des Airport Zurich Noise Fund in Höhe von CHF 115.4 Mio., der im Rahmen der Vorfinanzierungslösung für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung der alten Lärmverbindlichkeiten an den Kanton Zürich weitergeleitet wurde, ebenfalls als immaterieller Vermögenswert aus 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.

Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weitere seither letztinstanzlich entschiedene Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2010 und 2011 je eine Neueinschätzung der Lärmkosten 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, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde.

Aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG wurde die Vorfinanzierung für die alten Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich auf den 30. November 2014 vertraglich 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 wurde ein Betrag von CHF 107.7 Mio. zurückgestellt und gemäss dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz im gleichen Betrag als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Gleichzeitig 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.

Im Bereich der Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen verpflichtete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit dem Gesuch zum Betriebsreglement 2014, bis Ende Juni 2015 ein erweitertes Schallschutzprogramm einzureichen. Gestützt auf die durch das BAZL verfügte zulässige Lärmbelastung und unter Berücksichtigung der beim BAZL noch hängigen Änderungen im Rahmen des Betriebsreglements 2014 hat die Gesellschaft fristgerecht das Schallschutzprogramm 2015 eingereicht. In diesem Zusammenhang verabschiedete der Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 22. Juni 2015 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten von CHF 240.0 Mio. für den Lärm- und Anwohnerschutz weitere Massnahmen in der Höhe von CHF 100.0 Mio. Der Barwert dieser zusätzlichen Kosten wurde per sofort zurückgestellt, was zu einer erfolgswirksamen Belastung der Konzernrechnung in der Höhe von CHF 97.1 Mio. vor Steuern führte.

Da sich seit dem Bundesgerichtsurteil vom 9. Dezember 2011 aus neuen letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden betreffend formelle Enteignungen keine weiteren Erkenntnisse ergeben haben, belaufen sich die geschätzten Lärmkosten auf Ende des Geschäftsjahrs 2015 neu auf insgesamt CHF 840.6 Mio. (bisher CHF 740.6 Mio.). Per Bilanzstichtag weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 161.4 Mio. und Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 354.3 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Lärm- und Anwohnerschutzkosten von CHF 131.4 Mio. aus.

Weitere Erläuterungen zur Behandlung und zum Ausweis der Lärmthematik sind in den nachfolgenden Abschnitten sowie in der Konzernrechnung (ab Seite 63) und in der Jahresrechnung (ab Seite 113) dieses Geschäftsberichts ersichtlich.

5.2 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.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2015 noch rund 13'800 offen waren. Davon sind rund 1'500 bei der Eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

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

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über Gebühren. Die wichtigste Gebühr für die Refinanzierung bildete bis zum 1. Februar 2014 eine separate Passagierlärmgebühr von CHF 5.00. Aufgrund einer Verfügung des BAZL über die Flugbetriebsgebühren vom 14. November 2013 wurde diese passagierabhängige Lärmgebühr (Lärmfüflier) ab dem 1. Februar 2014 nicht mehr erhoben, da davon auszugehen ist, dass die Mittel des Airport Zurich Noise Fund ausreichen, um die aktuell anfallenden Kosten finanzieren zu können. Würden sich die Lärmkosten deutlich über der geschätzten Grössenordnung bewegen, so müsste die Gebühr mittelfristig wieder erhoben werden, um die erwarteten Kosten decken zu können. Es werden nach wie vor flugzeugabhängige Lärmgebühren erhoben.

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

5.3 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.

5.3.1 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.

5.3.2 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.

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

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

5.4 Behandlung der Lärmthematik im Einzelabschluss nach Obligationenrecht (OR)

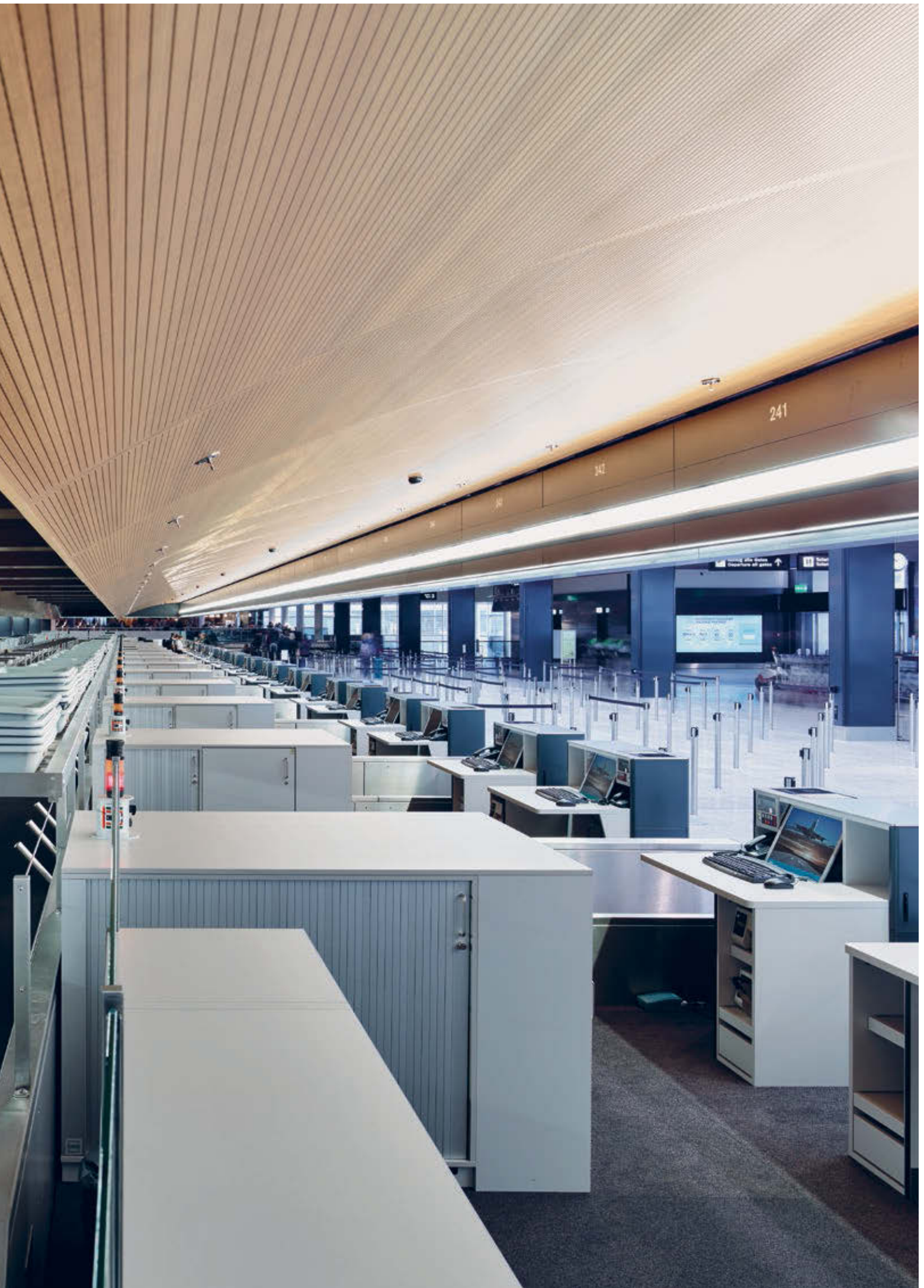
Auch im Einzelabschluss nach OR qualifizieren die Kosten für formelle Enteignungen als immaterieller Vermögenswert. Die Aktivierung wird spätestens dann vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. Spätestens zu diesem Zeitpunkt erfolgt eine Passivierung in gleicher Höhe. 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.

3.1 Mio.

TERMINAL 2 IM FLUSS

Die Totalsanierung des 40 Jahre alten Terminals 2 verzeichnete Ende Oktober mit der Inbetriebnahme der renovierten Check-in-Halle einen Meilenstein. Die Gesamtfläche beträgt neu 64'000 m² und bietet 16 zusätzliche Schalter. Somit ist das «T2» für die Abfertigung von rund 3.1 Millionen Passagieren pro Jahr und von bis zu 3'000 Passagiere pro Stunde gewappnet.





KONZERNRECHNUNG

KONZERNRECHNUNG GEMÄSS IFRS

Konzernerfolgsrechnung	64
Konzerngesamtergebnisrechnung	64
Konzernbilanz	65
Veränderung des Konzerneigenkapitals	66
Konzerngeldflussrechnung	67
Anhang zur Konzernrechnung	68

BERICHT DER REVISIONSSTELLE	112
-----------------------------	-----

KONZERNERFOLGSRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2015	2014
Aviation-Erträge	(2)	597'389	574'959
Non-Aviation-Erträge	(2)	391'584	388'520
Total Erträge		988'973	963'479
Personalaufwand	(3)	-167'845	-180'904
Polizei und Sicherheit		-118'615	-117'828
Energie und Abfall		-21'872	-20'733
Unterhalt und Material		-40'789	-41'278
Andere Betriebskosten	(4)	-51'205	-52'920
Verkauf, Marketing und Verwaltung		-35'013	-36'840
Aktiviert Eigenleistungen und andere Erträge	(5)	47'296	13'214
Andere Aufwendungen	(5)	-98'114	-2'692
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		502'816	523'498
Abschreibungen und Amortisationen		-228'172	-228'876
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		274'644	294'622
Finanzaufwand	(6)	-41'008	-38'103
Finanzertrag	(6)	3'603	4'260
Anteil an Gewinn/ Verlust von assoziierten Gesellschaften	(12)	-3'939	-1'352
Gewinn vor Steuern		233'300	259'427
Ertragssteuern	(7)	-53'493	-53'506
Gewinn		179'807	205'921
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gewinn		179'643	205'801
Anteil Minderheitsaktionäre am Gewinn		164	120
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(16)	29.26	33.53
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(16)	29.26	33.52

KONZERNGESAMTERGEBNISRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2015	2014
Gewinn		179'807	205'921
Sonstiges Gesamtergebnis			
Cross Currency Interest Rate Swap, nach Steuern			
Marktwertanpassungen	(17)	-393	-984
Umbuchung in Erfolgsrechnung	(17)	497	1'787
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften			
Marktwertanpassungen		611	1'454
Umbuchung in Erfolgsrechnung		41	-31
Umrechnungsdifferenzen		-6'270	-905
Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-5'514	1'321
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	(21)	-19'974	-57'615
Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-19'974	-57'615
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		-25'488	-56'294
Gesamtergebnis		154'319	149'627
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis		154'171	149'498
Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis		148	129

KONZERNBILANZ

(CHF in 1'000)

	Erläuterungen	31.12.2015	31.12.2014
Aktiven			
Sachanlagen	(8)	2'829'983	2'964'027
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(9)	73'574	0
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(10)	161'356	165'912
Übrige immaterielle Anlagen	(10)	6'865	10'276
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(12)	15'378	24'345
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(11)	257'373	217'252
Langfristige Festgelder	(15)	50'000	0
Übrige Finanzanlagen		3'279	3'793
Anlagevermögen		3'397'808	3'385'605
Warenlager		10'041	9'207
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(11)	69'964	49'005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	99'153	101'605
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(14)	43'625	23'911
Kurzfristige Festgelder	(15)	50'000	195'000
Flüssige Mittel	(15)	371'970	226'126
Umlaufvermögen		644'753	604'854
Total Aktiven		4'042'561	3'990'459
Passiven			
Aktienkapital	(16)	307'019	307'019
Eigene Aktien		-642	-1'098
Kapitalreserven		592'090	591'671
Hedgingreserven, netto		0	-104
Verkehrswertreserven		3'072	2'420
Umrechnungsdifferenzen		-10'554	-4'300
Übrige Gewinnreserven		1'319'932	1'243'144
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital		2'210'917	2'138'752
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital		1'520	1'770
Total Eigenkapital		2'212'437	2'140'522
Anleihen und langfristige Darlehen	(17)	948'341	947'623
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(17)	6'454	25'647
Langfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(18)	450'780	366'363
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(20)	58'238	83'773
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	(21)	168'960	156'650
Langfristiges Fremdkapital		1'632'773	1'580'056
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		41'081	43'823
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(17)	19'195	67'683
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(22)	68'851	99'794
Kurzfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(18)	34'940	32'000
Laufende Steuerverpflichtungen		33'284	26'581
Kurzfristiges Fremdkapital		197'351	269'881
Total Fremdkapital		1'830'124	1'849'937
Total Passiven		4'042'561	3'990'459

VERÄNDERUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

(CHF in 1'000)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Hedgingreserven, netto	Verkehrswertreserven	Umrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 1. Januar 2014	307'019	-1'335	591'263	-907	997	-3'386	1'156'326	2'049'977	1'641	2'051'618
Gewinn							205'801	205'801	120	205'921
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern				803	1'423	-914	-57'615	-56'303	9	-56'294
Gesamtergebnis	0	0	0	803	1'423	-914	148'186	149'498	129	149'627
Dividendenausschüttung für 2013							-61'368	-61'368		-61'368
Erwerb eigene Aktien		-512						-512		-512
Aktienbasierte Vergütungen		749	408					1'157		1'157
Bestand per 31. Dezember 2014	307'019	-1'098	591'671	-104	2'420	-4'300	1'243'144	2'138'752	1'770	2'140'522
Bestand per 1. Januar 2015	307'019	-1'098	591'671	-104	2'420	-4'300	1'243'144	2'138'752	1'770	2'140'522
Gewinn							179'643	179'643	164	179'807
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern				104	652	-6'254	-19'974	-25'472	-16	-25'488
Gesamtergebnis	0	0	0	104	652	-6'254	159'669	154'171	148	154'319
Dividendenausschüttung für 2014							-82'881	-82'881	-398	-83'279
Erwerb eigene Aktien		-236						-236		-236
Aktienbasierte Vergütungen		692	419					1'111		1'111
Bestand per 31. Dezember 2015	307'019	-642	592'090	0	3'072	-10'554	1'319'932	2'210'917	1'520	2'212'437

KONZERNGELDFLUSSRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2015	2014
Gewinn		179'807	205'921
Finanzergebnis	(6)	37'405	33'843
Anteil an Gewinn/ Verlust von assoziierten Gesellschaften		3'939	1'352
Ertragssteuern	(7)	53'493	53'506
Abschreibungen / Amortisationen auf			
Hoch- und Tiefbauten	(8)	192'023	189'500
Mobile Sachanlagen	(8)	16'509	16'038
Anlagen im Leasing	(8)	11'188	10'743
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(10)	4'556	7'483
Übrige immaterielle Anlagen	(10)	4'706	5'660
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand			
Hoch- und Tiefbauten	(8)	-810	-548
Buchgewinne(-)/ -verluste(+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		-33'881	1'670
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1'111	1'157
Zu(-)/ Abnahme(+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-759	11'313
Zu(+)/ Abnahme(-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		-2'226	-2'487
Zu(+)/ Abnahme(-) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		-14'420	-1'638
Veränderung Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(18)	70'334	-22'395
Bezahlte Ertragssteuern		-66'798	-50'392
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit		456'177	460'726
davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm		-16'360	-7'697
Einnahmen Lärmgebühren	(19)	10'865	15'651
Ausgaben für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen		-27'225	-23'348
Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)		-172'455	-249'535
Investitionen in als Finanzanlagen gehaltene Immobilien (inkl. Vorauszahlungen)		-52'017	0
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen		67'876	210
Investitionen in Beteiligungen		-20	-13'916
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-116'020	-36'353
Investitionen in Festgelder Airport Zurich Noise Fund mit einer Laufzeit > 90 Tage	(15)	-100'000	-100'000
Geldzufluss aus Rückübertragung Airport Zurich Noise Fund	(15)	0	101'534
Rückzahlungen von Festgeldern mit einer Laufzeit > 90 Tage	(15)	0	20'000
Rückzahlungen von Festgeldern Airport Zurich Noise Fund mit einer Laufzeit > 90 Tage	(15)	195'000	0
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		53'625	53'394
Zinseinnahmen		4'487	4'265
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-119'524	-220'401
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm		32'605	18'575
Investitionen in Finanzanlagen und Festgelder Airport Zurich Noise Fund		-216'020	-136'353
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		248'625	53'394
Geldzufluss aus Rückübertragung Airport Zurich Noise Fund		0	101'534
Rückzahlung ausstehende Anleihe	(17)	0	-225'000
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Private Placement	(17)	-73'150	-73'150
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(17)	-13'235	-12'050
Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2014 / 2013	(16)	-83'279	-61'368
Erwerb eigene Aktien		-236	-512
Zinszahlungen		-20'437	-34'978
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-190'337	-407'058
Zu(+)/ Abnahme(-) flüssige Mittel		146'316	-166'733
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	(15)	226'126	392'943
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		-472	-84
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag	(15)	371'970	226'126
davon Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)	(15)	49'149	37'558

I GRUNDSÄTZE DER KONZERNRECHNUNGSLEGUNG

ALLGEMEINES

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

Die Konzernrechnung wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt und entspricht dem schweizerischen Gesetz. Sie wird nach dem Anschaffungswertprinzip erstellt. Ausnahmen dazu bilden die 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 im Abschnitt «II. Ermessensentscheide in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie wesentliche Annahmen und Schätzungsunsicherheiten» auf den Seiten 74 und 75 sowie in den Erläuterungen zur Konzernrechnung unter folgenden Ziffern enthalten:

- Ziffer 8, Sachanlagen
- Ziffer 10, Immaterielle Vermögenswerte
- Ziffer 12, Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

ÄNDERUNG DER RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

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

- Leistungsorientierte Vorsorgepläne: Arbeitnehmerbeiträge (Änderungen zu IAS 19)
- Jährliche Änderungen von IFRS (Zyklus 2010–2012 und 2011–2013)

Die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2015 keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG.

