

GESCHÄFTSBERICHT DER
FLUGHAFEN ZÜRICH AG

2016



29. JANUAR

Triple Seven und neue Lounge für Swiss International Air Lines
Home Carrier Swiss erneuert die Langstreckenflotte und erhält die erste von insgesamt zehn Boeing 777-300ER. Gleichzeitig eröffnet Swiss eine neue Loungewelt von über 3'300m² im Dock E.



25. FEBRUAR

LUPO: Flughafen Zürich muss entwicklungsfähig bleiben
Der Bund veröffentlicht den neuen Bericht über die Luftfahrtspolitik. Der Flughafen Zürich muss entwicklungsfähig bleiben und sich entlang der volkswirtschaftlichen Nachfrage weiterentwickeln können.

24. MÄRZ

Erneut Auszeichnung für Frachtabfertigung
Für seine Frachtleistung wird der Flughafen Zürich mit dem Air Cargo Excellence Award 2016 honoriert. Er belegt in der Kategorie «Europäische Flughäfen bis 399'999 Tonnen geflogene Fracht» erneut den ersten Platz.

1. APRIL

Geschäftsleitung wieder komplett
Mit Stefan Gross (per 1. Februar) und Daniel Scheifele ergänzen zwei erfahrene und anerkannte Führungspersonen die Geschäftsleitung.

18. APRIL

Verkauf Beteiligung in Indien
Flughafen Zürich AG unterzeichnet Vereinbarung zum Verkauf der 5%-Beteiligung an Bangalore International Airport Ltd. für USD 48.9 Mio. Der Verkauf wird voraussichtlich im ersten Quartal 2017 vollzogen.

1. / 15. JUNI

Inbetriebnahme der neuen Vorfahrten am Flughafen Zürich
Nach rund dreijähriger Bauzeit werden die sanierten und aufgewerteten Vorfahrten auf der Abflug- und Ankunftssebene schrittweise wieder in Betrieb genommen.

25. / 26. JUNI UND 10. / 11. SEPTEMBER

Flughafen Zürich entdecken an zwei Erlebniswochenenden
Erstmals lädt der Flughafen Zürich zu Erlebniswochenenden ein. Der grösstenteils kostenlose Anlass für die Öffentlichkeit wird ein Erfolg mit rund 24'000 Besuchern an beiden Wochenenden.



1. JULI

Erster kommerzieller Flug einer Bombardier C Series
Die erste Bombardier CS100 der Swiss landet in Zürich. Am 15. Juli findet der weltweit erste kommerzielle Flug dieses neuen Flugzeugs statt, das auch ökologisch neue Massstäbe setzt.

4. JULI

Start Bauarbeiten Zone West
Die Bauarbeiten für die Entwicklung Zone West beginnen. Ziel ist eine Erweiterung der Vorfeldflächen im Westen des Flughafenareals.

17. JULI

Passagierrekord: Flughafen Zürich zählt erstmals über 100'000 Passagiere an einem Tag
Diese neuen Rekordwerte wurden noch an sechs weiteren Tagen übertroffen.

22. JULI

Schutzkonzept Süd wird umgesetzt

Die Flughafen Zürich AG lanciert für die kommenden zwei Jahre ein Massnahmenkonzept, das die Anwohnerinnen und Anwohner vor Aufwachreaktionen durch die morgendlichen Südanflüge schützt.

25. JULI

Neuer Vertrag mit Duty-Free-Anbieter Dufry AG

Mit ihrem langjährigen Partner Dufry AG verlängert die Flughafen Zürich AG vorzeitig den Vertrag bis 2028.

24. AUGUST

Zweite Bauetappe von «The Circle» ausgelöst

Die Flughafen Zürich AG entscheidet zusammen mit Miteigentümerin Swiss Life AG, die zweite Bauetappe von «The Circle» bereits auszulösen. So werden beide Etappen gleichzeitig realisiert.



1. SEPTEMBER

Neue Flughafengebühren

Die neuen, tieferen Flughafengebühren treten in Kraft. Sie sind vier Jahre gültig.

5. SEPTEMBER

Volksinitiative «Pistenveränderungen vors Volk!»

Positiver Entscheid zur Volksinitiative «Pistenveränderungen vors Volk!» – Kantonsrat beschliesst, dass neu ein Referendum auch dann möglich ist, wenn der Kantonsrat einen Antrag für einen allfälligen künftigen Pistenausbau ablehnt.

6. SEPTEMBER

Flughafen Zürich erneut führender Flughafen in Europa

Zum 13. Mal in Folge erhält der Flughafen Zürich für seine Kundentreue und die Erfüllung genereller Qualitätsstandards den renommierten World Travel Award.

8. SEPTEMBER

Bremssystem am Ende der Piste 28

Der Bau des Bremssystems EMAS (Engineered Materials Arresting System) am Ende der Piste 28 ist fertiggestellt. Um die Auswirkungen auf die Bevölkerung zu minimieren, wurden verschiedene Lärmschutzmassnahmen getroffen.

27. SEPTEMBER

SIL-Objektblatt löst aktuelle Probleme, berücksichtigt jedoch langfristige Perspektive nicht

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) schickt den Entwurf des überarbeiteten Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL2) in die Vernehmlassung. Dieses löst wichtige heutige Probleme, bietet aber keine Lösungen, wie die erwartete steigende Nachfrage abgewickelt werden kann.

6. DEZEMBER

Neues Terminal in Belo Horizonte, Brasilien

Das 600 Meter lange und mit 17 Fluggastbrücken ausgestattete neue Terminal in Belo Horizonte, Brasilien, wird eröffnet.



14. DEZEMBER

Jelmoli wird neuer Ankermieter am Flughafen Zürich

Jelmoli entscheidet sich für den Flughafen Zürich als zweiten Standort. Die Flughafen Zürich AG schliesst mit Jelmoli einen Vertrag für drei Standorte am Flughafen Zürich – einer davon in den Brand Houses von «The Circle».

20. DEZEMBER

Erweiterung Parkhaus P6 abgeschlossen

Das über mehrere Jahre sanierte und erweiterte Parkhaus P6 wird dem Betrieb übergeben. Es zählt insgesamt 7'500 Parkplätze.

31. DEZEMBER

Erstmals mehr als 27 Mio. Passagiere

Ein neuer Passagierrekord: Im Jahr 2016 fliegen 27.7 Mio. Passagiere über den Flughafen Zürich.



KENNZAHLEN

(CHF in 1'000)	2012	2013	2014	2015	2016
Erträge	948'820	975'094	963'479	988'973	1'012'804
davon Aviation-Erträge	596'411	601'437	574'959	597'389	620'402
davon Non-Aviation-Erträge	352'409	373'657	388'520	391'584	392'402
Betriebskosten	-558'143	-448'381	-439'981	-486'157	-434'000
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	390'677	526'713	523'498	502'816	578'804
EBITDA-Marge (in %)	41.2	54.0	54.3	50.8	57.1
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	171'936	302'003	294'622	274'644	337'350
EBIT-Marge (in %)	18.1	31.0	30.6	27.8	33.3
Gewinn	94'732	137'052	205'921	179'807	248'018
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	439'920	458'993	460'726	456'177	471'869
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-185'046	-171'239	-220'401	-119'524	-167'482
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'383'681	3'413'507	3'200'107	3'186'427	3'215'677
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	3'298'117	3'398'594	3'306'807	3'193'267	3'201'052
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	4.1	7.1	7.1	6.8	8.4
Eigenkapital per Bilanzstichtag	1'859'803	2'051'618	2'140'522	2'212'437	2'260'149
Eigenkapitalrendite (in %)	5.2	7.0	9.8	8.3	11.1
Eigenkapitalquote (in %)	45.7	50.5	53.6	54.7	55.6
Finanzschulden (netto) ²⁾	826'230	692'758	372'202	174'683	102'020
Finanzschulden (netto)/EBITDA	2.11x	1.32x	0.71x	0.35x	0.18x

Betriebliche Kennzahlen

Anzahl Passagiere	24'802'400	24'865'138	25'477'622	26'281'228	27'666'428
Anzahl Flugbewegungen	270'027	262'227	264'970	265'095	269'160
Fracht (in Tonnen)	418'751	415'362	429'830	411'780	433'577
Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag ³⁾	1'365	1'478	1'450	1'474	1'523
Anzahl Mitarbeiter per Bilanzstichtag ³⁾	1'615	1'736	1'707	1'721	1'773

Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG⁴⁾

Anzahl ausgegebene Aktien	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875
Ordentliche Dividende pro Aktie (in CHF)	1.90	2.00	2.70	3.00	3.20
Payout Ratio (in %) ⁵⁾	61.6	44.8	40.3	51.2	39.6
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF)	n/a	n/a	n/a	3.20	3.20
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	60.58	66.82	69.72	72.06	73.62
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	3.10	4.47	6.71	5.85	8.07
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	3.10	4.47	6.70	5.85	8.07

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

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

3) Ab 2013 inkl. Mitarbeitende der konsolidierten A-port Operaciones S.A. sowie ihrer Tochtergesellschaften.

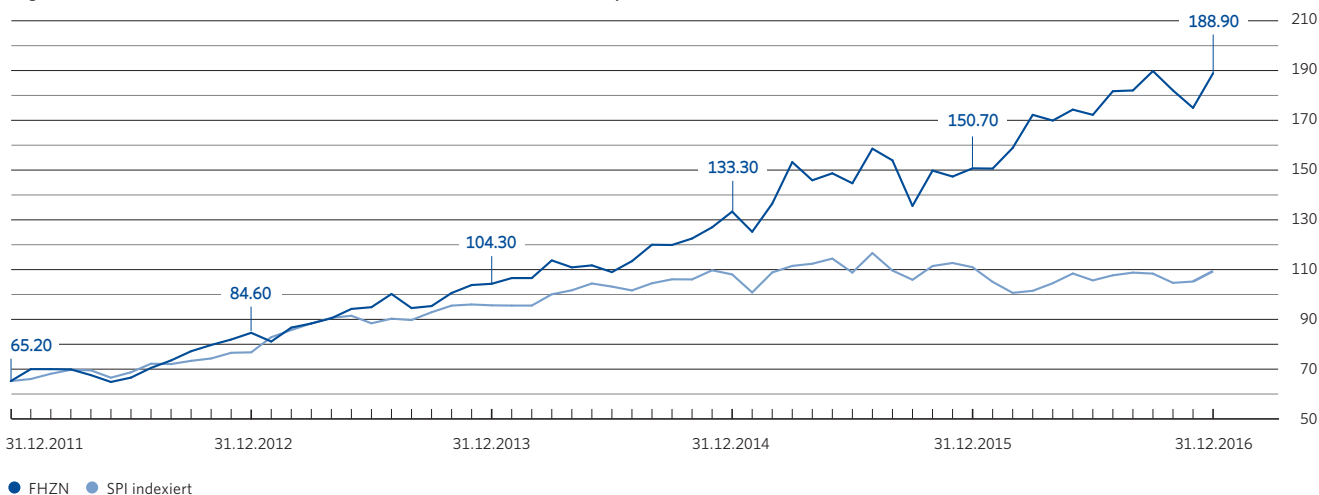
4) Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis 1:5. Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

5) Zusatzdividende aus Kapitaleinlagereserven nicht enthalten.

ENTWICKLUNG AKTIENKURS

(in CHF)

Flughafen Zürich AG / Namenaktie / Valorennummer 31941693 / Reuters FHZN.S / SIX Symbol FHZN



KENNZAHLEN EXKLUSIVE LÄRMEINFLUSS

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

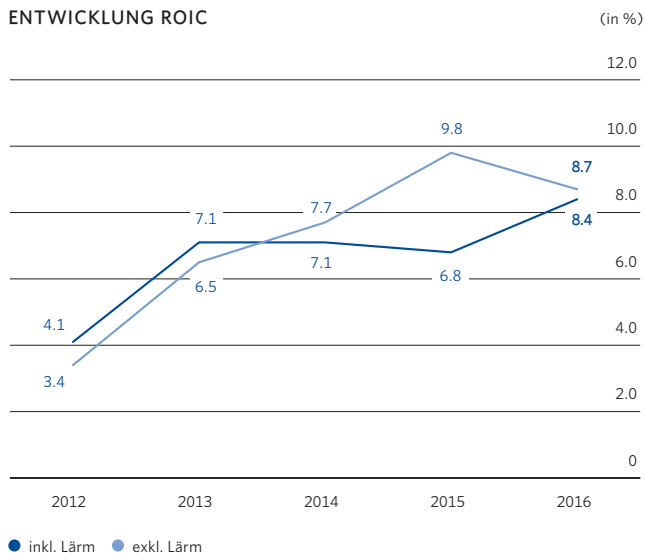
Da in der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG Lärmgebühren, Lärmkosten und auch lärmrelevante Bilanzpositionen enthalten sind, werden für den Aktionär wichtige Kennzahlen jeweils auch ohne Lärmeinfluss gezeigt. Langfristig ist die Lärmthematik für die Flughafen Zürich AG sowohl erfolgs- wie auch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

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

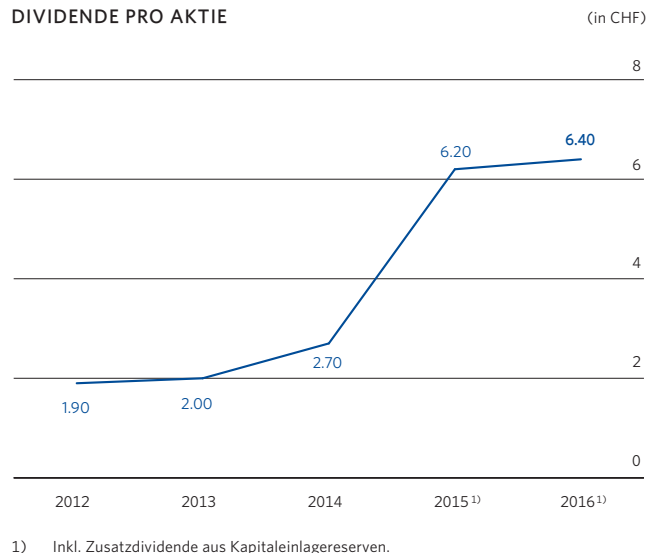
(CHF in 1'000)	2012	2013	2014	2015	2016
Erträge	896'764	920'737	953'280	978'200	1'001'124
davon Aviation-Erträge	544'355	547'080	564'760	586'616	608'722
davon Non-Aviation-Erträge	352'409	373'657	388'520	391'584	392'402
Betriebskosten	-554'332	-444'494	-436'089	-385'884	-430'461
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	342'432	476'243	517'191	592'316	570'663
EBITDA-Marge (in %)	38.2	51.7	54.3	60.6	57.0
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	131'440	259'282	295'798	369'881	334'798
EBIT-Marge (in %)	14.7	28.2	31.0	37.8	33.4
Gewinn	80'590	96'016	211'440	269'224	245'377
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	414'262	428'712	468'423	472'537	484'259
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-173'283	-165'270	-238'976	-152'129	-189'336
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'193'750	3'172'650	2'974'659	3'030'840	3'065'907
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	3'115'257	3'183'200	3'073'655	3'002'750	3'048'373
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	3.4	6.5	7.7	9.8	8.7
Eigenkapital per Bilanzstichtag	1'669'872	1'810'761	1'915'074	2'076'406	2'121'478
Eigenkapitalrendite (in %)	4.9	5.5	11.3	13.5	11.7
Eigenkapitalquote (in %)	47.8	52.3	57.9	61.3	61.5
Finanzschulden (netto) ²⁾	1'107'887	994'706	871'017	651'169	566'355
Finanzschulden (netto)/EBITDA	3.24x	2.09x	1.68x	1.10x	0.99x
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG⁴⁾					
Payout Ratio (in %) ⁵⁾	72.4	64.0	39.2	34.2	40.0
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	54.39	58.98	62.38	67.63	69.10
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	2.64	3.13	6.89	8.77	7.98
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	2.64	3.13	6.88	8.76	7.98

Erklärung Fussnoten siehe vorherige Seite.

ENTWICKLUNG ROIC



DIVIDENDE PRO AKTIE



INHALT

AKTIONÄRSADRESSE	7
-------------------------	----------

UNTERNEHMENS PORTRÄT	
Organisationsstruktur	10
Flughafen Zürich AG	12

GESCHÄFTSENTWICKLUNG	
Kennzahlen	14
Ergebnisentwicklung	16
Konzerngeldflussrechnung	18
Segmentberichterstattung	18
Investitionen	19
Beteiligungen und Management-Verträge	19
Bilanzstruktur	19
Ausblick	20
Airport Zurich Noise Fund	20
Verkehrsentwicklung	21
Aviation	24
Commercial	25
Projekte	25
International	26
Corporate	26

MITARBEITENDE, GESELLSCHAFT UND UMWELT	
Flughafen Zürich AG als Arbeitgeberin – Leitbild	28
Gesellschaftliche Verantwortung	29
Umwelt	31
Hintergrundgespräch	39

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

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

RISK MANAGEMENT	52
------------------------	-----------

FINANZBERICHT	
Konzernrechnung gemäss IFRS	58
Bericht der Revisionsstelle	114
Jahresrechnung gemäss OR	120
Bericht der Revisionsstelle	133

FINANZKALENDER 2017	138
----------------------------	------------

AKTIONÄRSADRESSE

Das vergangene Jahr brachte uns wieder einen neuen Passagierrekord. Wichtige Bauprojekte auf dem Vorfeld und auf der Landseite schreiten voran. Eine der grössten Herausforderungen stellen nach wie vor die Kapazitätsengpässe zu Spitzenzeiten und die Pünktlichkeit dar.



ANDREAS SCHMID
PRÄSIDENT DES VERWALTUNGSRATS



STEPHAN WIDRIG
VORSITZENDER DER GESCHÄFTSLEITUNG

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

Das Geschäftsjahr 2016 war für die Flughafen Zürich AG ein herausforderndes und erfolgreiches Jahr. Es fielen wichtige Entscheide, unter anderem zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, zu Pilotfällen für Ost- und Südanflüge oder zu den Flughafengebühren. Der Schweizer Einzelhandel ist zwar weiterhin unter Druck, entgegen dem rückläufigen Trend im stationären Handel wächst das Kommerzgeschäft am Flughafen Zürich jedoch.

Auch finanziell kann ein sehr gutes Ergebnis präsentiert werden: Die Flughafen Zürich AG hat einen Gewinn von CHF 248.0 Mio. erwirtschaftet. Das sind 37.9% mehr als im Vorjahr. Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende von CHF 3.20 pro Aktie sowie die Ausschüttung einer Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven von ebenfalls CHF 3.20 pro Aktie vor.

Erneuter Rekord bei Passagierzahlen

Im vergangenen Jahr sind insgesamt 27'666'428 Passagiere über den Flughafen Zürich geflogen. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht das einer Zunahme von 5.3%. Die Zahl der Lokalspassagiere stieg um 6.5% auf 20.0 Mio. Der Transferanteil am Passagiervolumen ist zwar gegenüber dem Jahr 2015 rückläufig (-0.9 Prozentpunkte), dennoch stieg die Zahl der Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich um 2.3% auf 7.6 Mio. Im Jahr 2016 fanden 269'160 Flugbewegungen statt, was einem Plus von 1.5% gegenüber 2015 entspricht. Das Frachtvolumen stieg im Jahr 2016 um 5.3% gegenüber 2015. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 433'577 Tonnen Fracht transportiert.

Bericht zur Luftfahrtpolitik und Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

Im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (LUPO) zeigte der Bundesrat auf, wie er die Luftfahrt als wichtigen Pfeiler der Verkehrspolitik unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte stärken will. Die Landesflughäfen und namentlich das Interkontinentaldrehkreuz Zürich werden als wichtige Bestandteile der Basisinfrastruktur der Schweiz und bedeutende Elemente des Gesamtverkehrssystems anerkannt.

Ende September 2016 legte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Anpassung des SIL-Objektblatts (SIL2) öffentlich auf. Damit sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Sicherheitsmarge des Flugbetriebs sowie die Leistungsfähigkeit des Flughafens Zürich zu erhöhen. Auch Massnahmen für einen robusten Betrieb des Ostkonzepts sollen berücksichtigt werden.

Die Flughafen Zürich AG begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen. Der SIL2 deckt jedoch weder die heutige noch die künftige Nachfrage nach Slots in den Tagesspitzen ab. Damit bleiben die Kapazitätsengpässe weiterhin bestehen.