EINFÜHRUNG VON NEUEN STANDARDS IM JAHR 2016 UND SPÄTER

Die gemäss nebenstehender Tabelle bis Ende 2015 publizierten neuen, überarbeiteten und geänderten Standards und Interpretationen treten erst später in Kraft und wurden in der vorliegenden Konzernrechnung nicht frühzeitig angewendet.

IFRS 9 Finanzinstrumente

Der im Juli 2014 herausgegebene Standard IFRS 9 Finanzinstrumente ersetzt die bestehenden Leitlinien in IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung. IFRS 9 enthält überarbeitete Leitlinien zur Einstufung und Bewertung von Finanzinstrumenten, ein neues Modell der erwarteten Kreditausfälle zur Berechnung der Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten sowie neue allgemeine Bilanzierungsvorschriften für Sicherungsgeschäfte. Er übernimmt auch die Leitlinien zur Erfassung und Ausbuchung von Finanzinstrumenten aus IAS 39.

IFRS 15 Umsätze aus Verträgen mit Kunden

IFRS 15 Umsätze aus Verträgen mit Kunden legt einen umfassenden Rahmen zur Bestimmung fest, ob, in welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt Umsatzerlöse erfasst werden. Er ersetzt bestehende Leitlinien zur Erfassung von Umsatzerlösen, darunter IAS 18 Umsatzerlöse, IAS 11 Fertigungsaufträge und IFRIC 13 Kundenbindungsprogramme.

Die Flughafen Zürich AG beurteilt derzeit, welche möglichen Auswirkungen die Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15 auf ihren Konzernabschluss haben kann. Die am Fusse der nebenstehenden Tabelle offengelegten erwarteten Effekte aus Überarbeitungen und Änderungen von Standards und Interpretationen stellen die aktuelle Einschätzung des Managements dar.

Neue Standards oder Interpretationen	Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG
IFRS 15 Umsätze aus Verträgen mit Kunden	*** 1. Januar 2018	Geschäftsjahr 2018
IFRS 9 Finanzinstrumente	*** 1. Januar 2018	Geschäftsjahr 2018
Überarbeitungen und Änderungen von Standards und Interpretationen		
Bilanzierung von Akquisitionen von Anteilen an gemeinschaftlichen Tätigkeiten (Änderungen von IFRS 11)	* 1. Januar 2016	Geschäftsjahr 2016
Klarstellung akzeptierter Abschreibungsmethoden (Änderungen von IAS 16 und IAS 38)	* 1. Januar 2016	Geschäftsjahr 2016
Jährliche Änderungen von IFRS (Zyklus 2012 - 2014)	* 1. Januar 2016	Geschäftsjahr 2016
Offenlegungsinitiative (Änderungen von IAS 1)	** 1. Januar 2016	Geschäftsjahr 2016
Veräusserung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture (Änderungen von IFRS 10 und IAS 28)	* noch zu bestimmen	noch zu bestimmen
* 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 werden derzeit beurteilt.		

ANWENDUNG VON RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZEN AUF NEUEN TRANSAKTIONEN UND EREIGNISSEN

Im Zusammenhang mit der Realisierung des Projekts «The Circle» und der damit entstandenen Miteigentümergeinschaft zwischen der Flughafen Zürich AG und der Swiss Life AG wurden die folgenden Rechnungslegungsgrundsätze erstmals angewendet:

IFRS 11 Gemeinsame Vereinbarungen

Eine gemeinsame Vereinbarung (Joint Arrangement nach IFRS 11) ist ein vertraglicher Zusammenschluss von zwei oder mehreren Parteien, der diesen die gemeinschaftliche Führung (Joint Control) über eine Aktivität gewährt. Jedes Joint Arrangement ist entweder als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) zu klassifizieren. In einer Joint Operation haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte an den Vermögenswerten und Schulden des Joint Arrangement und bilanzieren diese anteilmässig. In einem Joint Venture haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien lediglich Rechte auf das Nettovermögen des Joint Arrangement (Bilanzierung nach der Equitymethode).

Aufgrund der vertraglichen Ausgestaltung werden die Miteigentümergeinschaft und die einfache Gesellschaft «The Circle» als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) klassiert.

IAS 40 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

Die Landparzelle sowie die im Bau befindlichen Immobilien «The Circle» werden als «Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien» klassiert (siehe Ziffer 9, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien).

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.

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

Die Erträge aus der Vermarktung und Vermietung der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage, Werbeflächen, Parking, Mieten und Pachtzinsen sowie Nebenkostenverrechnungen) stellen die wesentlichen Komponenten des Segments «Nicht regulierter Geschäftsbereich» dar. Die Leistungen werden unmittelbar mit der Zurverfügungstellung der Kommerzflächen erbracht und die Erträge entsprechend

realisiert. Bei Mietverträgen mit fixen Mietzinsen, die als operatives Leasing einzustufen sind, werden die Mieten linear über die Laufzeit des Mietvertrags erfasst. Bedingte Mietzahlungen (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 m² ist gemäss einem flughafeninternen Raster in einzelne Grundstücke eingeteilt, die unterschiedlich bewertet werden. Im Zusammenhang mit der Entstehung der Flughafen Zürich AG per 1. Januar 2000 wurde für die Bewertung nebst verschiedenen flughafenspezifischen Kriterien, wie der Intensität der baulichen Nutzungsmöglichkeiten, auch die Entwicklung der Bodenpreise in der Region berücksichtigt. Die mit Hochbauten bebaubaren oder überbauten, mit Industrieland

vergleichbaren Grundstücke bildeten die höchste Kategorie, gefolgt von den für den eigentlichen Flugbetrieb benötigten Flächen (Pisten, Rollwege, Abstellflächen). In einer dritten Kategorie befinden sich die nicht erschlossenen Landwirtschaftsflächen sowie das ausgedehnte Naturschutzgebiet. Unter Berücksichtigung dieses Rasters ergaben sich Landwerte zwischen CHF 675.00 pro m² für intensiv nutzbare Grundstücke und CHF 2.00 pro m² für das Naturschutzgebiet.

Der Gesamtwert der 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 Nutzenantritts (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage aktiviert werden. Die vom Kanton Zürich am 31. Dezember 1999 eingebrachten Sachanlagen enthalten keine Eigenleistungen und Fremdfinanzierungskosten. Seit dem 1. Januar 2000 werden den betragsmässig wesentlichen Bauten in Arbeit die anteiligen Fremdfinanzierungskosten und Eigenleistungen belastet.

Komponenten einer Sachanlage mit unterschiedlichen Nutzungsdauern werden einzeln erfasst und separat beschrieben. 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 Nutzungsdauer 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 jeweiligen Grundinvestitionen aufgelöst. Die Erfassung in der Erfolgsrechnung erfolgt als Ausgleichsposten zu den Abschreibungen. Sämtliche erhaltenen Beiträge der öffentlichen Hand sind A-fonds-perdu-Beiträge und es besteht keinerlei Rückzahlungspflicht seitens der Flughafen Zürich AG.

PROJEKTE IN ARBEIT

Projekte in Arbeit werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten bewertet und umfassen Investitionen in noch nicht abgerechnete Projekte, wobei es sich zum grössten Teil um Bauprojekte handelt.

Nach der Abrechnung der Projekte werden diese den einzelnen Sachanlagekategorien und Segmenten zugeteilt. Bereits genutzte Projekte oder Bauten, die unter der Position «Projekte in Arbeit» bilanziert sind, werden ab Beginn der Nutzung abgeschrieben. Ab Beginn der Nutzung bzw. Fertigstellung werden auch keine Fremdkapitalzinsen mehr aktiviert.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

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

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

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

GEMEINSAME VEREINBARUNGEN

Eine gemeinsame Vereinbarung (Joint Arrangement nach IFRS 11) ist ein vertraglicher Zusammenschluss von zwei oder mehreren Parteien, der diesen die gemeinschaftliche Führung (Joint Control) über eine Aktivität gewährt. Jedes Joint Arrangement ist entweder als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) zu klassifizieren. In einer Joint Operation haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte an den Vermögenswerten und Schulden des Joint Arrangement und bilanzieren diese anteilmässig. In einem Joint

Venture haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien lediglich Rechte auf das Nettovermögen des Joint Arrangement (Bilanzierung nach der Equitymethode).

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN GESELLSCHAFTEN

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

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

FINANZANLAGEN

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

Das Warenlager 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 Werts auf ein Ereignis zurückgeführt werden kann, das in einer Periode nach Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post- und Bankguthaben und kurzfristige Geldanlagen (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 sich die Wertminderung reduziert hat oder nicht mehr vorhanden ist und wenn sich die Schätzungen, die in die Berechnung des erzielbaren Werts eingeflossen sind, verändert haben.

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

EIGENKAPITAL

Aktienkapital

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

Eigene Aktien

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

Dividenden

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

FINANZVERBINDLICHKEITEN

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

RÜCKSTELLUNGEN

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

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

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

LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

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

erfolgt jährlich zu Marktwerten. Das Planvermögen wird von der Vorsorgeverpflichtung abgezogen.

Die Vorsorgekosten setzen sich aus drei Komponenten zusammen:

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

Der Dienstzeitaufwand umfasst den laufenden Dienstzeitaufwand, den 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. Werden die Leistungen eines Plans verändert oder wird ein Plan gekürzt, werden die entsprechende Veränderung der die nachzuverrechnende Dienstzeit betreffenden Leistung oder der Gewinn bzw. Verlust bei der Kürzung unmittelbar in der Erfolgsrechnung erfasst.

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

AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG

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 Hauptentscheidungsträger (Chief Operating Decision Maker) der Unternehmung erstattet. Als Hauptentscheidungsträger der Flughafen Zürich AG, der für die wesentlichen Entscheidungen betreffend die Allokation der Ressourcen und die Beurteilung der Leistung der operativen Segmente verantwortlich ist, wurde der Verwaltungsrat identifiziert.

II ERMESSENSENTSCHEIDE IN DER ANWENDUNG VON RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZEN SOWIE WESENTLICHE ANNAHMEN UND SCHÄTZUNGSUN- SICHERHEITEN

1. Aktuelle Risikosituation

1.1 Rechtliche Unsicherheiten

Verschiedene in- und ausländische Restriktionen könnten dazu führen, dass die Flughafen Zürich AG ihre Infrastrukturen nicht

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

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

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 nichtaviatischen 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 Carrier 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.

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

Basierend auf den durch das Bundesgericht bis zu diesem Zeitpunkt entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten per 30. Juni 2008 auf insgesamt CHF 759.8 Mio. (inkl. formeller Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtlicher Betriebskosten).

Aufgrund dieser Lärmkostenschätzung und der vertraglichen Auslösung einer Vorfinanzierung für alte Lärmverbindlichkeiten 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 und in gleicher Höhe als immaterieller Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Zudem wurde im gleichen Zeitpunkt ein Anteil des Airport Zurich Noise Fund in Höhe von CHF 115.4 Mio., der im Rahmen der Vorfinanzierungslösung für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung der alten Lärmverbindlichkeiten an den Kanton Zürich weitergeleitet wurde, ebenfalls als immaterieller Vermögenswert aus 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.

Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weitere seither letztinstanzlich entschiedene Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2010 und 2011 je eine Neueinschätzung der Lärmkosten 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.

Aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG wurde die Vorfinanzierung für die alten Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich auf den 30. November 2014 vertraglich 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 wurde ein Betrag von CHF 107.7 Mio. zurückgestellt und gemäss dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz im gleichen Betrag als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Gleichzeitig 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.

Im Bereich der Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen verpflichtete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit dem Gesuch zum Betriebsreglement 2014, bis Ende Juni 2015 ein erweitertes Schallschutzprogramm einzureichen. Gestützt auf die durch das BAZL verfügte zulässige Lärmbelastung und unter Berücksichtigung der beim BAZL noch hängigen Änderungen im Rahmen des Betriebsreglements 2014 hat die Gesellschaft fristgerecht das Schallschutzprogramm 2015 eingereicht. In diesem Zusammenhang verabschiedete der Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 22. Juni 2015 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten von CHF 240 Mio. für den Lärm- und Anwohnerschutz weitere Massnahmen in der Höhe von CHF 100 Mio. Der Barwert dieser zusätzlichen Kosten wurde per sofort zurückgestellt, was zu einer erfolgswirksamen Belastung der Konzernrechnung in der Höhe von CHF 97.1 Mio. vor Steuern führte. Da sich seit dem Bundesgerichtsurteil vom

9. Dezember 2011 aus neuen letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden betreffend die formellen Enteignungen keine weiteren Erkenntnisse ergeben haben, welche die Einschätzung aus dem Jahr 2011 verändert hätten, belaufen sich die geschätzten Lärmkosten auf Ende des Geschäftsjahrs 2015 neu auf insgesamt CHF 840.6 Mio. (bisher CHF 740.6 Mio.). Per Bilanzstichtag weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 161.4 Mio. und Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 354.3 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Lärm- und Anwohnerschutzkosten von CHF 131.4 Mio. aus.

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

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über Gebühren. Die wichtigste Gebühr für die Refinanzierung bildete bis zum 1. Februar 2014 eine separate Passagierlärmgebühr von CHF 5.00. Aufgrund einer Verfügung des BAZL über die Flugbetriebsgebühren vom 14. November 2013 wurde diese passagierabhängige Lärmgebühr (Lärmfünfliber) ab dem 1. Februar 2014 nicht mehr erhoben, da davon auszugehen ist, dass die Mittel des Airport Zurich Noise Fund ausreichen, um die aktuell anfallenden Kosten finanzieren zu können. Würden sich die Lärmkosten deutlich über der geschätzten Grössenordnung bewegen, so müsste die Gebühr mittelfristig wieder erhoben werden, um die erwarteten Kosten decken zu können. Es werden nach wie vor flugzeugabhängige Lärmgebühren erhoben.