Neue Flughafengebühren

Auf Antrag der Flughafen Zürich AG hat das BAZL eine Gebührenanpassung für den Flughafen Zürich verfügt, die seit 1. September 2016 in Kraft ist. Von besonderer Relevanz sind die passagierbezogenen Flughafengebühren, sie sanken von CHF 36.40 auf CHF 35.00 für Lokalspassagiere und von CHF 18.90 auf CHF 16.00 für Transferpassagiere. Gleichzeitig sind auch die Lande- und Flugzeugabstellgebühren Teil des überarbeiteten Gebührenreglements. Die neuen Gebühren sind vier Jahre gültig.

Home Carrier Swiss investiert in Flotte und Lounge

Im Jahr 2016 hat unser Home Carrier Swiss zwei neue Flugzeugtypen in seine Flotte integriert. Auf Langstrecken werden seit Anfang Jahr auch Flugzeuge des Typs Boeing 777-300ER eingesetzt, die deutlich mehr Sitzplätze als die bisher verwendeten Airbus A340 anbieten. Und mit der Einflottung der Bombardier C Series für die Bedienung von Kurzstreckendestinationen ab Juli hat die Swiss einen weiteren Meilenstein in der Modernisierung ihrer Flotte gesetzt. Bis 2018 plant die Swiss, ihr Sitzplatzangebot um rund 20% zu erhöhen.

Zudem hat die Airline auch ihr neues Lounge-Konzept in Betrieb genommen. Auf einer Gesamtfläche von über 3'300m² und in unmittelbarer Nähe zu den Abfluggates der Langstreckenflüge im Dock E wurde Anfang 2016 die neue First Class, Senator und Business Class Lounge der Swiss eröffnet.

Bremssystem

Als Massnahme aus einer Sicherheitsüberprüfung und im Sinne einer Erhöhung der Sicherheitsmarge veranlasste das BAZL die Flughafenbetreiberin, am Ende der Piste 28 ein Bremssystem einzubauen. Diese Installation fand in rund dreimonatiger Bauzeit im Sommer 2016 statt.

Vorfahrten und Parkingprodukte

Nach rund dreijähriger Bauzeit wurden Mitte 2016 die sanierten und aufgewerteten Vorfahrten schrittweise wieder in Betrieb genommen. Ende Jahr folgte die Inbetriebnahme des erweiterten Parkhauses P6. Es wurde in rund dreijähriger Bauzeit mit Investitionen von knapp CHF 80 Mio. auf der Ostseite um rund 3'500 Parkplätze erweitert. Neu zählt es rund 7'500 Parkplätze und ist somit eines der grössten Parkhäuser Europas.

Zone A

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die Gepäcksortieranlage – eine der Hauptinfrastrukturen am Flughafen Zürich – bald die Kapazitätsgrenze erreichen. Zudem müssen gemäss EU-Vorgaben neue Sicherheitskontrollgeräte installiert und flughafenweit wichtige Anlageteile ersetzt werden. Eine umfangreiche Erneuerung der sogenannten Zone A ist deshalb nötig. Im Berichtsjahr wurden die Mieterverschiebungen und Ersatzmassnahmen geplant und erste Vorbereitungsmaßnahmen für den Tiefbau lanciert. Das gesamte Bauvorhaben Zone A wird sich bis ins Jahr 2023 erstrecken. Der Investitionsbedarf beläuft sich gemäss Grobkostenschätzung auf rund CHF 400 Mio.

Kommerzielle Entwicklungen

Verschiedene Neueröffnungen und die bereits in den Vorjahren getätigten Ausbauten und Optimierungen bereichern das Kommerzangebot und wirken sich positiv auf die Erträge aus. Das Einkaufsverhalten der Konsumenten verändert sich, entsprechend wichtig sind deshalb neue Massnahmen zur Umsatzsteigerung und eine enge Zusammenarbeit mit den Partnern. Ein wichtiger Meilenstein im Berichtsjahr war die vorzeitige Verlängerung des Duty-Free-Vertrags mit Dufry AG. Diese ermöglicht die vorzeitige Erneuerung aller Duty-Free-Flächen und stärkt die entsprechenden Erträge nachhaltig. Auch die digitale Kompetenz und Präsenz wird laufend ausgebaut. Ein Beispiel hierfür ist die Weiterentwicklung der Flughafen-Zürich-App, die im Frühling 2016 lanciert wurde.

«The Circle»

Die Flughafen Zürich AG hat zusammen mit der Miteigentümerin Swiss Life AG beschlossen, die zweite Etappe des Bauwerks ebenfalls auszulösen, es werden also beide Etappen gleichzeitig realisiert. Der Aushub ist grösstenteils abgeschlossen. Als zusätzliche Grossmieter konnten die Dufry AG sowie Jelmoli – the House of Brands gewonnen werden. Für die Module im Kunstbereich und in der Weiterbildung laufen erfolversprechende Gespräche. Der Bürobereich bleibt im aktuellen Umfeld eine grosse Herausforderung. Der Austausch mit Interessenten zeigt aber, dass die gute Lage kombiniert mit modernen Bürokonzepten ein hochattraktives Produkt darstellt.

Beteiligungen im Ausland

Im April 2016 hat die Flughafen Zürich AG eine Vereinbarung zum Verkauf ihrer 5%-Beteiligung an Bangalore International Airport Ltd. unterzeichnet. Der vereinbarte Kaufpreis beträgt USD 48.9 Mio. vor Steuern. Der Vollzug der Transaktion wird im ersten Quartal 2017 erwartet. Mit dem Verkauf der Beteiligung kann ein auch operativ sehr erfolgreiches Projekt für die Flughafen Zürich AG mit erheblichem Sondergewinn abgeschlossen werden.

Der Flughafen im brasilianischen Belo Horizonte macht grosse Fortschritte. Das neue Terminal 2 ist in Betrieb, das bestehende Terminal 1 wird kontinuierlich renoviert. Die Flughafen Zürich AG will ihre Präsenz in Brasilien aufgrund des grossen Wachstumspotenzials im Luftverkehr trotz aktueller Rezession weiter erhöhen.

Customer Experience und Auszeichnungen

Der Flughafen Zürich belegte im diesjährigen Airport Service Quality (ASQ) Award den 2. Platz Europas. Die vom Airport Council International (ACI) verliehene Auszeichnung gilt als prestigereich und als Mass für Airport Excellence.

Wie in den vergangenen Jahren wurde dem Flughafen Zürich auch dieses Jahr der World Travel Award als bester Flughafen Europas verliehen – eine der angesehensten Auszeichnungen in der Reisebranche.

Personelle Wechsel in VR und GL

Ulrik Svensson, seit 2008 Mitglied im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, ist neu Finanzchef der Deutschen Lufthansa AG. Aus diesem Grund ist er Ende 2016 als Verwaltungsrat zurückgetreten. Wir danken Herrn Svensson herzlich für seinen langjährigen, engagierten Einsatz für den Flughafen Zürich.

Der Bereich Non-Aviation wurde Anfang 2016 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.

Daniel Schmucki, langjähriger und verdienter Chief Financial Officer (CFO), wurde zum CFO der SIX Group ernannt und verliess das Unternehmen per Ende Januar 2017. Er hat die Entwicklung der Flughafen Zürich AG von Beginn weg wesentlich geprägt. In seiner Zeit als CFO konnte die Rentabilität stetig verbessert, die Verschuldung abgebaut und die Finanzierung der Gesellschaft rundum erneuert werden. Wir danken Daniel Schmucki herzlich für sein grosses Engagement und seine Verdienste.

Als Nachfolger für den Bereich Finance wurde Lukas Brosi ernannt. Er trat im Jahr 2009 als Group Treasurer in die Unternehmung ein und übernahm vor drei Jahren die Position des Head Financial Services und die Stellvertretung des CFO.

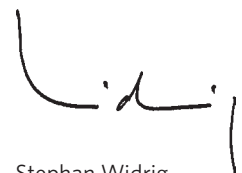
Ausblick und Dank

Die Flughafen Zürich AG ist operativ, finanziell und strategisch stark aufgestellt. Unsere Entwicklungsperspektiven müssen intakt bleiben, insbesondere was die Kapazität in den Wellenspitzen anbelangt. Dies im Interesse des Kantons Zürich, der Wirtschaftsregion und der gesamten Schweiz. All jenen, die sich kontinuierlich für das Unternehmen und den Flughafen Zürich einsetzen – egal ob vor oder hinter den Kulissen – gilt unser aufrichtiger Dank.

Zürich-Flughafen, 2. März 2017



Andreas Schmid
Präsident des
Verwaltungsrats



Stephan Widrig
Vorsitzender der
Geschäftsleitung

UNTERNEHMENS PORTRÄT

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

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

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

ORGANISATIONSSTRUKTUR

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

Aviation

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

VERWALTUNGSRAT

Präsident: ANDREAS SCHMID

Audit & Finance CommitteeVorsitz: ULRIK SVENSSON
(bis 31. Dezember 2016)**Nomination & Compensation Committee**

Vorsitz: DR. KASPAR SCHILLER

Public Affairs Committee

Vorsitz: CARMEN WALKER SPÄH

GESCHÄFTSLEITUNG

Chief Executive Officer

STEPHAN WIDRIG

Aviation

STEFAN CONRAD, COO

CommercialSTEFAN GROSS, CCO
(seit 1. Februar 2016)**Real Estate**DR. DANIEL SCHEIFELE, CREO
(seit 1. April 2016)**Finance**DANIEL SCHMUCKI, CFO
(bis 31. Januar 2017)**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 Parkingprodukte und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Ebenso werden von diesem Bereich alle Dienstleistungs- und Informationsschalter betrieben, der digitale Auftritt gestaltet sowie die übergeordnete Vermarktung und Markenbildung des Flughafens definiert.