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 3.0 Mrd. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Werts durchgeführt (Impairment-Test). Mindestens einmal jährlich wird diesbezüglich überprüft, ob entsprechende Indikatoren vorliegen und gegebenenfalls ein Impairment-Test durchzuführen ist. Als Grundlage dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG. Zur Schätzung der zukünftigen Cashflows sind verschiedene Annahmen zu treffen. Die effektiven Cashflows können durch die 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 Ziffer 8, Sachanlagen, und Ziffer 10, Immaterielle Vermögenswerte).

1 SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die berichtspflichtigen Segmente haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	Regulierter Geschäftsbereich		Lärm		Nicht regulierter Geschäftsbereich		Eliminationen		Konsolidiert	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Erträge mit Dritten	586.6	564.8	10.8	10.2	391.6	388.5			989.0	963.5
Intersegmentäre Erträge	22.7	17.7			78.4	84.3	-101.1	-102.0	0.0	0.0
Total Erträge	609.3	582.5	10.8	10.2	470.0	472.8	-101.1	-102.0	989.0	963.5
Segmentergebnis (Stufe EBITDA) ³⁾	273.0	239.7	-89.5	6.4	319.3	277.4	0.0	0.0	502.8	523.5
Abschreibungen und Amortisationen	-129.5	-130.7	-5.7	-8.1	-93.0	-90.1			-228.2	-228.9
Segmentergebnis (Stufe EBIT) ³⁾	143.5	109.0	-95.2	-1.7	226.3	187.3	0.0	0.0	274.6	294.6
Finanzergebnis									-37.4	-33.8
Anteil an Gewinn/ Verlust von assoziierten Gesellschaften									-3.9	-1.4
Ertragssteuern									-53.5	-53.5
Gewinn									179.8	205.9
Investiertes Kapital	1'878.8	1'884.1	155.6	237.6	1'152.0	1'078.4			3'186.4	3'200.1
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹⁾									678.0	606.8
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²⁾									178.2	183.6
Total Aktiven									4'042.6	3'990.5
ROIC (in %)	6.1	4.5	-38.5	-0.6	16.1	13.4			6.8	7.1
Investitionen	79.6	72.2	0.4	7.9	80.2	174.0			160.2	254.1
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften					15.4	24.3			15.4	24.3

(CHF in Mio.)	Flugverkehr		PRM		Nutzungs-entgelt		Sicherheit		Eliminationen		Total regulierter Geschäftsbereich	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Erträge mit Dritten	343.4	331.2	11.8	11.4	56.3	53.4	175.1	168.8			586.6	564.8
Intersegmentäre Erträge	21.7	20.2			7.4	6.7	4.3	3.8	-10.7	-13.0	22.7	17.7
Total Erträge	365.1	351.4	11.8	11.4	63.7	60.1	179.4	172.6	-10.7	-13.0	609.3	582.5
Segmentergebnis (Stufe EBITDA) ³⁾	197.5	176.9	0.1	-1.8	34.5	31.6	40.9	33.0	0.0	0.0	273.0	239.7
Abschreibungen und Amortisationen	-87.9	-91.0	-0.1	-0.1	-30.8	-28.9	-10.7	-10.7			-129.5	-130.7
Segmentergebnis (Stufe EBIT) ³⁾	109.6	85.9	0.0	-1.9	3.7	2.7	30.2	22.3	0.0	0.0	143.5	109.0
Investiertes Kapital	1'427.2	1'451.6	4.1	1.1	308.9	314.4	138.6	117.0			1'878.8	1'884.1
ROIC (in %)	6.1	4.6	-0.9	n/a	1.0	0.7	18.8	12.4			6.1	4.5

- 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.
- 2015: Segmentergebnis «Lärm» (EBITDA / EBIT) nach Aufwand für die Erhöhung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen (CHF 97.1 Mio.) bzw. Segmentergebnis «Nicht regulierter Geschäftsbereich» (EBITDA / EBIT) nach Gewinn aus anteiligem Landverkauf «The Circle» und damit zusammenhängender Einbringung der aufgelaufenen Projektkosten (CHF 34.6 Mio.). Weiter wurde der Ertrag aus der Anpassung der Nettovor-sorgeverpflichtung aufgrund der angekündigten BVK-Planänderung in Höhe von CHF 17.9 Mio. anteilmässig auf den Personalaufwand der berichtspflichtigen Segmente verteilt.

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

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

Die Unternehmung verfügt damit insgesamt über die folgenden berichtspflichtigen Segmente:

→ **Flugverkehr**

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

→ **PRM**

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

→ **Nutzungsentgelt**

Das Segment «Nutzungsentgelt» enthält die sogenannt zentralen Infrastrukturen. Insbesondere sind dies Check-in-Flächen und -Einrichtungen, Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage, Flugzeugenergieversorgungsanlage, Handling-abstellflächen 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 gewerbmässigen 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 (Ziffer 19, Airport Zurich Noise Fund) wird eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung der Fluglärmthematik dargestellt. Diese Rechnung zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung aus den verursachergerecht erhobenen Lärmgebühren abzüglich der liquiditätswirksamen Ausgaben für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen und Betriebskosten.

→ **Nicht regulierter Geschäftsbereich**

Das Segment «nicht regulierter Geschäftsbereich» beinhaltet sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf die Entwicklung, die Vermarktung und den Betrieb der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen. Das sind sämtliche Retail- und Gastronomie-Aktivitäten des Flughafens, die Erträge aus Mieteinnahmen und Nebenkosten (unter anderem Energie), die Parking-Erträge 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.

Weitere Angaben

Die Flughafen Zürich AG erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2015 wurden insgesamt CHF 9.6 Mio. (2014: CHF 6.3 Mio.) an Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht – namentlich in Indien, Brasilien und Kasachstan. Mit der Lufthansa-Gruppe erzielte die Gesellschaft in den berichtspflichtigen Segmenten im abgelaufenen Berichtsjahr einen Umsatz von CHF 374.4 Mio. (Vorjahr CHF 359.3 Mio.).

2 ERTRÄGE

(CHF in 1'000)	2015	2014
Passagiergebühren	226'406	216'387
Sicherheitsgebühren	173'173	166'824
PRM-Gebühren	11'784	11'425
Passagier-Lärmgebühren	0	1'985
Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren	411'363	396'621
Landegebühren	89'423	87'566
Flugzeug-Lärmgebühren	10'773	8'214
Emissionsgebühren	3'321	3'226
Parkgebühren	6'685	6'609
Frachterträge	7'370	7'789
Andere Flugbetriebsgebühren	117'572	113'404
Total Flugbetriebsgebühren	528'935	510'025
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	31'385	30'430
Deicing	2'714	1'600
Check-in	3'488	3'502
Gate- und Transferschalter	2'531	2'504
Flugzeugenergieversorgungsanlage	13'647	13'155
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	5'138	4'925
Übrige Entgelte	6'017	5'643
Total Aviation-Entgelte	64'920	61'759
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'015	1'024
Restliche Erträge	2'519	2'151
Total übrige Aviation-Erträge	3'534	3'175
Total Aviation-Erträge	597'389	574'959
Retail, Tax & Duty Free	95'395	96'504
Food & Beverage	16'085	15'315
Werbeflächen und Promotion	17'006	16'340
Parking-Erträge	74'317	73'428
Übrige Kommerzerträge	13'956	13'402
Total Kommerz- und Parking-Erträge	216'759	214'989
Mieterträge und Pachtzinsen	87'719	94'291
Energie- und Nebenkostenverrechnung	24'475	22'927
Reinigung	4'553	4'248
Dienstleistungserträge	5'611	1'856
Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	122'358	123'322
Kommunikationsdienstleistungen	14'122	14'420
Consultingerträge	9'610	6'328
Übrige Dienstleistungen und Diverses	19'398	20'497
Catering	1'832	1'701
Treibstoffgebühren	7'505	7'263
Total Erträge aus Dienstleistungen	52'467	50'209
Total Non-Aviation-Erträge	391'584	388'520
Total Erträge	988'973	963'479

Gegenüber dem Vorjahr steigerten sich die Erträge von CHF 963.5 Mio. auf CHF 989.0 Mio. (+2.6 %). Sowohl die Aviation-Erträge als auch die Non-Aviation-Erträge entwickelten sich positiv.

Von den Gesamterträgen entfallen rund 60% auf Aviation-Erträge, die im Berichtsjahr CHF 597.4 Mio. (+3.9 %) betrugen. Unterproportional entwickelten sich die Non-Aviation-Erträge, die sich um CHF 3.1 Mio. (+0.8 %) auf CHF 391.6 Mio. erhöhten.

3 PERSONALAUFWAND

(CHF in 1'000)	2015	2014
Löhne und Gehälter	141'244	141'231
Personalvorsorgekosten		
für leistungsorientierte Pläne ¹⁾	1'280	14'009
für beitragsorientierte Pläne	0	0
Sozialversicherungsbeiträge	13'072	13'264
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmer	12'249	12'400
Total Personalaufwand	167'845	180'904
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen) ²⁾	1'462	1'470
Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitstellen) ²⁾	1'474	1'450
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle per 31. Dezember	114	125

1) Siehe Ziffer 21, Leistungen an Arbeitnehmer.

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

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Die Flughafen Zürich AG gibt denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden 118 Aktien (Vorjahr 134 Aktien) im Wert von CHF 85'918 (Vorjahr CHF 77'575) 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 das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) exklusive Lärmkomponenten respektive die Abweichung des tatsächlich erreichten gegenüber dem Ziel-EBIT (ohne Lärm). Die Beurteilung des Erreichungsgrads der persönlichen Ziele erfolgt im Rahmen des jährlich durchgeführten Management-by-Objectives-Prozesses. Sowohl der Entscheidung 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 47 bis 50 verwiesen.

	2015	2014	2014 ¹⁾	Abgabekurs ¹⁾
(Empfänger)	(CHF in 1'000)	(CHF in 1'000)	(Stück)	(CHF)
Mitglieder der Geschäftsleitung	288	374	509	766.00
Mitglieder des Kaders	697	653	873	766.00
Anpassung Ausgabewert im Folgejahr an Börsenkurs ²⁾	31	48		
Total	1'016	1'075	1'382	766.00

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 2015 (Gewährungszeitpunkt) um CHF 31'331 höher als der Abgrenzungsbetrag des Bonusteils für das Geschäftsjahr 2015 per Jahresende 2014.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Erreichungsgrad des massgebenden Betriebsergebnisses respektive der persönlichen Zielerreichung wurde der Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2015 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 1'307 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 47 bis 50).

Optionsprogramm

Bei der Flughafen Zürich AG besteht kein Optionsprogramm.

4 ANDERE BETRIEBSKOSTEN

(CHF in 1'000)	2015	2014
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	21'208	21'198
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	11'068	12'599
Weitere Betriebskosten	7'873	7'245
Versicherungen und Selbstbehalte	3'275	3'601
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	1'997	2'417
Kosten eigener Fahrzeugpark	2'213	2'929
Kommunikationskosten	1'617	1'686
Passagierdienste	1'954	1'245
Total andere Betriebskosten	51'205	52'920

5 AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN SOWIE ANDERE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

(CHF in 1'000)	2015	2014
Aktiviertete Eigenleistungen	12'282	12'803
Andere Erträge	35'014	411
Aktiviertete Eigenleistungen und andere Erträge	47'296	13'214
Andere Aufwendungen	-98'114	-2'692
Andere Aufwendungen	-98'114	-2'692
Total aktiviertete Eigenleistungen sowie andere Erträge und Aufwendungen	-50'818	10'522

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 12.3 Mio. (Vorjahr CHF 12.8 Mio.) handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen.

Die Zunahme in der Position «Andere Erträge» ist mit dem Gewinn aus dem Teilverkauf des Grundstücks für «The Circle» und der damit zusammenhängenden Entstehung der Miteigentümerstruktur in der Höhe von CHF 34.6 Mio. begründet (siehe Ziffer 8, Sachanlagen).

In der Position «Andere Aufwendungen» ist insbesondere der Aufwand für die Erhöhung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen im Zusammenhang mit dem erweiterten Schallschutzprogramm in der Höhe von CHF 97.1 Mio. enthalten (siehe Ziffer 18, Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen).

6 FINANZERGEBNIS

(CHF in 1'000)	2015	2014
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	-16'370	-21'177
Abzüglich aktivierter Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	225	518
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	-16'145	-20'659
Leasingzins	-1'280	-1'830
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	-932	-1'546
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-1'575	-1'679
Übrige Zinsaufwendungen	-138	-78
Total Zinsaufwand	-20'070	-25'792
Verlust auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	-1'196	-1'699
Übriger Finanzaufwand	-2'162	-2'748
Währungsverluste	-557	-158
Zinsaufwand Aufzinsung Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	-17'023	-7'706
Total Finanzaufwand	-41'008	-38'103
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	2'740	3'784
Zinsertrag Post- und Bankguthaben / Darlehen	89	184
Verzugszinsen	1	5
Total Zinsertrag	2'830	3'973
Währungsgewinne	761	282
Übrige Finanzerträge	12	5
Total Finanzertrag	3'603	4'260
Finanzergebnis	-37'405	-33'843

Das Finanzergebnis der Flughafen Zürich AG beträgt für das Geschäftsjahr 2015 CHF -37.4 Mio. und liegt damit unter demjenigen der Vorjahresperiode von CHF -33.8 Mio.

Der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen fiel im Berichtsjahr CHF 4.8 Mio. oder 22.7 % tiefer aus als in der Vorjahresperiode und beträgt CHF 16.4 Mio. Die Einsparungen sind auf die vollständige Rückzahlung des US Private Placement im April 2015 zurückzuführen.

Die Zunahme des Zinsaufwands für die Aufzinsung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen sowie formelle Enteignungen um CHF 9.3 Mio. ist vor allem auf die Reduktion des Diskontsatzes von 1.1 % auf 0.4 % bzw. 0.3 % zurückzuführen (siehe Ziffer 18, Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen sowie formelle Enteignungen).

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit sind im Jahr 2015 mit einem Durchschnittszinssatz von 1.87 % (Vorjahr 2.24 %) berechnet worden.

7 ERTRAGSSTEUERN

(CHF in 1'000)	2015	2014
Steuern des laufenden Jahres	71'214	59'966
Steuern der Vorjahre	2'660	48
Total laufende Ertragssteuern	73'874	60'014
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	-21'712	-6'508
Erhöhung Steuersatz	1'331	0
Total latente Ertragssteuern	-20'381	-6'508
Total Ertragssteuern	53'493	53'506

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in 1'000)	2015	2014
Gewinn vor Ertragssteuern	233'300	259'427
Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz von 20.5 % (2014: 20.2 %)	47'845	52'456
Effekt aus Steuersatzänderungen auf latenten Ertragssteuern	1'331	0
Effekt aus anteiligem Ergebnis assoziierter Gesellschaften	576	0
Steuereffekte aus Vorperioden	2'660	48
Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde	0	727
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze Schweiz	-205	0
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze Ausland	130	273
Verschiedene Überleitungsposten	1'156	2
Total Ertragssteuern	53'493	53'506

8 SACHANLAGEN

Im Zusammenhang mit dem Projekt «The Circle» wurden 49 % der entsprechenden Landparzelle im Miteigentum an die Swiss Life AG veräussert. Der verbleibende Anteil am Grundstück, auf dem das Projekt realisiert wird, wurde in die Position «Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien» umgegliedert, da das Projekt «The Circle» als Rendite-liegenschaft qualifiziert (siehe Ziffer 9, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien). Weiter hat die Flughafen Zürich AG die bis zu diesem Zeitpunkt angefallenen Projektkosten für «The Circle» in die Miteigentümergeinschaft zwischen der Gesellschaft und der Swiss Life AG übertragen.