Real Estate

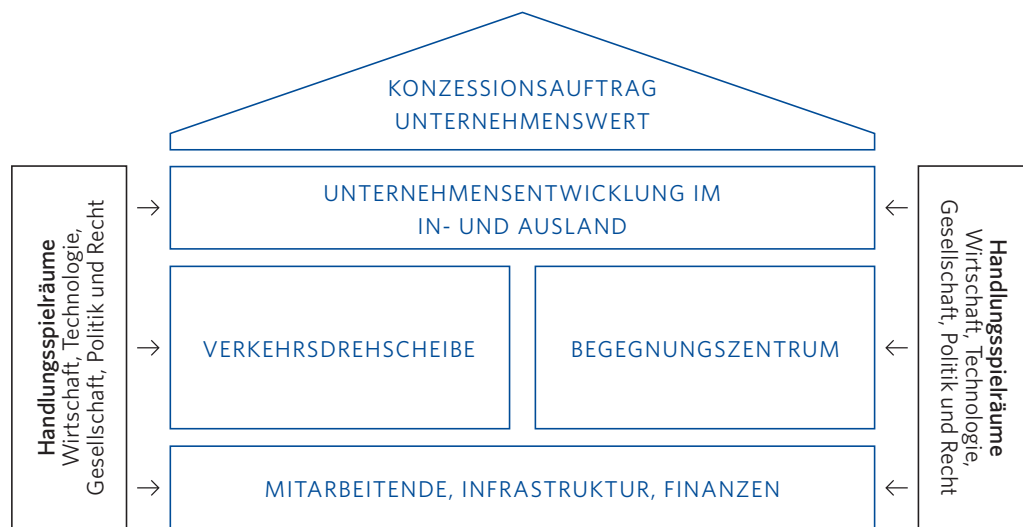
Der Bereich Real Estate ist zuständig für die Entwicklung, den Bau sowie die kaufmännische, technische und infrastrukturelle Bewirtschaftung aller Hochbauten und damit verbundenen Anlagen am Flughafen Zürich. Das Portfolio reicht dabei von den Terminalgebäuden, Bürozentren, Logistik- und Werftgebäuden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

Finance

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

Stabsstellen

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



FLUGHAFEN ZÜRICH AG

Vision

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

Mission

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

Strategie

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

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

Verhaltensgrundsätze

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

Führungsgrundsätze

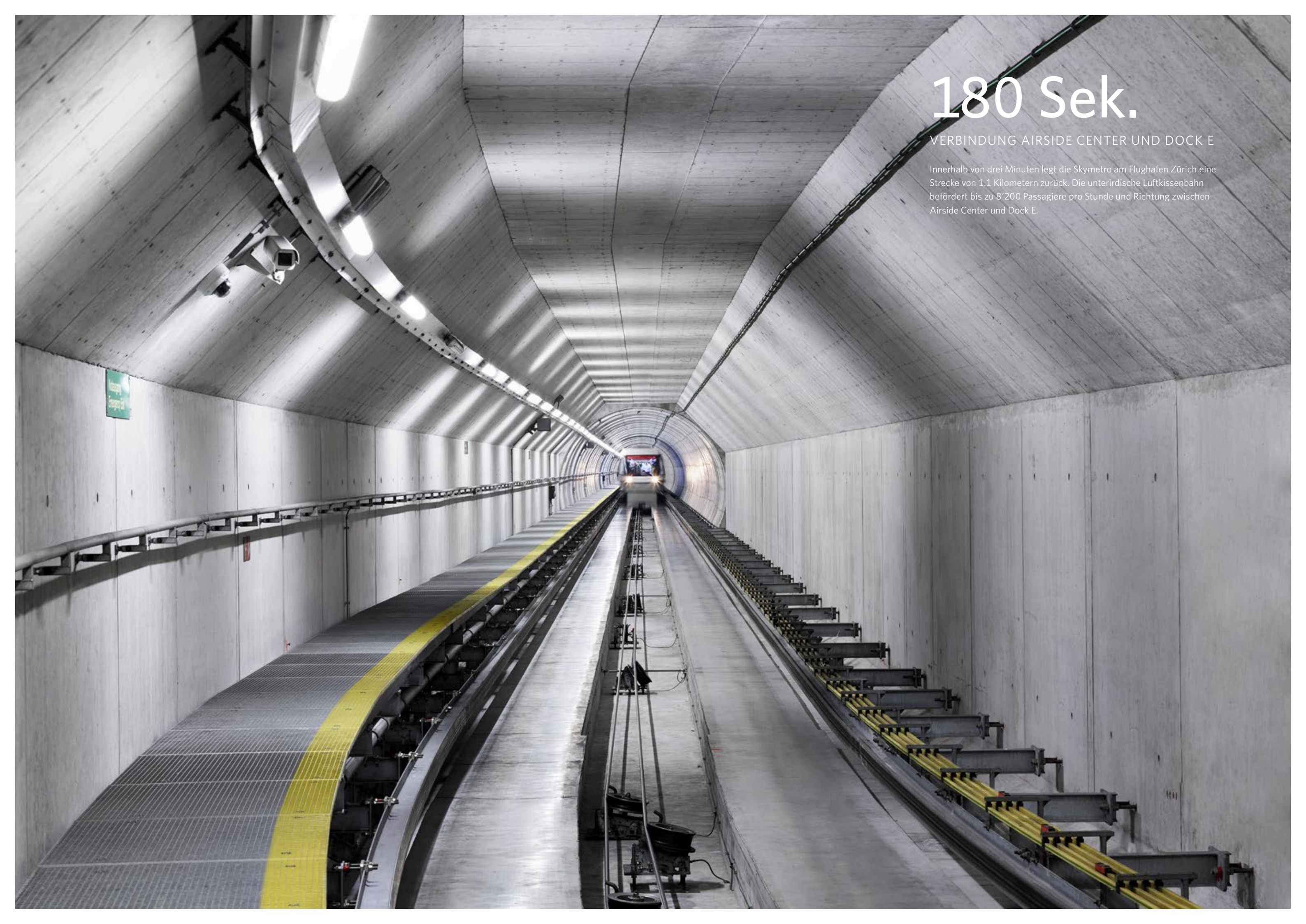
Wir übernehmen Verantwortung, wir gehen als Vorbild voran, wir schenken Vertrauen und wir fordern Verbindlichkeit ein.

Nachhaltigkeitsverpflichtung

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

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

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



180 Sek.

VERBINDUNG AIRSIDE CENTER UND DOCK E

Innerhalb von drei Minuten legt die Skymetro am Flughafen Zürich eine Strecke von 1.1 Kilometern zurück. Die unterirdische Luftkissenbahn befördert bis zu 8'200 Passagiere pro Stunde und Richtung zwischen Airside Center und Dock E.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Im abgelaufenen Geschäftsjahr überschritt der Umsatz erstmals die Milliardengrenze. Dabei entwickelten sich sowohl die Aviation-Erträge als auch die Non-Aviation-Erträge positiv. Gleichzeitig sind im Berichtsjahr 27.7 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich geflogen, was einem Wachstum von 5.3 % entspricht.

KENNZAHLEN

(CHF in 1'000)

	2016	2015	Veränderung in %
Erträge	1'012'804	988'973	2.4
davon Aviation-Erträge	620'402	597'389	3.9
davon Non-Aviation-Erträge	392'402	391'584	0.2
Betriebskosten	-434'000	-486'157	-10.7
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	578'804	502'816	15.1
EBITDA-Marge (in %)	57.1	50.8	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	337'350	274'644	22.8
EBIT-Marge (in %)	33.3	27.8	
Gewinn	248'018	179'807	37.9
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	471'869	456'177	3.4
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-167'482	-119'524	40.1
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'215'677	3'186'427	0.9
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	3'201'052	3'193'267	0.2
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	8.4	6.8	
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'260'149	2'212'437	2.2
Eigenkapitalrendite (in %)	11.1	8.3	
Eigenkapitalquote (in %)	55.6	54.7	
Finanzschulden (netto) ²⁾	102'020	174'683	-41.6
Finanzschulden (netto) / EBITDA	0.18x	0.35x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	27'666'428	26'281'228	5.3
Anzahl Flugbewegungen	269'160	265'095	1.5
Fracht (in Tonnen)	433'577	411'780	5.3
Anzahl Vollzeitstellen per Bilanzstichtag	1'523	1'474	3.3
Anzahl Mitarbeiter per Bilanzstichtag	1'773	1'721	3.0
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG³⁾			
Anzahl ausgegebene Aktien	30'701'875	30'701'875	
Ordentliche Dividende pro Aktie (in CHF)	3.20	3.00	6.7
Payout Ratio (in %) ⁴⁾	39.6	51.2	
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF)	3.20	3.20	0.0
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	73.62	72.06	2.2
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	8.07	5.85	37.9
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	8.07	5.85	37.9
	Valorennummer	SIX Symbol	Reuters
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	31941693	FHZN	FHZN.S
Schlusskurs per 31.12. (in CHF)	188.90	150.70	25.3

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

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

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

4) Zusatzdividende aus Kapitaleinlagereserven nicht enthalten.

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 Bilanz korrigiert:

(CHF in 1'000)	2016	2015	Veränderung in %
Erträge	1'001'124	978'200	2.3
davon Aviation-Erträge	608'722	586'616	3.8
davon Non-Aviation-Erträge	392'402	391'584	0.2
Betriebskosten	-430'461	-385'884	11.6
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	570'663	592'316	-3.7
EBITDA-Marge (in %)	57.0	60.6	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	334'798	369'881	-9.5
EBIT-Marge (in %)	33.4	37.8	
Gewinn	245'377	269'224	-8.9
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	484'259	472'537	-2.6
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-189'336	-152'129	24.5
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'065'907	3'030'840	1.2
Ø Investiertes Kapital ¹⁾	3'048'373	3'002'750	1.5
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	8.7	9.8	
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'121'478	2'076'406	2.2
Eigenkapitalrendite (in %)	11.7	13.5	
Eigenkapitalquote (in %)	61.5	61.3	
Finanzschulden (netto) ²⁾	566'355	651'169	-13.0
Finanzschulden (netto)/EBITDA	0.99x	1.10x	
Kennzahlen für den Aktionär der Flughafen Zürich AG³⁾			
Payout Ratio (in %) ⁴⁾	40.0	34.2	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	69.10	67.63	2.2
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	7.98	8.77	-9.0
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	7.98	8.76	-8.9

Erklärung Fussnoten siehe vorherige Seite.