Projekte in Arbeit

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte die Flughafen Zürich AG CHF 160.2 Mio. in Projekte in Arbeit (Vorjahr CHF 246.7 Mio.). Der Rückgang ist dabei mit den Investitionen in das Projekt «The Circle» begründet, die ab dem Berichtsjahr in der Position «Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien» erfasst werden. Die grössten Positionen entfallen dabei auf folgende Projekte:

- Aufwertung Terminal 2 (CHF 38.2 Mio.)
- Verschiedene werterhaltende Unterhaltsarbeiten an Hoch- und Tiefbauten (CHF 36.2 Mio.)
- Erweiterung Parking-Anlagen (CHF 21.8 Mio.)
- Neugestaltung der Vorfahrten (CHF 19.6 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 ursprünglich vorgesehenen Laufzeit von 17 Jahren in Kraft gesetzt. In den Jahren 2004 bis 2014 sind weitere elf Tranchen im Gesamtwert von CHF 28.2 Mio. dazugekommen. Der Leasingrahmenvertrag sowie auch die 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.

Abschreibungen

Mit den Abschreibungen auf Sachanlagen von CHF 219.7 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 0.8 Mio. verrechnet.

Impairment

Die Flughafen Zürich AG erstellt freiwillig eine jährliche Kontrollrechnung auf Unternehmensstufe, um festzustellen, ob Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse bei den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (siehe Ziffer 10, Immaterielle Vermögenswerte) vorliegen. Als Grundlage für die Berechnung dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG sowie diverse Annahmen betreffend die zukünftige Entwicklung (z. B. Passagier- und Verkehrsaufkommen, Investitionen, Hub-Status Flughafen Zürich sowie Diskontierungssatz). Die Kontrollrechnung per 31. Dezember 2015 zeigt, dass keine solchen Indikatoren vorliegen.

Die Sachanlagen haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Anlagen in Leasing	Projekte in Arbeit	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen
Anschaffungswerte							
Bestand per 1. Januar 2014	110.2	1'568.2	4'025.5	105.2	250.9	265.2	6'325.2
Zugänge				7.4	246.7		254.1
Abgänge		-41.7	-84.1			-13.9	-139.7
Transfers		88.5	119.6		-224.5	16.4	0.0
Reklassifizierung					-4.5		-4.5
Bestand per 31. Dezember 2014	110.2	1'615.0	4'061.0	112.6	268.6	267.7	6'435.1
Bestand per 1. Januar 2015	110.2	1'615.0	4'061.0	112.6	268.6	267.7	6'435.1
Zugänge					160.2		160.2
Abgänge	-0.9	-53.6	-56.3		-31.5	-6.6	-148.9
Transfers		98.5	25.0		-135.7	12.2	-0.0
Reklassifizierung	-1.0	-0.3			-34.4		-35.7
Bestand per 31. Dezember 2015	108.3	1'659.6	4'029.7	112.6	227.2	273.3	6'410.7
Abschreibungen / Wertberichtigungen							
Bestand per 1. Januar 2014	0.0	-785.6	-2'354.6	-69.0	0.0	-179.0	-3'388.2
Zugänge		-49.8	-139.8	-10.7		-16.0	-216.3
Abgänge		41.6	82.6			13.7	137.9
Bestand per 31. Dezember 2014	0.0	-793.8	-2'411.8	-79.7	0.0	-181.3	-3'466.6
Bestand per 1. Januar 2015	0.0	-793.8	-2'411.8	-79.7	0.0	-181.3	-3'466.6
Zugänge		-51.5	-140.5	-11.2		-16.5	-219.7
Abgänge		53.5	55.0			6.5	115.0
Bestand per 31. Dezember 2015	0.0	-791.8	-2'497.3	-90.9	0.0	-191.3	-3'571.3
Zuwendungen der öffentlichen Hand							
Bestand per 1. Januar 2014	0.0	0.0	-1.5	0.0	-3.5	0.0	-5.0
Zugänge		-1.2			1.2		0.0
Abgänge			0.5				0.5
Bestand per 31. Dezember 2014	0.0	-1.2	-1.0	0.0	-2.3	0.0	-4.5
Zugänge		-2.7	-0.5		-2.3	-0.2	-5.7
Abgänge		0.3	0.5				0.8
Bestand per 31. Dezember 2015	0.0	-3.6	-1.0	0.0	-4.6	-0.2	-9.4
Nettobuchwert per 1. Januar 2014	110.2	782.6	1'669.4	36.2	247.4	86.2	2'932.0
Nettobuchwert per 31. Dezember 2014	110.2	820.0	1'648.2	32.9	266.3	86.4	2'964.0
Nettobuchwert per 31. Dezember 2015	108.3	864.2	1'531.4	21.7	222.6	81.8	2'830.0

9 ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

(CHF in 1'000)	Land	Projekt in Arbeit	Total als Finanz- investition gehaltene Immobilien
Anschaffungswerte			
Bestand per 1. Januar 2015	0	0	0
Zugänge	0	39'538	39'538
Reklassifizierung	950	33'086	34'036
Bestand per 31. Dezember 2015	950	72'624	73'574
Abschreibungen / Wertberichtigungen			
Bestand per 1. Januar 2015	0	0	0
Zugänge	0	0	0
Bestand per 31. Dezember 2015	0	0	0
Nettobuchwert per 1. Januar 2015	0	0	0
Nettobuchwert per 31. Dezember 2015	950	72'624	73'574

Projekt «The Circle»

Am 5. Februar 2015 haben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG den Kaufvertrag für das anteilige Grundstück von «The Circle» beurkundet und zum Eintrag ins Grundbuch angemeldet. Damit ist die in den Finanzierungsverträgen vorgesehene Miteigentümergeinschaft zwischen den beiden Partnern entstanden, bei der die Flughafen Zürich AG mit 51 % und die Swiss Life AG mit 49 % beteiligt sind. Anschliessend hat die Flughafen Zürich AG die bisher angefallenen Projektkosten für «The Circle» in die Miteigentümergeinschaft übertragen (siehe Ziffer 8, Sachanlagen).

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

Der anteilige Vermögenswert an der sich im Bau befindlichen Immobilie «The Circle» qualifiziert dabei als Renditeliegenschaft gemäss IAS 40. Die Flughafen Zürich AG hat sich in diesem Zusammenhang für die Anwendung des Anschaffungskosten-Modells (Cost-Prinzip) entschieden. Das ausgewiesene Grundstück «The Circle» mit einem Wert von CHF 1.0 Mio. stellt dabei den Anschaffungswert der anteiligen Landparzelle dar, auf dem das Projekt realisiert wird. Die Position «Projekt in Arbeit» in der Höhe von CHF 72.6 Mio. beinhaltet die bisher aufgelaufenen anteiligen Herstellungskosten (Projekt- sowie Baukosten).

Der aktuelle Marktwert (Fair Value) von «The Circle» beträgt per Bilanzstichtag CHF 118.3 Mio. Die Ermittlung des entsprechenden Wertes erfolgte durch einen externen Gutachter mittels der Discounted-Cashflow-Methode (Stufe 3). Der Fair Value wird bei dieser Methode aufgrund der Summe aller in Zukunft zu erwartenden, auf den heutigen Zeitpunkt diskontierten Nettoerträge (vor Steuern, Zinszahlungen, Abschreibungen und Amortisationen) bestimmt. Der Diskontierungssatz wird dabei in Abhängigkeit der jeweiligen Chancen und Risiken marktgerecht und risikoadjustiert festgelegt.

10 IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

(CHF in 1'000)	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Übrige immaterielle Vermögenswerte	Total immaterielle Vermögenswerte
Anschaffungswerte			
Bestand per 1. Januar 2014	326'596	77'497	404'093
Zugänge	0	0	0
Abgänge	-116'553	-4'172	-120'725
Reklassifizierung	0	4'454	4'454
Bestand per 31. Dezember 2014	210'043	77'779	287'822
Bestand per 1. Januar 2015	210'043	77'779	287'822
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	-9'975	-9'975
Reklassifizierung	0	1'582	1'582
Bestand per 31. Dezember 2015	210'043	69'386	279'429
Abschreibungen / Wertberichtigungen			
Bestand per 1. Januar 2014	-36'648	-65'942	-102'590
Zugänge	-7'483	-5'603	-13'086
Abgänge	0	4'042	4'042
Bestand per 31. Dezember 2014	-44'131	-67'503	-111'634
Bestand per 1. Januar 2015	-44'131	-67'503	-111'634
Zugänge	-4'556	-4'706	-9'262
Abgänge	0	9'688	9'688
Bestand per 31. Dezember 2015	-48'687	-62'521	-111'208
Nettobuchwert per 1. Januar 2014	289'948	11'555	301'503
Nettobuchwert per 31. Dezember 2014	165'912	10'276	176'188
Nettobuchwert per 31. Dezember 2015	161'356	6'865	168'221

Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung

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

Gestützt auf die erste Lärmkostenschätzung per Mitte 2008 und die vertragliche Auslösung einer Vorfinanzierung für alte Lärmverbindlichkeiten 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 und in gleicher Höhe als immaterieller Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Zudem wurde im gleichen Zeitpunkt ein Anteil des Airport Zurich Noise Fund in Höhe von CHF 115.4 Mio., der im Rahmen der Vorfinanzierungslösung für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung der alten Lärmverbindlichkeiten an den Kanton Zürich weitergeleitet wurde, ebenfalls als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG wurde die Vorfinanzierung für die alten Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich auf den 30. November 2014 vertraglich 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 wurde ein Betrag von CHF 107.7 Mio. zurückgestellt und gemäss dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz im gleichen Betrag als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Gleichzeitig 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.

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2015 weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 161.4 Mio. (Vorjahr CHF 165.9 Mio.) aus. Die Amortisation erfolgt linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis Mai 2051).

Impairment

Die Flughafen Zürich AG erstellt freiwillig eine jährliche Kontrollrechnung auf Unternehmensstufe, um festzustellen, ob Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse bei den Sachanlagen (siehe Ziffer 8, Sachanlagen) und den immateriellen Vermögenswerten vorliegen. Als Grundlage für die Berechnung dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG sowie diverse Annahmen betreffend die zukünftige Entwicklung (z. B. Passagier- und Verkehrsaufkommen, Investitionen, Hub-Status Flughafen Zürich sowie Diskontierungssatz). Die Kontrollrechnung per 31. Dezember 2015 zeigt, dass keine solchen Indikatoren vorliegen.

11 FINANZANLAGEN AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 19, Airport Zurich Noise Fund)	69'964	49'005
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 19, Airport Zurich Noise Fund)	257'373	217'252
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	327'337	266'257

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 2015 zwischen 0.00 % und 3.375 % (2014: zwischen 0.25 % und 3.375 %). Siehe auch Ziffer 14, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen, und Ziffer 19, Airport Zurich Noise Fund. Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt (siehe Ziffer 6, Finanzergebnis, und Ziffer 23.1 a), Finanzielles Risk Management, i), Ausfallrisiko).

12 BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN GESELLSCHAFTEN

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Bangalore International Airport Ltd., Bengaluru (Indien)		
Kapital: INR 3'846 Mio. (Vorjahr INR 3'846 Mio.) / Beteiligungsquote 5.0 % (Vorjahr 5.0 %)	8'617	6'980
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 %)	4'223	6'135
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S. A., Belo Horizonte (Brasilien)		
Kapital: BRL 144 Mio. (Vorjahr BRL 144 Mio.) / Beteiligungsquote 25.0 % (Vorjahr 25.0 %)	2'538	11'230
Administradora Unique IDC C.A., Porlamar (Venezuela)		
Kapital VEB 25 Mio. (Vorjahr VEB 25 Mio.) / Beteiligungsquote 49.5 % (Vorjahr 49.5 %)	0	0
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Porlamar (Venezuela)		
Kapital VEB 10 Mio. (Vorjahr VEB 10 Mio.) / Beteiligungsquote 49.5 % (Vorjahr 49.5 %)	0	0
Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	15'378	24'345

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. Der Operations- und Management-Vertrag der Flughafen Zürich AG mit BIAL lief am 23. Mai 2015 nach zehnjähriger Laufzeit aus. Bis zu diesem Zeitpunkt flossen der Gesellschaft aus diesem Vertrag entsprechende Erträge zu. Sieben Jahre nach Inbetriebnahme des Flughafens in Bengaluru hat sich die Gesellschaft aus der operativen Verantwortung zurückgezogen, ist aber als Aktionärin weiterhin im Verwaltungsrat von BIAL vertreten.

Obwohl die Gesellschaft weniger als 20 % an BIAL besitzt, beurteilt das Management der Flughafen Zürich AG den Einfluss auf die Beteiligung auch nach Auslaufen des oben erwähnten Vertrags als nach wie vor massgeblich. Diese Einschätzung basiert neben dem Einsitz im Verwaltungsrat von BIAL auf der Tatsache, dass die Gesellschaft einerseits als «Private Promoter» nach wie vor massgeblichen Einfluss auf wesentliche Entscheide von BIAL hat und andererseits die Flughafen Zürich AG gemeinsam mit den übrigen «Private Promoters» (GVK und Siemens) massgeblich am Entscheidungsprozess bezüglich strategischer Themen von BIAL beteiligt ist. Aufgrund dieser Einschätzung wird die Beteiligung auch weiterhin mittels der Equitymethode bewertet.

Lateinamerika

Neben der vollkonsolidierten Mehrheitsbeteiligung 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, hält die Flughafen Zürich AG aufgrund ihrer 49%-Beteiligung an A-port Chile S. A. indirekt Anteile an den Konzessionärsgesellschaften 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 11.5 Mio. Passagieren im Jahr 2015 (Zunahme um 4 % im Vergleich zu 2014) gehört Confins zu den wichtigsten Flughäfen in Brasilien und entwickelt sich zu einer zentralen Inlandverkehrsdrehscheibe.

Die Flughafen Zürich AG ist mit 25 % an einem privaten Konsortium beteiligt, das wiederum 51 % am lokalen Flughafenunternehmen Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S. A. kontrolliert – die restlichen 49 % der Aktien werden von der staatlichen Infraero gehalten. Die Flughafen Zürich AG stellt den Leiter für den Kommerz-bereich sowie den Flugbetriebsleiter. Im Dezember 2014 unterzeichnete die Flughafen Zürich AG zudem ein Operations-, Management- und Service-Agreement (OMSA) mit der Konzessionärsgesellschaft. Aus diesem Dienstleistungsvertrag fliessen der Flughafen Zürich AG entsprechende Erträge zu.

Venezuela

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

Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Mio. sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang (rund USD 15.3 Mio., aufgelaufen per 31. Dezember 2015) an das Konsortium verpflichtet. Der Flughafen Zürich AG stehen 50 % der Gesamtsumme der Zahlungen zu.

Venezuela hat innerhalb der möglichen Frist vom 18. März 2015 die Aufhebung des ICSID-Schiedsspruchs aufgrund Verletzung von Verfahrensvorschriften verlangt. Es wurde ein neues Dreier-Schiedsgericht bestellt, das über die Aufhebung des Schiedsspruchs entscheiden wird. Die mündliche Verhandlung findet Mitte August 2016 statt. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

Weitere Angaben

In den nachfolgenden Tabellen 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 (soweit erforderlich) für Zwecke der Bilanzierung nach der Equitymethode entsprechend angepasst.

Bangalore International Airport Ltd.