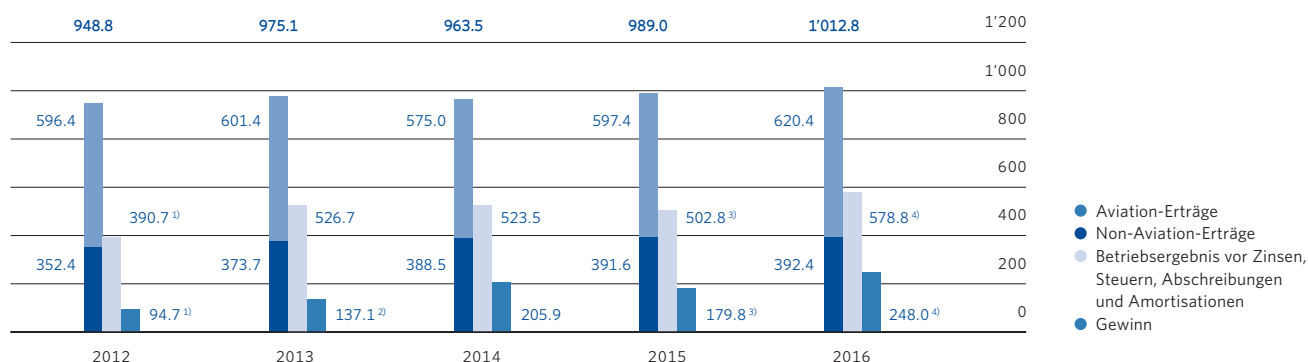
ERGEBNIS MIT UND OHNE LÄRMEINFLUSS

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

(CHF in 1'000)	2016			2015		
	mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	ohne Fluglärm	mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	ohne Fluglärm
Aviation-Erträge	620'402	-11'680	608'722	597'389	-10'773	586'616
Non-Aviation-Erträge	392'402	0	392'402	391'584	0	391'584
Total Erträge	1'012'804	-11'680	1'001'124	988'973	-10'773	978'200
Betriebskosten	-434'000	3'539	-430'461	-486'157	100'273	-385'884
EBITDA	578'804	-8'141	570'663	502'816	89'500	592'316
Abschreibungen und Amortisationen	-241'454	5'589	-235'865	-228'172	5'737	-222'435
EBIT	337'350	-2'552	334'798	274'644	95'237	369'881
Gewinn	248'018	-2'641	245'377	179'807	89'417	269'224

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.
- 4) Nach Ertrag aus zusätzlicher Kaufpreiszahlung Grundstück «The Circle» (2. Etappe) sowie aus einer Abschlagszahlung aus der Konkursmasse der ehemaligen Swissair.

ERGEBNISENTWICKLUNG

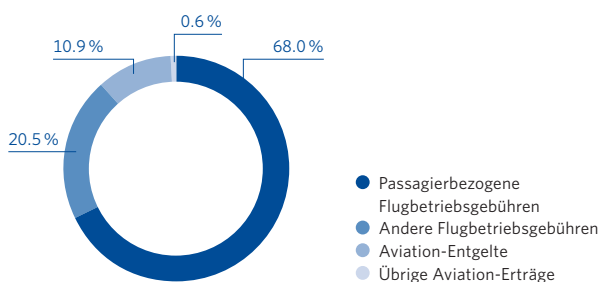
→ Tabelle Seite 59

Gegenüber dem Vorjahr steigerten sich die Erträge von CHF 989.0 Mio. auf CHF 1'012.8 Mio. (+2.4 %), womit erstmals in der Geschichte der Flughafen Zürich AG die Milliardengrenze erreicht wurde. Dabei entwickelten sich sowohl die Aviation-Erträge wie auch die Non-Aviation-Erträge positiv.

Aviation-Erträge

Von den Gesamterträgen entfallen rund 61 % auf Aviation-Erträge, die im Berichtsjahr CHF 620.4 Mio. (+3.9 %) betrugen.

AUFTEILUNG AVIATION-ERTRÄGE



(CHF in Mio.)

Aviation-Erträge	2016	in %
Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren	421'855	68.0
Andere Flugbetriebsgebühren	127'257	20.5
Aviation-Entgelte	67'816	10.9
Übrige Aviation-Erträge	3'474	0.6
Total	620'402	100.0

Die Passagierzahlen entwickelten sich im vergangenen Jahr wiederum positiv. Mit 27.7 Mio. Passagieren (+5.3 %) wurde am Flughafen Zürich ein neuer Rekord erzielt. Die Erträge aus den passagierbezogenen Flugbetriebsgebühren steigerten sich daher – trotz den per 1. September 2016 eingeführten tieferen Gebühren – von

CHF 411.4 Mio. auf CHF 421.9 Mio. (+2.6 %), wobei sich vor allem der Anstieg der Lokallpassagierzahl (+6.5 %) positiv auswirkte.

Das per 1. September 2016 eingeführte Gebührenmodell beinhaltet eine Erhöhung der Parkgebühren zugunsten einer Reduktion der Landegebühren. Der Volumenanstieg bei den Flugbewegungen (+1.5 %) in Verbindung mit dem Trend zu grösseren Flugzeugen vermochte jedoch die Reduktion der Landegebühren zu kompensieren und es resultiert eine Steigerung der Erträge (+1.7 %). Währenddessen machte sich der Effekt der Gebührenanpassung bei den Parkgebühren mit einem Anstieg von CHF 6.6 Mio. stärker bemerkbar. Insgesamt konnten die Erträge aus anderen Flugbetriebsgebühren um CHF 9.7 Mio. auf CHF 127.3 Mio. gesteigert werden (+8.2 %).

Die positive Entwicklung bei den Aviation-Entgelten um CHF 2.9 Mio. auf CHF 67.8 Mio. (+4.5 %) ist auf Volumeneffekte zurückzuführen. Verschiebungen zwischen den Entgelten ergeben sich aufgrund der zusammen mit den Flugbetriebsgebühren formell eingeführten Nutzungsentgelte.

Non-Aviation-Erträge

Unterproportional entwickelten sich die Non-Aviation-Erträge, die sich um CHF 0.8 Mio. (+0.2 %) auf CHF 392.4 Mio. erhöhten.

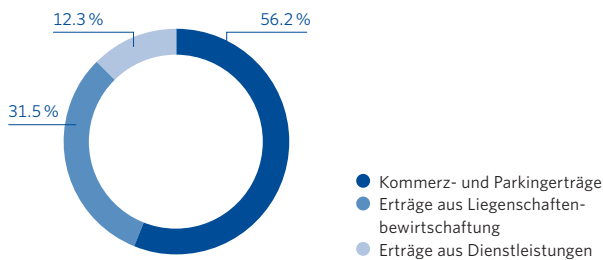
Das Total der Kommerz- und Parkerträge nahm dabei im Berichtsjahr von CHF 216.8 Mio. auf CHF 220.7 Mio. (+1.8 %) zu. In diesem Zusammenhang konnten die Erträge aus Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage gegenüber dem Vorjahr um 1.5 % auf CHF 113.1 Mio. gesteigert werden. Die diesen Erträgen zugrunde liegenden Umsätze der Detailhandelsgeschäfte und Restaurantbetreiber am Flughafen Zürich betrugen im Berichtsjahr CHF 544.6 Mio. (+1.9 %), was einem durchschnittlichen Umsatz pro Passagier von CHF 39.40 (Vorjahr CHF 40.70) entspricht. Erhöht werden konnten die Erträge aus der Parkplatzbewirtschaftung um 1.4 % auf CHF 75.4 Mio.

Im Bereich der Liegenschaftsbewirtschaftung konnte die Gesellschaft Erträge von insgesamt CHF 123.4 Mio. (+0.9 %) erwirtschaften. Die Mieterträge und Pachtzinsen sind im Vergleich zum Vorjahr um CHF 1.3 Mio. (+1.5 %) gestiegen. Die Erträge aus der Weiterverrechnung von Energie und Nebenkosten sanken

im Vergleich zum Vorjahr aufgrund verschiedener Tarifierpassungen um CHF 2.5 Mio. auf CHF 22.0 Mio. (–10.1%). Dank dem Mandat für Bauherrenvertretung und Geschäftsführung für die Miteigentümergeinschaft «The Circle» erzielte die Flughafen Zürich AG eine Steigerung der Dienstleistungserträge von rund CHF 2.0 Mio.

Infolge des im Mai 2015 ausgelaufenen Management-Vertrags mit Bangalore International Airport Ltd. und tieferen Erträgen aus dem Beratungsvertrag mit dem Flughafen in Belo Horizonte nahmen die Consultingserträge aus internationalen Beratungsmandaten im Vergleich zum Vorjahr um CHF 6.5 Mio. ab.

AUFTEILUNG NON-AVIATION-ERTRÄGE



(CHF in Mio.)

Non-Aviation-Erträge	2016	in %
Kommerz- und Parkerträge	220'681	56.2
Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	123'434	31.5
Erträge aus Dienstleistungen	48'287	12.3
Total	392'402	100.0

Betriebskosten

Die Betriebskosten sanken im Berichtsjahr um CHF 52.2 Mio. auf CHF 434.0 Mio. (–10.7%), was aber teilweise auf Sondereffekte zurückzuführen ist, die im Vorjahr angefallen sind (Erhöhung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen aufgrund der Erweiterung des Schallschutzprogramms, Reduktion der Nettopflichtverpflichtungen aufgrund der angekündigten Änderung des BVK-Vorsorgeplans und Gewinn aus dem Teilverkauf eines Grundstücks und der Einbringung von Projektkosten in Zusammenhang mit dem Projekt «The Circle»). Im Berichtsjahr sind Sondereffekte aus einer Abschlagszahlung von CHF 3.5 Mio. im Rahmen der Nachlassliquidation der Swissair und aus einer zusätzlichen Kaufpreiszahlung von CHF 7.3 Mio. für das Grundstück «The Circle», die mit der Auslösung der zweiten Etappe des Projekts fällig wurde, zu verzeichnen. Bereinigt um die Sondereffekte des Berichtsjahrs und des Vorjahrs verblieben die Betriebskosten gegenüber 2015 trotz Verkehrswachstum praktisch auf dem gleichen Niveau (+0.7%).

In der aktuellen Berichtsperiode kommen die Personalkosten auf CHF 196.6 Mio. (+17.1%) zu stehen. Bereinigt um den Sondereffekt im Vorjahr entspricht dies einer Zunahme um 5.9%. Nebst einem höheren durchschnittlichen Personalbestand am Standort Zürich (insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Insourcing von Betrieb und Unterhalt der Skymetro) trugen weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit Leistungen gegenüber Arbeitnehmenden gemäss IAS 19 zu dieser Entwicklung bei. Per 31. Dezember 2016 beschäftigte die Flughafen Zürich AG in der Schweiz 1'693 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.2015:

1'645), was 1'443 Vollzeitstellen (31.12.2015: 1'398) entspricht. Per Bilanzstichtag sind weitere 80 Mitarbeitende bei der konsolidierten A-port Operaciones S.A. sowie ihren Tochtergesellschaften angestellt.

Die Ausgaben für Polizei und Sicherheit konnten trotz starkem Lokalpassagierwachstum leicht reduziert werden und betrugen für das Berichtsjahr CHF 118.3 Mio. (–0.3%).

Dank günstigen Konditionen bei der Beschaffung verminderten sich die Kosten für Energie und Abfall auf CHF 18.5 Mio. (–15.6%). Die Kosten für Unterhalt und Material nahmen um 13.8% ab und kommen für das Berichtsjahr auf CHF 35.2 Mio. zu stehen. Grund hierfür sind einerseits reduzierte Unterhaltsarbeiten an Hochbauten im Hinblick auf grössere Sanierungs- und Umbauprojekte und andererseits tiefere externe Kosten im Zusammenhang mit dem Insourcing des Betriebs und Unterhalts der Skymetro.

Die anderen Betriebskosten sowie die Kosten für Verkauf, Marketing und Verwaltung konnten um je –0.5% leicht reduziert werden.

Die Position «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge und Aufwendungen» kommt für das Berichtsjahr nach Bereinigung der oben genannten Sondereffekte auf CHF 9.6 Mio. zu stehen (Vorjahr bereinigt CHF 11.7 Mio.).

Betriebsergebnis

Das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) beträgt CHF 578.8 Mio. (+15.1%). Die EBITDA-Marge steigt von 50.8% auf 57.1%. Nach Bereinigung der genannten Sondereffekte beträgt der EBITDA CHF 568.1 Mio. (+3.8%) und die EBITDA-Marge steigt von 55.4% auf 56.1%.

Die Abschreibungen und Amortisationen liegen mit CHF 241.5 Mio. über dem Vorjahresniveau von CHF 228.2 Mio. (+5.8%). Grund hierfür ist die Anpassung von Abschreibungsdauern aufgrund von anstehenden Projekten (Zone A) und aufgrund einer generellen Überprüfung der Nutzungsdauer von Anlagen sowie der vollständigen Aktivierung von verschiedenen Grossprojekten im Berichtsjahr (insbesondere Aufwertung Terminal 2 sowie Neugestaltung Vorfahrten). Das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) stieg von CHF 274.6 Mio. auf CHF 337.4 Mio. (+22.8%). Nach Bereinigung der Sondereffekte beträgt der EBIT CHF 326.6 Mio., was einer Steigerung von 2.3% entspricht.

Das Finanzergebnis der Flughafen Zürich AG beträgt im Berichtsjahr CHF –17.4 Mio. und liegt damit markant über demjenigen der Vorjahresperiode von CHF –37.4 Mio. Hauptgrund für die positive Veränderung sind der Zinseffekt aus der Aufzinsung der Rückstellungen für formellen Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen. Im Gegensatz zum Vorjahr, in dem aufgrund der Anpassung des Diskontierungssatzes wegen des tieferen Zinsniveaus noch ein Aufwand von CHF –17.0 Mio. entstand, resultierte im Berichtsjahr insbesondere aufgrund der verlängerten durchschnittlichen Frist der künftigen Auszahlungen der formellen Enteignungsentschädigungen ein Ertrag von CHF 1.1 Mio.

Das Ergebnis aus assoziierten Gesellschaften in der Höhe von CHF –5.3 Mio. (Vorjahr CHF –3.9 Mio.) basiert im Wesentlichen auf Gewinn- und Verlustanteilen an den Betriebsgesellschaften der Flughäfen in Bengaluru, Indien (bis April 2016), und Belo Horizonte, Brasilien, sowie auf dem übrigen Beteiligungsportfolio in Lateinamerika.

Konzerngewinn

Der Konzerngewinn in Höhe von CHF 248.0 Mio. liegt um CHF 68.2 Mio. über dem Vorjahreswert. Nach Bereinigung der Sondereffekte beträgt der Konzerngewinn CHF 239.5 Mio. und liegt damit um CHF 24.2 Mio. (+11.2 %) höher als der bereinigte Wert des Vorjahrs.

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende von CHF 3.20 pro Aktie (Vorjahr CHF 3.00; angeglichen) sowie die Ausschüttung einer Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven von CHF 3.20 pro Aktie (Vorjahr CHF 3.20; angeglichen) vor.

KONZERNGELDFLUSSRECHNUNG

➔ Tabelle Seite 62

Der Geldzufluss aus operativer Geschäftstätigkeit hat gegenüber dem Vorjahr (CHF 456.2 Mio.) um CHF 15.7 Mio. zugenommen und beträgt für das Berichtsjahr CHF 471.9 Mio. Aus der Geschäftstätigkeit Fluglärm resultierte dabei ein Geldabfluss von CHF –12.4 Mio. (Vorjahr CHF –16.4 Mio.).

Der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit beträgt CHF –167.5 Mio. (Vorjahr CHF –119.5 Mio.). Trotz im Vorjahresvergleich tieferen liquiditätswirksamen Investitionen in Sachanlagen resultierte ein höherer Geldabfluss, da im Vorjahr ein Erlös von CHF 67.9 Mio. aus dem Verkauf von Sachanlagen (Anteil Land sowie Projektkosten «The Circle») im entsprechenden Gesamttotal enthalten war (2016: Erlös von CHF 7.3 Mio. im Zusammenhang mit der Auslösung der 2. Etappe «The Circle»).

Im Berichtsjahr resultierte ein Geldabfluss aus Finanzierungstätigkeit in der Höhe von CHF –228.8 Mio. (Vorjahr CHF –190.3 Mio.). Die Zunahme im Vergleich zum Vorjahr ist insbesondere auf die bedeutend höhere Dividendenauszahlung im Geschäftsjahr 2016 zurückzuführen. Im Vorjahr wurde noch die Rückzahlung der letzten Tranche des US Private Placement vorgenommen.

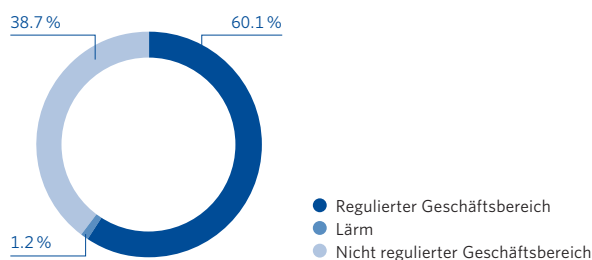
Per Ende 2016 verfügt die Gesellschaft damit insgesamt überflüssige Mittel in der Höhe von CHF 447.8 Mio. (Vorjahr CHF 372.0 Mio.), wovon CHF 58.6 Mio. durch den Airport Zurich Noise Fund gehalten werden.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

➔ Tabelle Seite 75

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	2016	in %
Regulierter Geschäftsbereich	608.7	60.1
Lärm	11.7	1.2
Nicht regulierter Geschäftsbereich	392.4	38.7
Total	1'012.8	100.0

Regulierter Geschäftsbereich

Die externen Erträge des regulierten Geschäftsbereichs haben im Berichtsjahr von CHF 586.6 Mio. auf CHF 608.7 Mio. zugenommen. Im gleichen Zeitraum hat sich das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des regulierten Geschäftsbereichs, das sich aus den Segmenten «Flugverkehr», «PRM», «Nutzungsentgelte», «Luftsicherheit» sowie «Zugangsentgelte» zusammensetzt, um CHF 8.4 Mio. auf CHF 135.1 Mio. vermindert.

Die Ergebnisreduktion ist vor allem auf höhere Abschreibungen zurückzuführen, die aufgrund der Anpassung von Abschreibungsdauern im Zusammenhang mit anstehenden Projekten und aufgrund einer generellen Überprüfung der Nutzungsdauern von Sachanlagen sowie der vollständigen Aktivierung von verschiedenen Grossprojekten im Berichtsjahr (insbesondere Aufwertung Terminal 2 sowie Neugestaltung Vorfahrten) anteilig im regulierten Geschäftsbereich angefallen sind.

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. Für den regulierten Geschäftsbereich resultiert ein ROIC von 5.7 % (Vorjahr 6.1 %).

Lärm

Die Erträge im Segment «Lärm» haben im Vergleich zum Vorjahr um CHF 0.9 Mio. zugenommen und betragen für das Berichtsjahr CHF 11.7 Mio.

Die deutliche Ergebnisverbesserung auf Stufe EBIT ist vollumfänglich auf die in der Vorjahresperiode erfolgswirksame Erfassung der zusätzlichen Rückstellung für das erweiterte Schallschutzprogramm zurückzuführen.

Das investierte Kapital des Segments «Lärm» beträgt per Bilanzstichtag CHF 149.8 Mio. und der aktuelle ROIC beläuft sich auf 1.3 %.

Nicht regulierter Geschäftsbereich

Die externen Erträge des nicht regulierten Geschäftsbereichs haben im Berichtsjahr leicht von CHF 391.6 Mio. auf CHF 392.4 Mio. zugenommen. Im gleichen Zeitraum hat sich das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des nicht regulierten Geschäftsbereichs um CHF 26.7 Mio. auf CHF 199.7 Mio. vermindert.

Die Abnahme ist vollumfänglich auf den Sondereffekt des Vorjahrs im Zusammenhang mit dem anteiligen Landverkauf und der Einbringung des Projekts in die Miteigentümergeinschaft «The Circle» zurückzuführen, der im Jahr 2015 einen positiven Einfluss von CHF 34.6 Mio. auf das Segmentergebnis hatte.

Das investierte Kapital beläuft sich wie im Vorjahr auf rund CHF 1.2 Mrd. und der ROIC für den nicht regulierten Geschäftsbereich liegt bei 13.6 % (Vorjahr 16.1 %).

INVESTITIONEN

☞ Tabelle Seite 84

Die Investitionen in Sachanlagen beliefen sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf CHF 174.1 Mio. (Vorjahr CHF 160.2 Mio.) Die grössten Beträge entfielen dabei auf die Aufwertung des Terminals 2 (CHF 36.7 Mio.), die Erweiterung der Parkanlagen (CHF 33.5 Mio.) sowie die Neugestaltung der Vorfahrten (CHF 15.2 Mio.).