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Umsatz	167'863	126'561
Gewinn	38'799	5'895
Gesamtergebnis	38'799	5'895
Anlagevermögen	519'936	445'480
Umlaufvermögen	68'103	113'086
Langfristiges Fremdkapital	-337'884	-317'496
Kurzfristiges Fremdkapital	-77'809	-101'465
Nettoreinvermögen	172'346	139'605
Beteiligungsquote	5 %	5 %
Buchwert der assoziierten Beteiligung	8'617	6'980

A-port Chile S. A.

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Umsatz	7'029	8'486
Gewinn	-2'044	326
Gesamtergebnis	-2'044	326
Anlagevermögen	40'310	48'341
Umlaufvermögen	3'288	6'010
Langfristiges Fremdkapital	-28'842	-38'028
Kurzfristiges Fremdkapital	-6'138	-3'803
Nettoreinvermögen	8'618	12'520
Beteiligungsquote	49 %	49 %
Buchwert der assoziierten Beteiligung	4'223	6'135

Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S. A.

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Umsatz	93'659	27'817
Gewinn	-20'819	-8'206
Gesamtergebnis	-20'819	-8'206
Anlagevermögen	337'947	400'138
Umlaufvermögen	29'238	113'801
Langfristiges Fremdkapital	-318'852	-432'310
Kurzfristiges Fremdkapital	-38'180	-36'708
Nettoreinvermögen	10'153	44'921
Beteiligungsquote	25.0 %	25.0 %
Buchwert der assoziierten Beteiligung	2'538	11'230

13 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹⁾	100'134	102'814
Wertberichtigungen	-981	-1'209
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	99'153	101'605

1) In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 33.6 Mio. (2014: CHF 31.2 Mio.) enthalten. Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts 2015 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2015 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Schweiz	58'905	61'097
Europa	5'145	5'603
Indien	624	0
Lateinamerika	0	0
Andere	1'108	1'189
Total Aviation	65'782	67'889
Schweiz	31'994	34'028
Europa	79	80
Indien	384	6
Lateinamerika	1'173	364
Andere	722	447
Total Non-Aviation	34'352	34'925
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	100'134	102'814

Die Altersgliederung der Forderungen sah per Bilanzstichtag wie folgt aus:

	Forderungen brutto	Einzelwert- berichtigung	Pauschalwert- berichtigung	Forderungen brutto	Einzelwert- berichtigung	Pauschalwert- berichtigung
(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2014	31.12.2014
Nicht fällig	91'963	0	-446	97'057	0	-457
Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	4'660	0	-21	3'740	0	-16
Fällig zwischen 31 und 60 Tagen	889	0	-6	428	0	-2
Fällig über 61 Tage	2'622	-491	-17	1'589	-722	-12
Total	100'134	-491	-490	102'814	-722	-487

Die Wertberichtigung hat sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

	Einzelwertberichtigung		Pauschalwertberichtigung		Total Wertberichtigung	
(CHF in 1'000)	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Bestand per 1. Januar	-722	-121	-487	-558	-1'209	-679
Veränderung	231	-601	-3	71	228	-530
Bestand per 31. Dezember	-491	-722	-490	-487	-981	-1'209

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.

14 ÜBRIGE FORDERUNGEN UND RECHNUNGSABGRENZUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Noch nicht fakturierte Leistungen	13'302	10'055
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	1'317	1'703
Vorausbezahlte Leistungen	20'151	2'328
Aktive Rechnungsabgrenzungen	34'770	14'086
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	8'635	8'355
Sonstige Forderungen	220	1'470
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	43'625	23'911

Die übrigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen beinhalten die folgenden Finanzinstrumente:

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Noch nicht fakturierte Leistungen	13'302	10'055
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	1'317	1'703
Total Finanzinstrumente	14'619	11'758
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	8'635	8'355
Vorausbezahlte Leistungen	20'151	2'328
Sonstige Forderungen	220	1'470
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	43'625	23'911

Die Marchzinsen aus den vorhandenen liquiden Mitteln des Airport Zurich Noise Fund, die als separates Vermögen angelegt sind (siehe auch Ziffer 11, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund, und Ziffer 19, Airport Zurich Noise Fund), wurden periodengerecht abgegrenzt.

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

15 FLÜSSIGE MITTEL UND FESTGELDER

(CHF in 1'000)	31.12.2015		31.12.2014	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	227	0	201	0
Post- und Bankguthaben	336'743	49'149	109'337	37'558
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen ¹⁾	0	0	6'580	0
Call- und Festgelder ²⁾	35'000	0	110'008	0
Total flüssige Mittel	371'970	49'149	226'126	37'558
Kurzfristige Festgelder ³⁾	50'000	50'000	195'000	195'000
Langfristige Festgelder ³⁾	50'000	50'000	0	0
Total Festgelder	100'000	100'000	195'000	195'000

- 1) Betreffend Collateral siehe Ziffer 17, Finanzverbindlichkeiten.
2) Fälligkeit innerhalb von 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt.
3) Fälligkeit grösser als 90 Tage ab Erwerbszeitpunkt.

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

	Ursprungswährung	2015	2014	2015	2014
		Zinssätze in %	Zinssätze in %	Späteste Fälligkeit	Späteste Fälligkeit
Post- und Bankguthaben	CHF	-0.75 bis 0.02	0.00 bis 0.05	n/a	n/a
Collateral	CHF	-0.91 bis -0.01	-0.01 bis 0.00	n/a	n/a
Call- und Festgelder ¹⁾	CHF	0.00 bis 0.25	0.08 bis 0.25	n/a	25.02.2015
Festgelder ²⁾	CHF	-0.50 bis 0.40	0.14 bis 0.40	23.01.2017	23.12.2015

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

16 AKTIENKAPITAL UND RESERVEN

(Anzahl Aktien)	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 50)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Bestand per 1. Januar 2014	6'140'375	3'559	6'136'816
Erwerb von eigenen Aktien		855	-855
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-1'981	1'981
Bestand per 31. Dezember 2014	6'140'375	2'433	6'137'942
Erwerb von eigenen Aktien		308	-308
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-1'511	1'511
Bestand per 31. Dezember 2015	6'140'375	1'230	6'139'145

Aktienrechte

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

Eigene Aktien

Die Abgabe von eigenen Aktien an Mitarbeiter und Dritte erfolgt im Rahmen des Bonusprogramms, siehe dazu Ziffer 3, Personalaufwand, sowie Ziffer 23.6, 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:

	2015	2014
Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF	179'643'482	205'801'091
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'138'805	6'137'885
Einfluss der verwässernden Aktien	1'743	2'180
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'140'548	6'140'065
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	29.26	33.53
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	29.26	33.52

Ausschüttungsbegrenzung

Der für die Dividendenausschüttung zur Verfügung stehende Betrag basiert auf dem zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinn der Flughafen Zürich AG und wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts festgelegt. Diesbezüglich unterliegen per Bilanzstichtag Reserven in der Höhe von CHF 154.1 Mio. (2014: CHF 154.6 Mio.) infolge handelsrechtlicher Bestimmungen einer Ausschüttungssperre.

Dividenden

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 2015 vor, eine ordentliche Dividende von CHF 15.00 pro Aktie (insgesamt CHF 92.1 Mio.) aus dem Bilanzgewinn auszuschütten. Zudem beantragt der Verwaltungsrat die Auszahlung einer Zusatzdividende in der Höhe von CHF 16.00 pro Aktie (insgesamt CHF 98.2 Mio.) zulasten der Kapitaleinlagereserven.

Gemäss Generalversammlungsbeschluss vom 28. April 2015 hat die Flughafen Zürich AG für das Geschäftsjahr 2014 eine Dividende von CHF 13.50 pro Aktie bzw. insgesamt CHF 82.9 Mio. (ohne Dividenden auf eigenen Aktien) ausbezahlt.

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2015	2014
Öffentliche Hand	38.60 %	38.60 %
Private	3.69 %	3.34 %
Unternehmungen	3.35 %	2.48 %
Pensionskassen	1.68 %	1.52 %
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Bestände)	27.01 %	25.37 %
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	25.67 %	28.69 %
Total	100.00 %	100.00 %

	2015	2014
Anzahl Aktionäre	6'041	5'397

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

	2015	2014
Kanton Zürich	33.33 %	33.33 %
Stadt Zürich (inkl. städtischer Versicherungskasse)	5.05 %	5.05 %

17 FINANZVERBINDLICHKEITEN

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Anleihen	948'341	947'623
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	6'454	25'647
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	954'795	973'270
US Private Placement	0	54'436
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	19'195	13'247
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	19'195	67'683
Total Finanzverbindlichkeiten	973'990	1'040'953

Am 13. April 2015 wurde die letzte Tranche des US Private Placement per Endfälligkeit vollständig aus eigenen Mitteln zurückbezahlt.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden in Übereinstimmung mit den bestehenden Leasingverträgen insgesamt CHF 13.2 Mio. der ausstehenden Leasingverbindlichkeiten zurückbezahlt (2014: CHF 12.0 Mio.). Weiter hat im Vergleich zum Bilanzstichtag des Vorjahrs aufgrund der Fälligkeiten der ausstehenden Leasingraten eine Umgliederung von den langfristigen in die kurzfristigen Leasingverbindlichkeiten stattgefunden.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	31.12.2015	31.12.2015				
Finanzverbindlichkeiten	Nominalbetrag	Buchwert	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungs-termin
	(CHF in 1'000)	(CHF in 1'000)				
Anleihe	250'000	249'230	2011 – 2017	2.250 %	nein	5.5.
Anleihe	300'000	299'458	2012 – 2020	1.250 %	nein	3.7.
Anleihe	400'000	399'653	2013 – 2023	1.500 %	nein	17.4.
Leasingverbindlichkeiten EVA	6'454	6'454	2003 – 2020	3.476 %	nein	1. des Monats
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		954'795				

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

Zusätzlich bestehen per Bilanzstichtag unbenutzte Kreditlimiten in der Höhe von total CHF 239.9 Mio. (siehe Ziffer 23.1 a), Finanzielles Risk Management, ii), Liquiditätsrisiko).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Fällig innerhalb 1 Jahr	19'195	67'683
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	555'142	273'125
Fällig nach 5 Jahren	399'653	700'145
Total Finanzverbindlichkeiten	973'990	1'040'953

Absicherungsgeschäfte mit Hedge Accounting

Betreff	US Private Placement			
Laufzeit	2003 – 2015	Total Marktwerte brutto	Latente Steuern	Total Marktwerte netto
Kontraktwert	USD 275 Mio.			
Marktwerte (CHF in 1'000)				
Bestand per 31. Dezember 2013	49'615	49'615	-10'023	39'592
Marktwertanpassungen	-30'983	-30'983	6'258	-24'725
Bestand per 31. Dezember 2014	18'632	18'632	-3'765	14'867
Marktwertanpassungen	-18'632	-18'632	3'765	-14'867
Bestand per 31. Dezember 2015	0	0	0	0

Mit der Rückzahlung des US Private Placement per 13. April 2015 wurde auch der entsprechende Cross Currency Interest Rate Swap aufgelöst. Die Gesellschaft hält per 31. Dezember 2015 keine Absicherungsgeschäfte mehr, die im Rahmen von Hedge Accounting designiert sind. Im Vorjahr war der Verkehrswert des derivativen Finanzinstruments für die Absicherung des US Private Placement in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» bilanziert (siehe auch Ziffer 22, 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 wurde im Vorjahr für das Hedge Accounting in zwei Komponenten aufgeteilt: Eine Komponente diente der Absicherung der Fremdwährungsrisiken, die andere Komponente der Absicherung der Zinsrisiken. Die Fremdwährungsabsicherung der Nominalbeträge wurde als Fair Value Hedge behandelt. Sowohl die Fremdwährungsanpassung auf der Finanzverbindlichkeit als auch die Marktwertanpassung der Fremdwährungskomponente des Swaps wurden erfolgswirksam erfasst. Die Zinskomponente des Swaps wurde als Cashflow Hedge eingestuft. Entsprechend wurden Marktwertveränderungen der Zinskomponente der Absicherungsinstrumente im Eigenkapital ausgewiesen (siehe auch Veränderung des Konzerneigenkapitals). Sobald die abgesicherten Zinszahlungen eintraten, wurden die Marktwertveränderungen in die Erfolgsrechnung umgebucht.

Die kumulierten Fremdwährungsschwankungen auf den abgesicherten Finanzverbindlichkeiten wurden im Berichtsjahr aufgrund der Auflösung des Cross Currency Interest Rate Swap ebenfalls aufgelöst:

(CHF in 1'000)	US Private Placement	Total Fremdwährungsschwankungen brutto	Latente Steuern	Total Fremdwährungsschwankungen netto
Bestand per 31. Dezember 2013	-48'477	-48'477	9'792	-38'685
Fremdwährungsschwankung	29'977	29'977	-6'055	23'922
Bestand per 31. Dezember 2014	-18'500	-18'500	3'737	-14'763
Fremdwährungsschwankung	18'500	18'500	-3'737	14'763
Bestand per 31. Dezember 2015	0	0	0	0

Mit der Auflösung des Cross Currency Interest Rate Swap sind per Bilanzstichtag keine nicht realisierten Gewinne/Verluste mehr vorhanden, die in den Hedging Reserven als Position des Konzerneigenkapitals ausgewiesen waren:

(CHF in 1'000)	Brutto	Latente Steuern	Netto
Bestand per 31. Dezember 2013	-1'138	231	-907
Marktwertanpassung	-1'233	249	-984
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	2'239	-452	1'787
Bestand per 31. Dezember 2014	-132	28	-104
Marktwertanpassung	-494	101	-393
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	626	-129	497
Bestand per 31. Dezember 2015	0	0	0

Sicherheiten zu vorstehenden Absicherungsgeschäften

Per Bilanzstichtag sind keine Absicherungsgeschäfte mehr vorhanden. Im Vorjahr musste die Gesellschaft aufgrund des negativen Marktwerts des Cross Currency Interest Rate Swap des US Private Placement Sicherheiten in Form eines «Collateral» leisten.

(CHF in 1'000)	Ursprungswährung	2015 Zinssätze in %	2014 Zinssätze in %	31.12.2015	31.12.2014
Flüssige Mittel, fällig innerhalb von 90 Tagen	CHF	n / a	-0.01 bis 0.00	-	6'580

Übersicht Leasingverbindlichkeiten

Die unten dargestellten Leasingverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen die unter Ziffer 8, Sachanlagen, 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).

Zur Beschaffung von Fahrzeugen für den VIP-Service wurde im Oktober 2015 ein Rahmen-Leasingvertrag über CHF 0.5 Mio. abgeschlossen. Dieser Rahmenvertrag steht bis zum 31. Oktober 2016 für die Finanzierung von Leasingfahrzeugen mit maximal 60 Monaten Laufzeit zur Verfügung. Per Bilanzstichtag war der Rahmenvertrag noch unbenutzt.

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	19'817	14'528
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	6'867	25'476
Fällig nach 5 Jahren	0	1'207
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	26'684	41'211
Zukünftige Zinsen	-1'035	-2'317
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	25'649	38'894
Fällig innerhalb 1 Jahr	19'195	13'247
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	6'454	24'452
Fällig nach 5 Jahren	0	1'195

18 RÜCKSTELLUNG LÄRM- UND ANWOHNERSchUTZ SOWIE FORMELLE ENTEIGNUNGEN

(CHF in 1'000)	Lärm- und Anwohnerschutz	Formelle Enteignungen	Total
Bestand per 1. Januar 2014	65'660	239'702	305'362
Auszahlung ¹⁾	-21'405	-990	-22'395
Erhöhung Rückstellung	0	107'691	107'691
Zinsaufwand Aufzinsung ²⁾	1'808	5'897	7'705
Bestand per 31. Dezember 2014	46'063	352'300	398'363
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
Bestand per 1. Januar 2015	46'063	352'300	398'363
Auszahlung ¹⁾	-14'272	-12'529	-26'801
Erhöhung Rückstellung	97'135	0	97'135
Zinsaufwand Aufzinsung ³⁾	2'487	14'536	17'023
Bestand per 31. Dezember 2015	131'413	354'307	485'720
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres)	14'970	19'970	34'940
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	116'443	334'337	450'780

- 1) Im Auszahlungsbetrag bei den formellen Enteignungen sind nur die effektiven Zahlungen von Minderwerten berücksichtigt, nicht aber die gemäss Reglement des Airport Zurich Noise Fund weiteren damit verbundenen externen Kosten (siehe Ziffer 19, Airport Zurich Noise Fund).
- 2) Im Vorjahr erfolgte eine Neueinschätzung des Diskontsatzes sowie der zeitlichen Verteilung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse.
- 3) Im Berichtsjahr erfolgte eine Neueinschätzung des Diskontsatzes sowie der zeitlichen Verteilung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse.

Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) verpflichtete die Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit dem Gesuch zum Betriebsreglement 2014, bis Ende Juni 2015 ein erweitertes Schallschutzprogramm einzureichen. Zusätzlich zu den bisher geschätzten CHF 240.0 Mio. für den Lärm- und Anwohnerschutz verabschiedete der Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 22. Juni 2015 in diesem Zusammenhang weitere Massnahmen in der Höhe von CHF 100.0 Mio. Der Barwert dieser zusätzlichen Kosten wurde per sofort zurückgestellt, was zu einer erfolgswirksamen Belastung der Konzernrechnung in der Höhe von CHF 97.1 Mio. vor Steuern führte (siehe Ziffer 5, Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge und Aufwendungen, netto).

Die Gesellschaft hat sich damit aufgrund bereits vorgenommener und neu angekündigter Massnahmen zu Gesamtkosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen in der Höhe von nominal rund CHF 340.0 Mio. (bisher CHF 240.0 Mio.) verpflichtet. Bis zum Bilanzstichtag wurden gesamthaft CHF 206.6 Mio. ausgegeben. Die geschätzten ausstehenden Kosten sind im obigen Rückstellungsspiegel zum Barwert dargestellt. Der Diskontsatz für die Aufzinsung der nominellen Zahlungsströme reduzierte sich insbesondere aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus auf 0.4 % (Vorjahr 1.1 %). Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen unter Einbezug des erweiterten Schallschutzprogramms bis Ende 2025 (bisher 2020) abgeschlossen werden können.

Rückstellung für formelle Enteignungen

Aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG wurde die Vorfinanzierung für die alten Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich auf den 30. November 2014 vertraglich 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 wurde ein Betrag von CHF 107.7 Mio. zurückgestellt und gemäss dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz im gleichen Betrag als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert (siehe Ziffer 10, 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 74 und 75) sind per Bilanzstichtag CHF 354.3 Mio. abdiskontiert als Rückstellung für formelle Enteignungsentschädigungen für sämtliche Lärmverbindlichkeiten zurückgestellt (Nominalwert CHF 357.8 Mio.). Der Diskontsatz für die Aufzinsung der nominellen Zahlungsströme beträgt neu 0.3 % (Vorjahr 1.1 %). Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2020 abgeschlossen werden können.

19 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.

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 74 und 75), stellt sich die Situation des Airport Zurich Noise Fund per Bilanzstichtag wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2015	2014
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	491'396	300'197
Total Einnahmen Lärmgebühren	10'865	15'651
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-17'779	-46'406
Total Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	-12'954	-1'942
Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	471'528	267'500
Operative Kosten	-3'137	-3'892
Zinsertrag aus Finanzanlagen	3'897	3'820
Marktwertveränderung Finanzanlagen	652	1'423
Realisierte Kursgewinne/ -verluste Finanzanlagen	-1'196	-1'699
Übernahme Anteil Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich per 30. November 2014	0	224'244
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	471'744	491'396

1) Neben den Zahlungen für formelle Enteignungsschädigungen sind in diesem Betrag auch die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) enthalten (siehe Ziffer 18, Rückstellung Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen).

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 15, Flüssige Mittel und Festgelder)	49'149	37'558
Festgelder (siehe Ziffer 15, Flüssige Mittel und Festgelder)	100'000	195'000
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 11, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	69'964	49'005
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 11, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	257'373	217'252
Abgrenzung gegenüber Flughafen Zürich AG ¹⁾	-4'742	-7'419
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	471'744	491'396

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)	2016	2017	2018	2019	2020ff.	Total
Flüssige Mittel	49'149	0	0	0		49'149
Festgelder	100'000	0	0	0		100'000
AAA	46'665	25'423	29'530	8'131	52'971	162'720
AA+ / AA / AA-	15'200	4'013	33'003	12'252	15'990	80'458
A+ / A / A-	0	11'330	0	1'995	10'055	23'380
Ohne Rating	8'099	6'779	14'987	0	30'914	60'779
Übrige ¹⁾	-4'742	0	0	0		-4'742
Total investierte Mittel						
Airport Zurich Noise Fund	214'371	47'545	77'520	22'378	109'930	471'744
in %	45.44	10.08	16.43	4.74	23.31	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.

20 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 20.5% aus (2014: 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)	2015	2014
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1. Januar	83'773	104'662
Veränderung Steuersatz, über Hedging-Reserve berücksichtigt	0	0
Veränderung Steuersatz, über OCI berücksichtigt	-86	0
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	1'331	0
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swap, über Hedging-Reserve gebucht	-101	-249
Cross Currency Interest Rate Swap, Umbuchung in Erfolgsrechnung	129	452
Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht	-5'095	-14'584
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	-21'713	-6'508
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember	58'238	83'773

Die latenten Steuern lassen sich folgenden Bilanzpositionen zuordnen:

(CHF in 1'000)	31.12.2015		31.12.2014	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Sachanlagen und übrige immaterielle Anlagen		20'926		24'504
Beteiligungen und übrige Finanzanlagen		2'274		1'577
Erneuerungsfonds		32'206		30'625
Fluglärmthematik		35'291		56'855
Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten		0		43
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		340		480
Vorsorgeverpflichtung	33'058		30'504	
Cross Currency Interest Rate Swap	0		3'765	
Private Placements		0		3'737
Diverse Positionen		259		221
Latente Steueraktiven / -verbindlichkeiten	33'058	91'296	34'269	118'042
Verrechnung von Aktiven und Passiven	-33'058	-33'058	-34'269	-34'269
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto	0	58'238	0	83'773

Per 31. Dezember 2015 konnten sämtliche aus den Vorjahren noch bestehenden steuerlichen Verlustvorträge von Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG geltend gemacht werden.

21 LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

(CHF in 1'000)

	31.12.2015	31.12.2014
Nettovorsorgeverpflichtungen	-158'147	-147'040
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer	-10'813	-9'610
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-168'960	-156'650

21.1 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. 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 2015 einen (ungeprüften) Deckungsgrad von 96.1 % (Vorjahr 99.3 %) 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. Seit 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.

Planänderung der BVK per 1. Januar 2017

Der Stiftungsrat der BVK hat am 7. Juli 2015 beschlossen, zur langfristigen finanziellen Sicherung der Renten die versicherungstechnischen Grundlagen auf den 1. Januar 2017 anzupassen und den technischen Zins von heute 3.25 % auf 2.0 % zu senken. Die Anpassung führt auch zu einer Anpassung der Rentenumwandlungssätze und zu grundsätzlich höheren Sparbeiträgen für Arbeitnehmer und Arbeitgeber. Die durch die Flughafen Zürich AG zu entrichtenden altersabhängigen Sparbeiträge für alle versicherten Personen betragen ab 1. Januar 2017 6.0 % bis 17.4 % des versicherten Lohns (bisher 7.2 % bis 14.4 %). Die vom Arbeitnehmer zu übernehmenden Risikobeiträge sinken demgegenüber von 1.8 % auf 1.2 %. Bis zum 20. Altersjahr (bisher 23. Altersjahr) fällt nur der Risikobeitrag an.

Die Planänderung, die im vorliegenden Fall gemäss IAS 19.103 zum Zeitpunkt der Ankündigung zu erfassen ist, führte im Berichtsjahr zu einem erfolgswirksam nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand in der Höhe von CHF 17.9 Mio.

Erläuterungen zu den Beträgen in der Konzernrechnung

Die versicherungsmathematische Bewertung der leistungsorientierten Verpflichtungen per 31. Dezember 2015 und des Dienstzeitaufwands wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des Planvermögens wurde per 31. Dezember 2015 basierend auf den zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses bekannten Informationen bestimmt.

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

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

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-612'545	-579'673
Marktwert des Planvermögens	454'398	432'633
In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen	-158'147	-147'040

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2015	2014
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-579'673	-475'518
Laufender Dienstzeitaufwand	-18'921	-13'830
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	17'899	27
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-6'244	-10'249
Arbeitnehmerbeiträge	-9'429	-9'222
Ausbezahlte Leistungen	11'245	14'168
Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)	-6'388	-257
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	3'631	0
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	-24'665	-84'792
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-612'545	-579'673

Per 31. Dezember 2015 beträgt die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtungen 17.4 Jahre (Vorjahr 16.6 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2015	2014
Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar	432'633	399'680
Arbeitgeberbeiträge	16'804	16'508
Arbeitnehmerbeiträge	9'429	9'222
Ausbezahlte Leistungen	-11'245	-14'168
Administrationskosten	-258	-206
Zinserträge auf Planvermögen	4'768	8'747
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	2'267	12'850
Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember	454'398	432'633

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2015	2014
Nettovorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-147'040	-75'838
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-2'756	-15'511
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	-25'155	-72'199
Arbeitgeberbeiträge	16'804	16'508
Nettovorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-158'147	-147'040

Für das Geschäftsjahr 2016 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 18.5 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2015	2014
Laufender Dienstzeitaufwand	-18'921	-13'830
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	17'899	27
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-1'476	-1'502
Administrationskosten	-258	-206
In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag	-2'756	-15'511

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2015	2014
Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)	-6'388	-257
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	-24'665	-84'792
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	3'631	0
Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge	2'267	12'850
Im sonstigen Gesamtergebnis erfasster Betrag	-25'155	-72'199

Annahmen, um die Vorsorgeverpflichtungen per Jahresende zu ermitteln:

	2015	2014
Diskontsatz	0.80 %	1.10 %
Inflationssatz	1.00 %	1.00 %
Künftige Lohnerhöhungen	1.00 %	1.00 %
Künftige Rentenerhöhungen	0.00 %	0.05 %

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	31.12.2015	31.12.2014
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	6.0	7.0
Aktien	31.0	32.0
Obligationen	34.0	31.0
Immobilien	19.0	19.0
Andere	10.0	11.0
Total	100.0	100.0

Sensitivitäten

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

	2015 Effekt auf DBO		2014 Effekt auf DBO	
	+0.25 %	-0.25 %	+0.25 %	-0.25 %
Diskontsatz	Abnahme um 3.8 %	Zunahme um 4.1 %	Abnahme um 3.7 %	Zunahme um 3.9 %
Künftige Lohnerhöhungen	Zunahme um 0.0 %	Abnahme um 0.0 %	Zunahme um 0.4 %	Abnahme um 0.1 %
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	Abnahme um 0.1 %	Zunahme um 0.1 %	Zunahme um 0.2 %	Abnahme um 0.2 %

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.

21.2 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 10.8 Mio. (Vorjahr CHF 9.6 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, die per Bilanzstichtag 8.9 Jahre (Vorjahr 8.8 Jahre) beträgt.

22 ÜBRIGES KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL UND RECHNUNGSABGRENZUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	35'125	33'810
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	9'732	10'466
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	5'802	16'787
Ertragsabgrenzungen	1'213	4'519
Passive Rechnungsabgrenzungen	51'872	65'582
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swap ¹⁾	0	18'632
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	3'436	3'782
An- und Vorauszahlungen von Kunden	6'895	5'060
Sozialversicherungsbeiträge	6'134	3'390
Andere Verpflichtungen	514	3'348
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	68'851	99'794

1) Siehe auch Ziffer 17, Finanzverbindlichkeiten.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	35'125	33'810
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	9'732	10'466
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	5'802	16'787
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	50'659	61'063
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swap ¹⁾	0	18'632
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	0	18'632
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	3'436	3'782
An- und Vorauszahlungen von Kunden	6'895	5'060
Ertragsabgrenzungen	1'213	4'519
Sozialversicherungsbeiträge	6'134	3'390
Andere Verpflichtungen	514	3'348
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	18'192	20'099
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	68'851	99'794

1) Siehe auch Ziffer 17, Finanzverbindlichkeiten.

23 WEITERE ANGABEN

23.1 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

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

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

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

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

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

Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Chief Risk Officer

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

Abteilung Risk-Management & Versicherungen

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

Linienstellen (Bereiche und Abteilungen)

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

Fachstellen

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

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

a) Finanzielles Risk Management

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

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

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

i) Ausfallrisiko

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

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

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

Mit Ausnahme des Hauptkunden Swiss bestehen die Kundenforderungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 33.6 Mio. (2014: CHF 31.2 Mio.) enthalten (siehe Ziffer 13, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts 2015 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2015 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

Das Ausmass des Ausfallrisikos wird hauptsächlich durch die individuellen Charakteristiken jedes einzelnen Kunden bestimmt. Die Risikobeurteilung beinhaltet eine Einschätzung der Kreditwürdigkeit unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Kunden, der Erfahrungen aus der Vergangenheit sowie weiterer Faktoren. Die Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird in der Regel wöchentlich überwacht. Wo notwendig werden risikomindernde Zahlungskonditionen (hauptsächlich Vorausfakturierung) 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 19, 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)	31.12.2015	31.12.2014
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	371'743	225'925
Festgelder (kurz- und langfristig)	100'000	195'000
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	257'373	217'252
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	99'153	101'605
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	69'964	49'005
Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	14'619	11'758
Übrige Finanzanlagen	23	20
Total maximales Ausfallrisiko	912'875	800'565

ii) Liquiditätsrisiko

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

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

(CHF in 1'000)	Laufzeit bis	31.12.2015	31.12.2014
Betriebskreditlimiten (committed credit lines) ¹⁾	31.12.2019	240'000	240'000
Kreditlimiten Airport Zurich Noise Fund (committed credit lines) ²⁾	31.12.2014	0	200'000
Total Kreditlimiten		240'000	440'000
Beanspruchung ³⁾		-60	-8'637
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		239'940	431'363

1) Die Betriebskreditlimiten wurden am 8. Dezember 2014 über einen Gesamtbetrag von CHF 240 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
Stand 31.12.2015	Buchwert				
Anleihen	948'341	1'028'000	15'375	594'625	418'000
Leasingverbindlichkeiten	25'649	26'684	19'817	6'867	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	41'081	41'081	41'081	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	50'659	50'659	50'659	0	0
Total nicht-derivative Finanzinstrumente	1'065'730	1'146'424	126'932	601'492	418'000
Cross Currency Interest Rate Swap	0	0	0	0	0
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	0	0	0	0	0
Total	1'065'730	1'146'424	126'932	601'492	418'000

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

iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

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

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

iiia) Fremdwährungsrisiko

Fremdwährungsrisiken treten bei Transaktionen in Währungen auf, die von der Funktionalwährung der betroffenen Gesellschaft abweichen.

Im operativen Geschäft erfolgt der überwiegende Teil der Transaktionen in CHF; es sind daher keine Währungsrisiken abzusichern. Per Bilanzstichtag verfügt die Flughafen Zürich AG über Fremdwährungskonti in Euro und US-Dollar. Im Vorjahr war die Gesellschaft noch dem Fremdwährungsrisiko aus dem US Private Placement ausgesetzt, wobei das Währungsrisiko vollständig abgesichert war.