Zudem wurden im Berichtsjahr anteilmässig CHF 46.6 Mio. (Vorjahr CHF 39.5 Mio.) in die Realisierung des Projekts «The Circle» investiert.

BETEILIGUNGEN UND MANAGEMENT-VERTRÄGE

Indien

Die Flughafen Zürich AG hat am 15. April 2016 eine Vereinbarung zum Verkauf ihrer 5-%-Beteiligung an Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), der Eigentümer- und Betriebsgesellschaft des internationalen Flughafens im indischen Bengaluru, unterzeichnet. Der vereinbarte Kaufpreis vor Steuern beträgt USD 48.9 Mio. Der Vollzug der Veräusserung ist abhängig von den üblichen Abschlussbedingungen und wird im ersten Quartal 2017 erwartet.

Brasilien

Die Flughafen Zürich AG ist neben der brasilianischen CCR 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.

Damit ist die Flughafen Zürich AG seit 2014 zusammen mit CCR für den Ausbau und Betrieb des internationalen Flughafens von Belo Horizonte im Bundesstaat Minas Gerais in Brasilien verantwortlich. Der Konzessionsvertrag ist auf 30 Jahre ausgelegt und beinhaltet vorgeschriebene Infrastrukturausbauten in den ersten Konzessionsjahren. Ende 2016 konnte nach nur 14 Monaten Bauzeit ein neues Terminal in Betrieb genommen werden. Aufgrund des rückläufigen Wachstums und der politisch und wirtschaftlich anspruchsvollen Situation in Brasilien sind die Passagierzahlen 2016 mit 9.6 Mio. um 14.7 % tiefer ausgefallen als im Vergleich zum Vorjahr.

Es besteht ein Operations-, Management- und Service-Agreement (OMSA) mit der Konzessionärs-gesellschaft. Die Flughafen Zürich AG stellt den Leiter für den Kommerzbereich sowie den Flugbetriebsleiter.

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. Dieses Engagement 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 Konzessionärs-gesellschaften für die chilenischen Flughäfen in Antofagasta und Iquique sowie über die in São Paulo (Brasilien) ansässige Companhia de Participações Aeroportuárias Anteile am Hato International Airport in Curaçao.

Kasachstan

Die Flughafen Zürich AG war 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. Dieser Vertrag ist im April 2016 ausgelaufen.

BILANZSTRUKTUR

☞ Tabelle Seite 60

Die konsolidierte Bilanzsumme der Flughafen Zürich AG veränderte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr nur unwesentlich und beträgt per Stichtag CHF 4'065.4 Mio.

Dabei nahm das Umlaufvermögen insbesondere bedingt durch den höheren Bestand an flüssigen Mitteln um CHF 71.5 Mio. auf CHF 716.2 Mio. zu. Das Anlagevermögen nahm im Vergleich zum Vorjahr um CHF 48.7 Mio. ab und beträgt zum Bilanzstichtag CHF 3'349.1 Mio. Zu dieser Abnahme hat neben den Nettoveränderungen der Positionen «Sachanlagen» und «Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien» auch die Reduktion des immateriellen Vermögenswerts aus Recht zur formellen Enteignung beigetragen.

Das Fremdkapital nahm im Vergleich zum Vorjahr um CHF 24.9 Mio. auf neu CHF 1'805.2 Mio. ab. Den Erhöhungen bei den Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer und den kurzfristigen Rechnungsabgrenzungen standen per Bilanzstichtag tiefere Rückstellungen für formelle Enteignungen (Anpassungen aufgrund von Bundesgerichtsentscheiden) sowie Lärm- und Anwohnerschutz gegenüber. Zudem veränderte die Umgliederung der im Mai 2017 fälligen Anleihe in der Höhe von CHF 250.0 Mio. das Verhältnis zwischen dem kurz- und langfristigen Fremdkapital.

Das Eigenkapital nahm im Berichtsjahr um CHF 47.7 Mio. zu und beträgt per Ende 2016 CHF 2'260.1 Mio. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 55.6 % (2015: 54.7 %). Die Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROIC) beträgt für das Geschäftsjahr 2016 8.4 % (Vorjahr 6.8 %). Der ROIC, bereinigt um die Lärmkomponenten, reduzierte sich von 9.8 % auf 8.7 %.

AUSBlick

Verkehrs- und Ertragsentwicklung

Die Flughafen Zürich AG erwartet für das Jahr 2017 ein Passagierwachstum von rund 4 %, dies bei einer leicht höheren Anzahl Flugbewegungen als 2016. Trotz der Reduktion der passagierbezogenen Gebühren, die per Anfang September 2016 in Kraft getreten ist, werden die Aviation-Erträge im Geschäftsjahr 2017 insbesondere aufgrund des erwarteten Passagierwachstums leicht höher ausfallen. Die Erträge im Bereich Non-Aviation werden ebenfalls leicht höher erwartet.

Betriebskosten

Die Betriebskosten werden sich 2017 gegenüber dem Vorjahr – ohne Berücksichtigung der Sondereffekte – voraussichtlich auch leicht erhöhen.

Investitionen

Die Gesellschaft sieht für 2017 eine Summe von rund CHF 300 Mio. für Investitionen in Sachanlagen vor. Nebst verschiedenen werterhaltenden Massnahmen an der Flughafeninfrastruktur fällt das grösste Investitionsvolumen mit rund CHF 130 Mio. beim Grossprojekt «The Circle» an. Des Weiteren tragen die Kosten für die Projekte «Zone A», worunter auch der Ersatz der Gepäcksortieranlage fällt, sowie «Stands Delta Süd» zum Investitionsbudget bei.

Ergebnis

Unter Ausklammerung der Sondereffekte in den Geschäftsjahren 2016 und 2017 wird das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) voraussichtlich im Rahmen des Vorjahreswerts und der Gewinn (inklusive Lärmeinflüssen) voraussichtlich leicht über dem Vorjahreswert 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 offengelegt, 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.

Die Situation des Airport Zurich Noise Fund stellt sich per Bilanzstichtag wie folgt dar:

AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

(CHF in 1'000)

	2016	2015
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	471'744	491'396
Einnahmen Lärmgebühren	11'601	10'865
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-12'585	-17'779
Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	-11'406	-12'954
Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	459'354	471'528
Operative Kosten	-3'277	-3'137
Zinsertrag aus Finanzanlagen	2'639	3'897
Marktwertveränderung sowie realisierte Kursgewinne/ -verluste auf Finanzanlagen	-792	-544
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	457'924	471'744

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

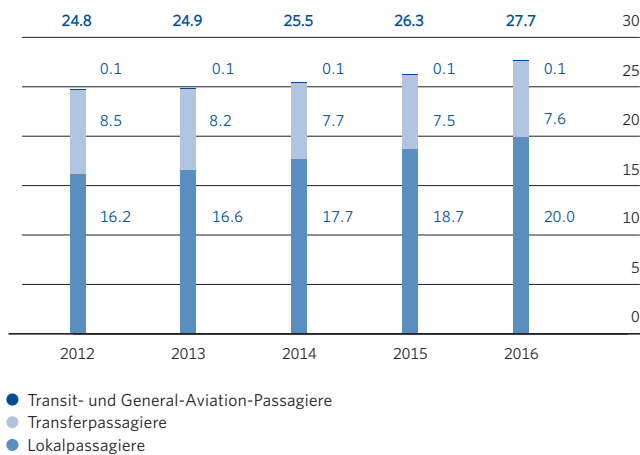
VERKEHRSENTWICKLUNG

Erstmals mehr als 27 Millionen Passagiere am Flughafen Zürich

Im vergangenen Jahr verzeichnete der Flughafen Zürich mit 27'666'428 Passagieren einen Rekord und übertraf damit den bisherigen Höchstwert des Vorjahrs um 5.3 %. Das Wachstum in Zürich liegt damit knapp unter dem durchschnittlichen Wachstum von 5.6 % an den wichtigsten europäischen Flughäfen¹⁾.

PASSAGIERENTWICKLUNG

(in Mio.)



Auch im Jahr 2016 zeigte sich das Einzugsgebiet des Flughafens Zürich als stabiler und verlässlicher Markt. Zunehmender Wettbewerb und eine steigende lokale Nachfrage nach Flugreisen waren im vergangenen Jahr die wichtigsten Wachstumstreiber am Flughafen Zürich, die zudem von einem Aufschwung im Transfersegment gestützt wurde. So nahm die Zahl der Lokalpassagiere um 6.5 % auf 20.0 Mio. und jene der Transferpassagiere um 2.3 % auf 7.6 Mio. zu. Trotz dem erwähnten Aufschwung senkte sich der Anteil der Transferpassagiere nochmals von 28.5 % im Vorjahr auf 27.6 % im Berichtsjahr. Der Bereich Linie und Charter wuchs im Jahr 2016 um 5.3 %, währenddessen der Bereich General Aviation auf Vorjahresniveau verblieb.

Europa, der wichtigste Markt für den Flughafen Zürich, entwickelte sich mit +4.9 % leicht unterdurchschnittlich. Der Interkontinentalverkehr wuchs entsprechend überdurchschnittlich um 6.5 %. Den grössten Zuwachs verzeichnete die Nachfrage nach Lateinamerika (+22.4 %), gefolgt vom Mittleren Osten (+9.9 %), Nordamerika (+7.2 %) und Fernost (+6.2 %). Die Region Afrika verzeichnete einen weiteren Rückgang von 10.4 %.

Der Passagieranteil des Hub Carrier Swiss betrug im vergangenen Jahr 53.1 %, gefolgt von Air Berlin (7.1 %), Edelweiss Air (5.2 %), Eurowings (2.5 %) und British Airways (2.1 %).

Starkes Netzwerk

Im Jahr 2016 wurden vom Flughafen Zürich aus 125 europäische und 53 interkontinentale Destinationen im Linienverkehr angefliegen. Das Streckennetz bedienten insgesamt 68 Linien- und Charterfluggesellschaften.