Die folgende Tabelle zeigt die entsprechenden Währungsrisiken:

(CHF in 1'000)	31.12.2015		31.12.2014	
	Euro	US-Dollar	Euro	US-Dollar
Post- und Bankguthaben	1'601	533	0	522
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	711	0	0	0
Total Währungsrisiken Aktiven	2'312	533	0	522
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	0	0	54'436
Anleihen und langfristige Darlehen	0	0	0	0
Cross Currency Interest Rate Swap	0	0	0	26'840
Total Währungsrisiken Passiven	0	0	0	81'276

Eine Verteuerung bzw. eine Abwertung des CHF um 10 % gegenüber den unten aufgeführten Währungen per 31. Dezember 2015 hätte das Konzerneigenkapital bzw. 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	434	-41	769	41
Euro	0	0	0	0
31. Dezember 2014	434	-41	769	41
US-Dollar	0	-42	0	42
Euro	0	-184	0	184
31. Dezember 2015	0	-226	0	226

iiib) Zinssatzrisiko

Das Zinssatzrisiko teilt sich auf 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, d. h. das Risiko, dass sich der Marktwert eines Finanzinstruments 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. Gegenwärtig verfügt die Flughafen Zürich AG ausschliesslich über Fremdfinanzierungen in CHF.

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

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen 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)	31.12.2015	31.12.2014
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	327'337	266'257
Festgelder (kurz- und langfristig)	100'000	195'000
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	427'337	461'257
Flüssige Mittel	322'821	188'568
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	49'149	37'558
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	371'970	226'126
Total verzinsliche Aktiven	799'307	687'383
Anleihen	-948'341	-947'623
US Private Placement	0	-54'436
Cross Currency Interest Rate Swap	0	-18'632
Leasingverbindlichkeiten	-25'649	-38'894
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-973'990	-1'059'585
Total verzinsliche Passiven	-973'990	-1'059'585

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	902	0	-902
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-2'213	0	2'216	0
31. Dezember 2014	-2'213	902	2'216	-902
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	1'677	0	-1'677
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-4'606	0	4'606	0
31. Dezember 2015	-4'606	1'677	4'606	-1'677

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 per 31. Dezember 2014 ausgewiesene Fair Value des Cross Currency Interest Rate Swap wurde anhand der Marktwertmethode bestimmt (Stufe 2). Die wesentlichen Inputfaktoren waren am Markt beobachtbare Wechselkurse und Zinssätze. Die nicht beobachtbaren Inputfaktoren hatten keinen signifikanten Bewertungseinfluss.

Finanzverbindlichkeiten: Der Fair Value der Anleihen entspricht dem Börsenkurs (Stufe 1). Der Fair Value der anderen festverzinslichen Finanzverbindlichkeiten entsprach per 31. Dezember 2014 dem Zeitwert der abdiskontierten zukünftigen Cashflows (Stufe 2). Der Diskontsatz entsprach dem per Bilanzstichtag gültigen Marktzinssatz.

	Buchwert 31.12.2015	Fair Value 31.12.2015	Buchwert 31.12.2014	Fair Value 31.12.2014
(CHF in 1'000)				
Anleihen	948'341	1'006'075	947'623	1'003'725
US Private Placement	0	0	54'436	55'767
Total	948'341	1'006'075	1'002'059	1'059'492

c) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie:

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Collateral und kurzfristige Geldanlagen	371'743	225'925
Festgelder (kurz- und langfristig)	100'000	195'000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	99'153	101'605
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	14'619	11'758
Übrige Finanzanlagen	11	11
Total Darlehen und Forderungen	585'526	534'299
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (kurz- und langfristig)	327'337	266'257
Übrige Finanzanlagen ¹⁾	3'268	3'782
Total zur Veräusserung verfügbare Finanzanlagen	330'605	270'039
Finanzverbindlichkeiten	-973'990	-1'040'953
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-41'081	-43'823
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-50'659	-61'063
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	-1'065'730	-1'145'839
Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Cross Currency Interest Rate Swap)	0	-18'632
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	0	-18'632

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 Anleihen Airport Zurich Noise Fund		Übrige Finanzverbindlichkeiten Derivative Finanzinstrumente	
(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Stufe 1 (Notierte Marktpreise)	327'337	266'257	0	0
Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)	0	0	0	-18'632
Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren)	0	0	0	0
Total Verkehrswerte	327'337	266'257	0	-18'632

e) Kapitalmanagement

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

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

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

23.2 Mietverträge

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

a) Fixmietverträge

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

b) 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.

23.3 Investitionsverpflichtungen

Per Bilanzstichtag bestehen Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von insgesamt rund CHF 213 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen die Erweiterung der Parking-Anlagen (CHF 55 Mio.), die Abschlussarbeiten betreffend die Aufwertung des Terminals 2 (CHF 22 Mio.), die Erstellung des Bremssystems am Ende der Piste 28 (CHF 14 Mio.) sowie die Neugestaltung der Vorfahrten (CHF 13 Mio.). Weiter bestehen für das Projekt «The Circle» anteilige Investitionsverpflichtungen in der Höhe von rund CHF 300 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 Geschäftsjahr 2014 investiert.

23.4 Eventualverbindlichkeiten

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

Je nach weiterer 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.

Die Flughafen Zürich AG ist im Rahmen ihres Engagements für den Ausbau und Betrieb des Flughafens Confins in Belo Horizonte eine Rückbürgschaft für eine Erfüllungsgarantie eingegangen, die die Betreibergesellschaft Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. gegenüber der brasilianischen Flugaufsichtsbehörde ANAC abgeben musste. Per Bilanzstichtag beläuft sich der Betrag aus der Rückbürgschaft auf CHF 18.2 Mio.

Die Flughafen Zürich AG haftet für die Schulden der Miteigentümergeinschaft «The Circle» sowie der einfachen Gesellschaft «The Circle» gegenüber Dritten solidarisch.

23.5 Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

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

a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr durch die Flughafen Zürich AG gemäss Leistungsvereinbarung CHF 97.2 Mio. (2014: CHF 96.7 Mio.) vergütet. In diesem Zusammenhang bestehen per Bilanzstichtag passive Rechnungsabgrenzungen in der Höhe von CHF 9.2 Mio. (Vorjahr CHF 8.3 Mio.), die in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» enthalten sind.

Aus dem Operations-, Management- und Service-Agreement mit Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), das am 23. Mai 2015 auslief, generierte die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr Dienstleistungserträge in der Höhe von CHF 1.4 Mio. (2014: CHF 1.9 Mio.). Per Bilanzstichtag sind in der Position «Forderungen aus Lieferungen und Leistungen» noch offene Forderungen in der Höhe von CHF 0.4 Mio. (Vorjahr CHF 0 Mio.) gegenüber BIAL enthalten.

Die Consulting-Einnahmen der Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG aus dem Operations- und Management-Vertrag für den Flughafen in Belo Horizonte beliefen sich im Geschäftsjahr 2015 auf CHF 6.4 Mio. (Vorjahr CHF 2.2 Mio.). Per Bilanzstichtag bestehen in diesem Zusammenhang aktive Rechnungsabgrenzungen in der Höhe von CHF 3.5 Mio. (Vorjahr CHF 2.2 Mio.) gegenüber Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A., die in der Position «Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen» enthalten sind. Zudem ist in der Position «Forderungen aus Lieferungen und Leistungen» eine offene Forderung in der Höhe von CHF 0.8 Mio. (Vorjahr CHF 0 Mio.) aus erbrachten Dienstleistungen gegenüber der Betreibergesellschaft in Belo Horizonte bilanziert.

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG im Rahmen der Personalvorsorge Arbeitgeberbeiträge in der Höhe von CHF 16.8 Mio. (Vorjahr CHF 16.5 Mio.) an die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich entrichtet (siehe Ziffer 21, Leistungen an Arbeitnehmer). Davon sind per Bilanzstichtag noch CHF 4.5 Mio. (Vorjahr CHF 2.2 Mio.) in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» (siehe Ziffer 22) enthalten.

b) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2015	31.12.2014
Andreas Schmid	Präsident	4	4
Vincent Albers ²⁾	Mitglied	0	n/a
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	0	0
Lukas Briner ¹⁾	Vizepräsident	n/a	21
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Eveline Saupper ²⁾	Vizepräsidentin	135	n/a
Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	13	13
Ernst Stocker ³⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	n/a	0
Ulrik Svensson	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	0	0
Carmen Walker Späh ⁴⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	1	n/a
Martin Wetter ¹⁾	Mitglied	n/a	0
Total		153	38

1) Bis 28.4.2015

2) Ab 28.4.2015

3) Bis 30.6.2015

4) Ab 1.7.2015

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

Name	Stück	Stück
	31.12.2015	31.12.2014
Stephan Widrig ¹⁾	933	857
Thomas E. Kern ²⁾	n/a	2'431
Stefan Conrad	524	448
Michael Schallhart	n/a	524
Daniel Schmucki	1'129	1'053
Total	2'586	5'313

1) Vorsitzender der Geschäftsleitung ab 1.1.2015

2) Vorsitzender der Geschäftsleitung bis 31.12.2014

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)	2015	2014
Kurzfristig fällige Leistungen	3'480	3'473
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	742	423
Andere langfristig fällige Leistungen	0	50
Anteilbasierte Vergütung	304	416
Total	4'526	4'362

23.6 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 Equitymethode 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
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S. A.	Belo Horizonte	BRL 144 Mio.	25.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S. A.	Belo Horizonte	BRL 263 Mio.	12.8
Administradora Unique IDC C. A.	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C. A.	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5

23.7 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.

a) 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).

b) 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 auferlegt werden, ohne Anspruch auf Entschädigung nachzukommen hat, wurde nach einer Beschwerde der Flughafen Zürich AG als gegenstandslos erklärt.

c) 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 Siebenjahreperiode mittels Ausschreibungsverfahren per 1. Dezember 2011 mit einer Laufzeit bis Ende November 2018 neu vergeben.

23.8 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2015 am 10. März 2016 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2015 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 64 bis 111), für das am 31. Dezember 2015 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, dass 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 2015 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 74 und 75 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.

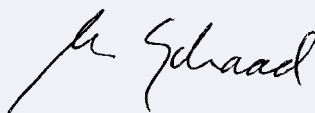
Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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, 10. März 2016

JAHRESRECHNUNG

JAHRESRECHNUNG GEMÄSS SCHWEIZER OBLIGATIONENRECHT (OR)

Erfolgsrechnung	114
Bilanz	115
Anhang zur Jahresrechnung	116
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	123

BERICHT DER REVISIONSSTELLE	124
-----------------------------	-----

ERFOLGSRECHNUNG (HANDELSRECHTLICHER ABSCHLUSS)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2015	2014
Aviation-Erträge		597'389	574'959
Non-Aviation-Erträge		382'583	383'423
Total Erträge		979'972	958'382
Personalaufwand		-181'114	-169'482
Polizei und Sicherheit		-118'614	-117'828
Energie und Abfall		-21'871	-20'732
Unterhalt und Material		-40'790	-41'277
Andere Betriebskosten		-50'495	-52'059
Verkauf, Marketing und Verwaltung		-30'209	-29'555
Aufwendungen für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen		-6'217	-3'096
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5'500	-5'500
Übrige Erträge und Aufwendungen		12'286	12'182
Betriebserfolg vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		537'448	531'035
Abschreibungen und Amortisationen		-208'817	-206'307
Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern		328'631	324'728
Finanzertrag		5'205	5'108
Finanzaufwand		-24'707	-30'800
Ausserordentliches Ergebnis	(1)	34'023	-1'573
Gewinn vor Steuern		343'152	297'463
Direkte Steuern		-75'458	-62'503
Jahresgewinn		267'694	234'960

BILANZ (HANDELSRECHTLICHER ABSCHLUSS)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2015	31.12.2014
Aktiven			
Flüssige Mittel		366'920	222'689
Kurzfristige Festgelder		50'000	195'000
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		69'964	49'005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(2)	99'151	101'745
Übrige kurzfristige Forderungen		5'541	7'292
Warenlager		10'041	9'207
Aktive Rechnungsabgrenzungen	(3)	13'556	12'903
Umlaufvermögen		615'173	597'841
Langfristige Festgelder		50'000	0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		257'373	217'252
Beteiligungen	(4)	11'512	11'512
Übrige langfristige Finanzanlagen		13'279	13'279
Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft «The Circle»	(5)	88'630	0
Sachanlagen	(6)	2'702'520	2'803'025
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		7'973	0
Übrige immaterielle Anlagen		5'991	9'203
Anlagevermögen		3'137'278	3'054'271
Total Aktiven		3'752'451	3'652'112
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		39'619	43'913
Kurzfristige verzinsliche Finanzverbindlichkeiten		0	73'150
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(7)	44'586	35'475
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(9)	34'940	32'000
Übrige kurzfristige Rückstellungen		4'020	3'756
Passive Rechnungsabgrenzungen		54'113	69'314
Kurzfristiges Fremdkapital		177'278	257'608
Langfristige verzinsliche Finanzverbindlichkeiten	(8)	950'000	950'000
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(9)	469'553	481'914
Übrige langfristige Rückstellungen		5'184	3'384
Erneuerungsfonds		157'102	151'602
Langfristiges Fremdkapital		1'581'839	1'586'900
Total Fremdkapital		1'759'117	1'844'508
Aktienkapital	(10)	307'019	307'019
Gesetzliche Kapitalreserven			
Kapitaleinlagereserven	(10)	509'980	509'980
Gesetzliche Gewinnreserven			
Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven		42'370	42'370
Freiwillige Gewinnreserven		109'168	108'707
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		757'745	605'666
Jahresgewinn		267'694	234'960
Eigene Aktien	(11)	-642	-1'098
Eigenkapital		1'993'334	1'807'604
Total Passiven		3'752'451	3'652'112

I GRUNDSÄTZE DER JAHRESRECHNUNG

ALLGEMEINES

Die Jahresrechnung 2015 der Flughafen Zürich AG, mit Sitz in Kloten, wurde erstmals nach den Bestimmungen des neuen Schweizer Rechnungslegungsrechts erstellt.

Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden die Vorjahresangaben der Bilanz und der Erfolgsrechnung den neuen Gliederungsvorschriften angepasst.

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

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

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

BILANZIERUNG DER KOSTEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER LÄRMTHEMATIK

Die Kosten für die formellen Enteignungen 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. 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.

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

nen. Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2015 noch rund 13'800 offen waren. Rund 1'500 dieser Fälle sind bei der eidgenössischen Schätzungskommission 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 Enteignungsentschädigungen vorzunehmen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bis zu diesem Zeitpunkt entschiedenen Grundsatzfragen, beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten per 30. Juni 2008 auf insgesamt CHF 759.8 Mio. (inkl. formeller Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtlicher Betriebskosten).

Aufgrund dieser Lärmkostenschätzung und der vertraglichen Auslösung einer Vorfinanzierung für alte Lärmverbindlichkeiten wurde ein Anteil des Airport Zurich Noise Fund in der Höhe von CHF 115.4 Mio., der im Rahmen der Vorfinanzierungslösung für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung der alten Lärmverbindlichkeiten an den Kanton Zürich weitergeleitet wurde, als immaterieller Vermögenswert aus 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.

Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weitere seither letztinstanzlich entschiedene Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2010 und 2011 je eine Neueinschätzung der Lärmkosten 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.

Aufgrund der positiven Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG wurde die Vorfinanzierung für die alten Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich auf den 30. November 2014 vertraglich 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 9, Rückstellung Fluglärm).

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

Da sich seit dem Bundesgerichtsurteil vom 9. Dezember 2011 aus neuen letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden betreffend formelle Enteignungen keine weiteren Erkenntnisse ergeben haben, die die Einschätzung aus dem Jahr 2011 verändert hätten, belaufen sich die geschätzten Lärmkosten auf Ende des Geschäftsjahrs 2015 neu auf insgesamt CHF 840.6 Mio. (bisher CHF 740.6 Mio.). Per Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 8.0 Mio. (Vorjahr CHF 0.0 Mio.) und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 504.5 Mio. (Vorjahr CHF 513.9 Mio.) aus.

Je nach weiterer bzw. abschliessender Rechtsprechung – vor allem hinsichtlich Südanflugsbereich – können 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 («Lärmfünlüber») per 1. Februar 2014 sistiert.

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, der sich verlässlich quantifizieren lässt. Zudem müssen die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Dienstleistungsempfänger übergegangen sein.

Mieterträge werden bei Mietverträgen mit fixen Mietzinsen linear über die Laufzeit des Vertrags erfasst. Bedingte Mietzahlungen (u.a. Umsatzmietverträge) werden periodengerecht gestützt auf die durch die Mieter erzielten Umsätze erfasst, wobei ein Mindestmietbetrag zur Anwendung gelangen kann.

AKTIENBASIERTE VERGÜTUNGEN

Werden für aktienbasierte Vergütungen an Management und Mitarbeiter eigene Aktien verwendet, stellt die Differenz zwischen dem Anschaffungswert und dem Abgabepreis bei der Aktienzuteilung Personalaufwand dar.

LEASINGGESCHÄFTE

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

WARENLAGER

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

FINANZANLAGEN AIRPORT ZURICH NOISE FUND

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

SACHANLAGEN

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

IMMATERIELLE ANLAGEN

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

EIGENE AKTIEN

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

II ERLÄUTERUNGEN ZUR JAHRESRECHNUNG

1 AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

(CHF in 1'000)	2015	2014
Ausserordentlicher Ertrag	35'012	410
Ausserordentlicher Aufwand	-989	-1'983
Ausserordentliches Ergebnis	34'023	-1'573

Die Zunahme in der Position «Ausserordentlicher Ertrag» ist mit dem Gewinn aus dem Teilverkauf des Grundstücks für «The Circle» und der damit zusammenhängenden Entstehung der Miteigentümerstruktur in der Höhe von CHF 34.6 Mio. begründet (siehe Ziffer 6, Sachanlagen).

Der ausserordentliche Aufwand beinhaltet im Wesentlichen Buchverluste aus Anlageabgängen.

2 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	98'571	102'084
Wertberichtigung	-981	-1'209
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen	1'561	870
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	99'151	101'745

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

3 AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Dritten	13'044	12'903
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Beteiligungen	512	0
Total aktive Rechnungsabgrenzungen	13'556	12'903

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

4 BETEILIGUNGEN

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Zurich Airport International AG ¹⁾	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport Latin America S. A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 4'403 Mio.	100.0
A-Port Operaciones S. A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	62.0
A-Port Chile S. A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 5'264 Mio.	49.0
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S. A. ²⁾	Belo Horizonte	BRL 144 Mio.	25.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S. A. ²⁾	Belo Horizonte	BRL 263 Mio.	12.8
Bangalore Airport International Airport Ltd. ¹⁾	Bengaluru	INR 3'846 Mio.	5.0
Administradora Unique IDC C.A. ¹⁾	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5

- 1) Direkte Beteiligung
2) Indirekte Beteiligung

Bei den aufgeführten Beteiligungen entsprechen die ausgewiesenen Kapitalanteile auch den Stimmenanteilen. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich keine Veränderungen ergeben.

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) alle Beteiligungen in Lateinamerika.

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. Der Operations- und Management-Vertrag der Flughafen Zürich AG mit BIAL lief per Ende Mai 2015 aus. Bis zu diesem Zeitpunkt flossen der Gesellschaft aus diesem Vertrag entsprechende Erträge zu. Sieben Jahre nach Inbetriebnahme des Flughafens in Bengaluru hat sich die Gesellschaft aus der operativen Verantwortung zurückgezogen, ist aber als Aktionär weiterhin im Verwaltungsrat von BIAL vertreten.

Die Flughafen Zürich AG und ihr Konsortiumspartner Unique IDC sind mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment-Disputes (ICSID) in Washington, D.C., gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela, der Schweiz und Chile. Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Mio. sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang (rund USD 15.3 Mio., aufgelaufen per 31. Dezember 2015) an das Konsortium verpflichtet. Der Flughafen Zürich AG stehen 50 % der Gesamtsumme der Zahlungen zu. Venezuela hat innerhalb der möglichen Frist vom 18. März 2015 die Aufhebung des ICSID-Schiedsspruchs wegen Verletzung von Verfahrensvorschriften verlangt. Es wurde ein neues Dreier-Schiedsgericht bestellt, das über die Aufhebung des Schiedsspruches entscheiden wird. Die mündliche Verhandlung findet Mitte August 2016 statt. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

5 KAPITALANTEIL MITEIGENTÜMERGEMEINSCHAFT «THE CIRCLE»

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Anteil Vermögenswerte Miteigentümergeinschaft «The Circle»	94'318	0
Anteil Verbindlichkeiten Miteigentümergeinschaft «The Circle»	-5'688	0
Total Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft «The Circle»	88'630	0

Am 5. Februar 2015 haben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG den Kaufvertrag für das anteilige Grundstück von «The Circle» beurkundet und zum Eintrag ins Grundbuch angemeldet. Damit ist die in den Finanzierungsverträgen vorgesehene Miteigentümergeinschaft zwischen den beiden Partnern entstanden, bei der die Flughafen Zürich AG mit 51 % und die Swiss Life AG mit 49 % beteiligt sind. Anschliessend hat die Flughafen Zürich AG die bisher angefallenen Projektkosten für «The Circle» in die Miteigentümergeinschaft übertragen (siehe Ziffer 6, Sachanlagen).

Die Miteigentümergeinschaft ist für die Realisierung (Baubeginn April 2015) und den späteren Betrieb von «The Circle» zuständig. Mit der Inbetriebnahme wird im Verlauf des Jahres 2019 gerechnet.

6 SACHANLAGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Grundstücke	109'282	110'195
Hochbauten, Tiefbauten	2'289'024	2'340'211
Projekte in Arbeit	222'485	266'350
Mobile Sachanlagen	81'729	86'269
Total Sachanlagen	2'702'520	2'803'025

Im Zusammenhang mit dem Projekt «The Circle» wurden 49 % der entsprechenden Landparzelle im Miteigentum an die Swiss Life AG veräussert. Weiter hat die Flughafen Zürich AG die bis zu diesem Zeitpunkt angefallenen Projektkosten für «The Circle» in die Miteigentümergeinschaft zwischen der Gesellschaft und der Swiss Life AG übertragen (siehe Ziffer 5, Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft «The Circle»).

7 ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	40'226	33'324
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	4'360	2'151
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	44'586	35'475

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

8 LANGFRISTIGE VERZINSLICHE FINANZVERBINDLICHKEITEN

	31.12.2015				
Finanzverbindlichkeiten	Nominalbetrag	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungs-termin
	(CHF in 1'000)				
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.
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	950'000				

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

9 RÜCKSTELLUNG FÜR FLUGLÄRM

(CHF in 1'000)	2015	2014
Bestand per 1. Januar	513'914	387'047
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	-9'421	126'867
Bestand per 31. Dezember	504'493	513'914
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres)	34'940	32'000
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	469'553	481'914

Die Erhöhung der Rückstellung für Fluglärm ergibt sich aus dem Saldo der Erträge aus Lärmgebühren und der lärm-bezogenen Kosten bzw. Aufwendungen.

(CHF in 1'000)	2015	2014
Erträge aus Lärmgebühren	10'773	10'199
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-14'272	-21'405
Kosten für formelle Enteignungen	-425	-990
Operative Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik	-3'137	-3'892
Amortisation immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	-4'556	-7'103
Zinserträge und realisierte / unrealisierte Kursgewinne / -verluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	2'196	3'546
Erhöhung Rückstellung aufgrund der Rückabwicklung der Vorfinanzierung der alten Lärmverbindlichkeiten	0	146'512
Total Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	-9'421	126'867

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch Anhang zur Jahresrechnung, «Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» auf den Seiten 116 und 117.

10 AKTIENKAPITAL UND KAPITALEINLAGERESERVEN

Das Aktienkapital besteht per 31. Dezember 2015 aus 6'140'375 Namenaktien im Nominalwert von je CHF 50.00. Die Kapitaleinlagereserven betragen per Bilanzstichtag unverändert CHF 510.0 Mio.

11 EIGENE AKTIEN

(Anzahl Aktien)	2015	2014
Bestand per 1. Januar	2'433	3'559
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	308	855
Zuteilung an Geschäftsleitung, Mitarbeitende und Dritte ¹⁾	-1'511	-1'981
Bestand per 31. Dezember	1'230	2'433

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

Im Berichtsjahr wurden 308 Namenaktien zum jeweiligen Börsenkurs erworben. Die Zuteilung von eigenen Aktien an die Mitglieder der Geschäftsleitung und an Kadermitarbeitende erfolgt im Rahmen des Bonusprogramms. Der Bestand an eigenen Aktien dient insbesondere diesem Beteiligungsprogramm. Zudem gibt die Flughafen Zürich AG denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben.

12 NICHTBILANZIERTE LEASINGVERPFLICHTUNGEN

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

(CHF in 1'000)	31.12.2015	31.12.2014
Fällig innerhalb 1 Jahr	19'817	14'528
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	6'867	25'476
Fällig nach 5 Jahren	0	1'207
Total nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	26'684	41'211

13 EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Es sind verschiedene Gerichtsverfahren und Forderungen gegenüber der Flughafen Zürich AG im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit hängig. Nach Meinung des Unternehmens wird die Höhe der zur Beilegung dieser Klagen und Forderungen erforderlichen Geldbeträge die 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.

Die Flughafen Zürich AG haftet für die Schulden der Miteigentümergeinschaft «The Circle» sowie der einfachen Gesellschaft «The Circle» gegenüber Dritten solidarisch.

14 NETTOAUFLÖSUNG STILLE RESERVEN

Aufgrund der unterschiedlichen Verbuchungsweise der Lärmthematik in der Konzernrechnung nach IFRS und in der vorliegenden Jahresrechnung nach OR (siehe auch Anhang zur Jahresrechnung «Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» auf den Seiten 116 und 117) wurden im Berichtsjahr CHF 100.0 Mio. stille Reserven aufgelöst. Dies entspricht dem Nominalbetrag der in der Konzernrechnung erfolgswirksam erfolgten Erhöhung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen aufgrund der Erweiterung des Schallschutzprogramms. Im Einzelabschluss war dieser Betrag bereits in der bestehenden Rückstellung für Fluglärm (Ziffer 9) enthalten.

15 BEDEUTENDE AKTIONÄRE

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

	2015	2014
Kanton Zürich	33.33 %	33.33 %
Stadt Zürich (inkl. städtischer Versicherungskasse)	5.05 %	5.05 %

16 BETEILIGUNG DES VERWALTUNGSRATS

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

Name	Funktion	Stück 31.12.2015	Stück 31.12.2014
Andreas Schmid	Präsident	4	4
Vincent Albers ²⁾	Mitglied	0	n/a
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	0	0
Lukas Briner ¹⁾	Vizepräsident	n/a	21
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Eveline Saupper ²⁾	Vizepräsidentin	135	n/a
Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	13	13
Ernst Stocker ³⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	n/a	0
Ulrik Svensson	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	0	0
Carmen Walker Späh ⁴⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	1	n/a
Martin Wetter ¹⁾	Mitglied	n/a	0
Total		153	38

1) Bis 28.4.2015

2) Ab 28.4.2015

3) Bis 30.6.2015

4) Ab 1.7.2015

17 BETEILIGUNGSRECHTE FÜR GESCHÄFTSLEITUNG, KADER UND MITARBEITENDE

Im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung an Geschäftsleitung und Kader wurden im Berichtsjahr Mitgliedern der Geschäftsleitung 509 Aktien (2014: 695 Aktien) im Wert von CHF 389'894 (2014: CHF 374'953) zugeteilt und Kadermitgliedern 873 Aktien (2014: 1'144 Aktien) im Wert von CHF 668'718 (2014: CHF 617'188).

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

Name	Stück 31.12.2015	Stück 31.12.2014
Stephan Widrig ¹⁾	933	857
Thomas E. Kern ²⁾	n/a	2'431
Stefan Conrad	524	448
Michael Schallhart	n/a	524
Daniel Schmucki	1'129	1'053
Total	2'586	5'313

1) Vorsitzender der Geschäftsleitung ab 1.1.2015

2) Vorsitzender der Geschäftsleitung bis 31.12.2014

Die Flughafen Zürich AG gibt zusätzlich denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden in diesem Zusammenhang 118 Aktien (2014: 134 Aktien) im Wert von CHF 85'918 (2014: CHF 77'575) abgegeben.

18 WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2015 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 10. März 2016 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2015 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Jahresrechnung gemäss OR durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, die eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven der Jahresrechnung gemäss OR zur Folge hätten oder an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

ANTRAG ÜBER DIE VERWENDUNG DES BILANZGEWINNS

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

(CHF in 1'000)

Jahresgewinn	267'694
Gewinnvortrag	757'745
Bilanzgewinn	1'025'439
Einlage in die gesetzliche Gewinnreserven ¹⁾	0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 15.00 ²⁾	92'106
Vortrag auf neue Rechnung	933'333

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

(CHF in 1'000)

Kapitaleinlagereserve vor Ausschüttung	509'980
Übertragung von Kapitaleinlagereserven in freiwillige Gewinnreserven und Auszahlung einer Zusatzdividende von CHF 16.00 ²⁾	98'246
Kapitaleinlagereserven nach Ausschüttung	411'734

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

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

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 114 bis 123), für das am 31. Dezember 2015 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, dass 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 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir verweisen auf die Ausführungen zu «Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» auf den Seiten 116 und 117 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 Unternehmens-tätigkeit 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.

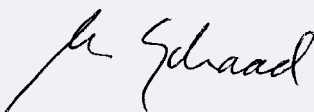
Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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, 10. März 2016

FINANZKALENDER 2016

FINANZINFORMATIONEN

11.03.2016	Veröffentlichung Jahresergebnis 2015
28.04.2016	Generalversammlung 2016
24.08.2016	Veröffentlichung Halbjahresergebnis 2016
20.04.2017	Generalversammlung 2017

VERKEHRS- UND KOMMERZSTATISTIK

13.04.2016	Key Figures März 2016
12.05.2016	Key Figures April 2016
14.06.2016	Key Figures Mai 2016
13.07.2016	Key Figures Juni 2016
15.08.2016	Key Figures Juli 2016
13.09.2016	Key Figures August 2016
12.10.2016	Key Figures September 2016
14.11.2016	Key Figures Oktober 2016
13.12.2016	Key Figures November 2016
12.01.2017	Key Figures Dezember 2016

KONTAKTE

Investor Relations

Lukas Brosi
investor.relations@zurich-airport.com

Corporate Communication

Sonja Zöchling
medien@zurich-airport.com

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Weitere Ergebnisse und Finanzinformationen finden Sie unter:
www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations

GESCHÄFTSBERICHT 2015

Der Geschäftsbericht 2015 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

Impressum

Copyright	Flughafen Zürich AG
Fotografien	Markus Bertschi, Zürich
Gestaltung	Eclat AG, Zürich
Realisation	Neidhart + Schön AG, Zürich
Druck	bm druck AG, Winkel