Leicht mehr Flugbewegungen bei verminderter Auslastung

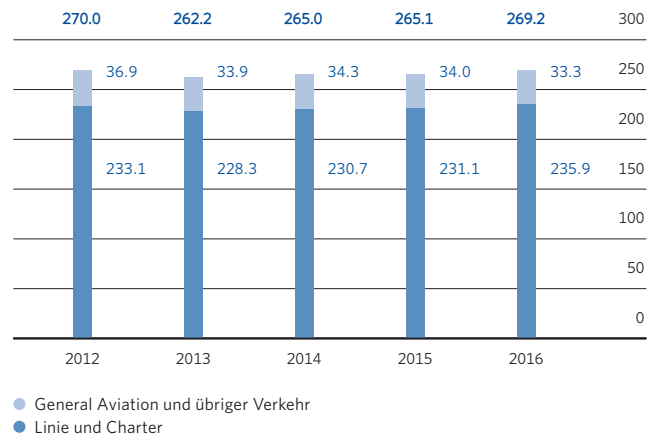
Im Jahr 2016 fanden 269'160 Flugbewegungen statt, was einem Wachstum von 1.5 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Das Sitzplatzangebot erhöhte sich im gleichen Zeitraum insbesondere aufgrund der neuen Flugzeuge der Swiss (Bombardier C Series und Boeing 777-300ER) um bemerkenswerte 6.6 %.

Die starke Erhöhung des Sitzplatzangebots führte im Berichtsjahr erwartungsgemäss zu einem Rückgang der Sitzplatzauslastung von einem Prozentpunkt auf 75.8 %. Die Anzahl der Passagiere pro Flugbewegung erhöhte sich demgegenüber von 114 auf 117.

Im Bereich Linien- und Charterverkehr stieg die Anzahl der Flugbewegungen um 2.1 %, während der Bereich General Aviation einen Rückgang um 2.3 % verzeichnete.

FLUGBEWEGUNGEN

(in 1'000)

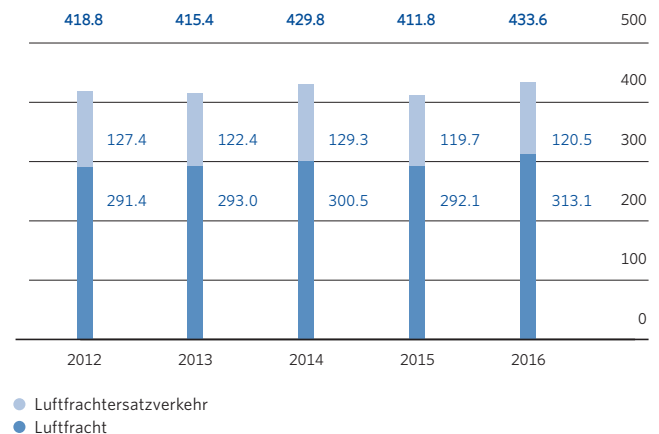


Erholung bei der Fracht

Das Frachtvolumen am Flughafen Zürich nahm im Jahr 2016 gegenüber 2015 um 5.3 % zu. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 433'577 Tonnen Fracht transportiert. Während das Volumen der geflogenen Fracht um 7.2 % stieg, legte die auf der Strasse transportierte Luftfracht (Luftfrachtersatzverkehr) lediglich um 0.7 % zu.

FRACHT

(in 1'000 Tonnen)



1) Quelle: ACI Airports Council International

VERKEHRSENTWICKLUNG

AIR TRAFFIC MOVEMENT EUROPA

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

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

ANZAHL FLUGGESELLSCHAFTEN

68

Linien- und Charterverkehr

DESTINATIONEN LINIENVERKEHR

EUROPA

38

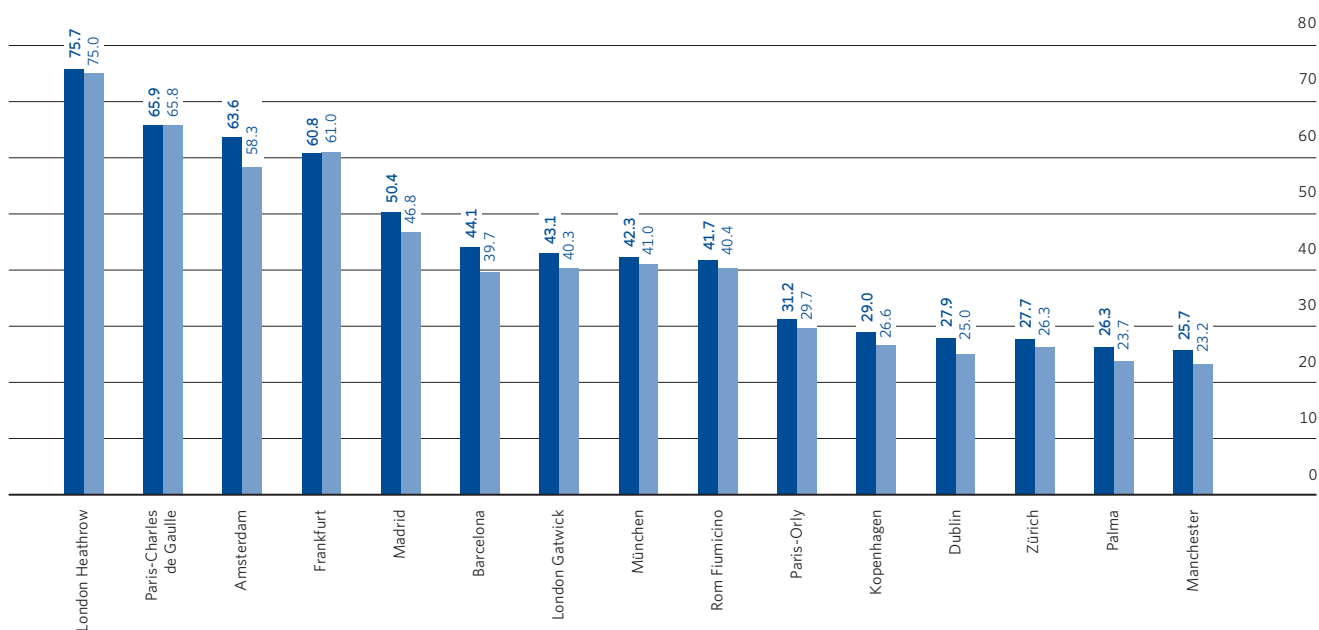
Länder

125

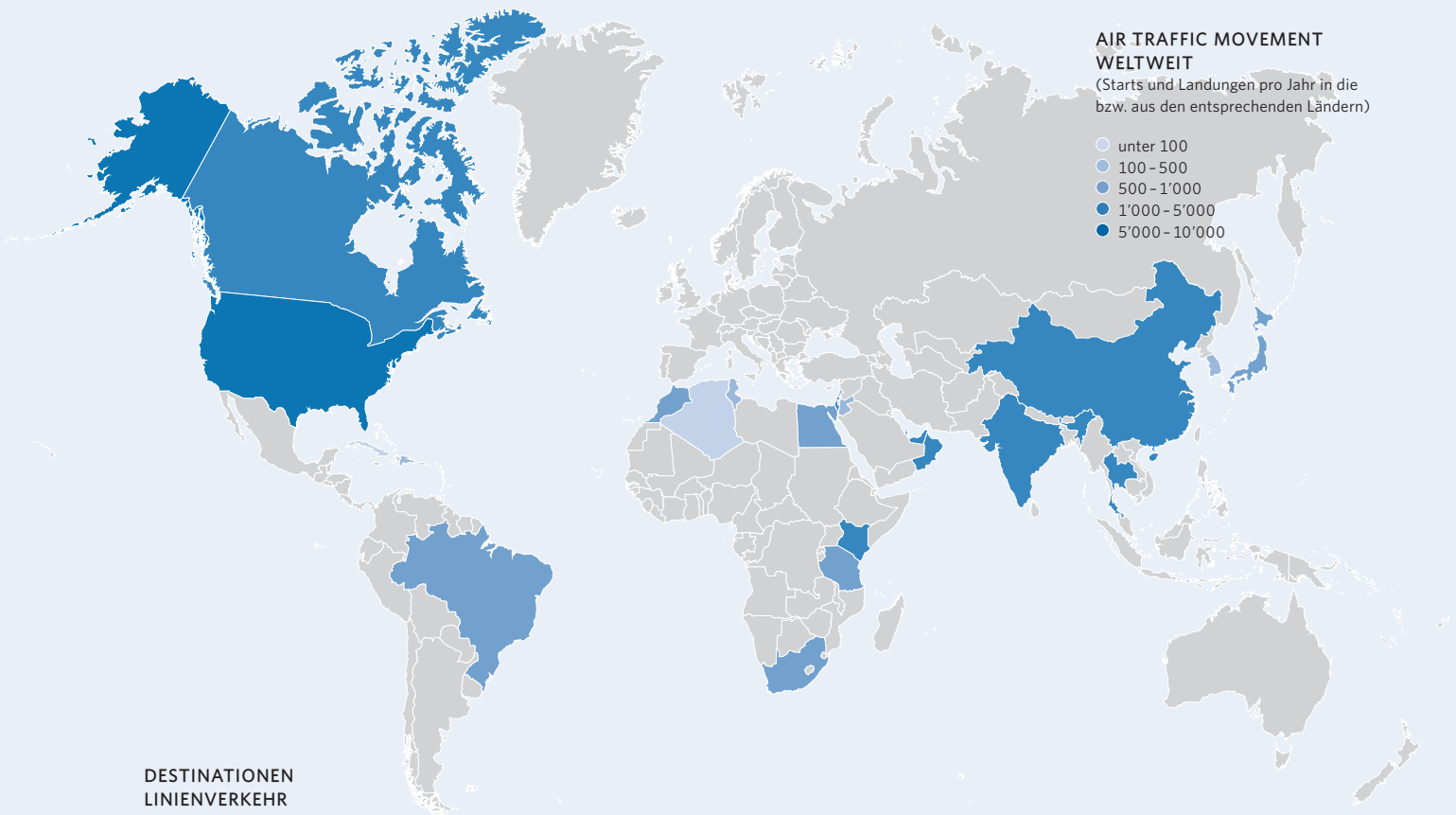
Städte

PASSAGIERE AN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN (IN MIO.)

● 2016 ● 2015



Quelle: ACI Airports Council International



DESTINATIONEN LINIENVERKEHR

NORDAMERIKA

2

Länder

16

Städte

SÜD- / ZENTRALAMERIKA

3

Länder

4

Städte

AFRIKA

8

Länder

15

Städte

ASIEN

14

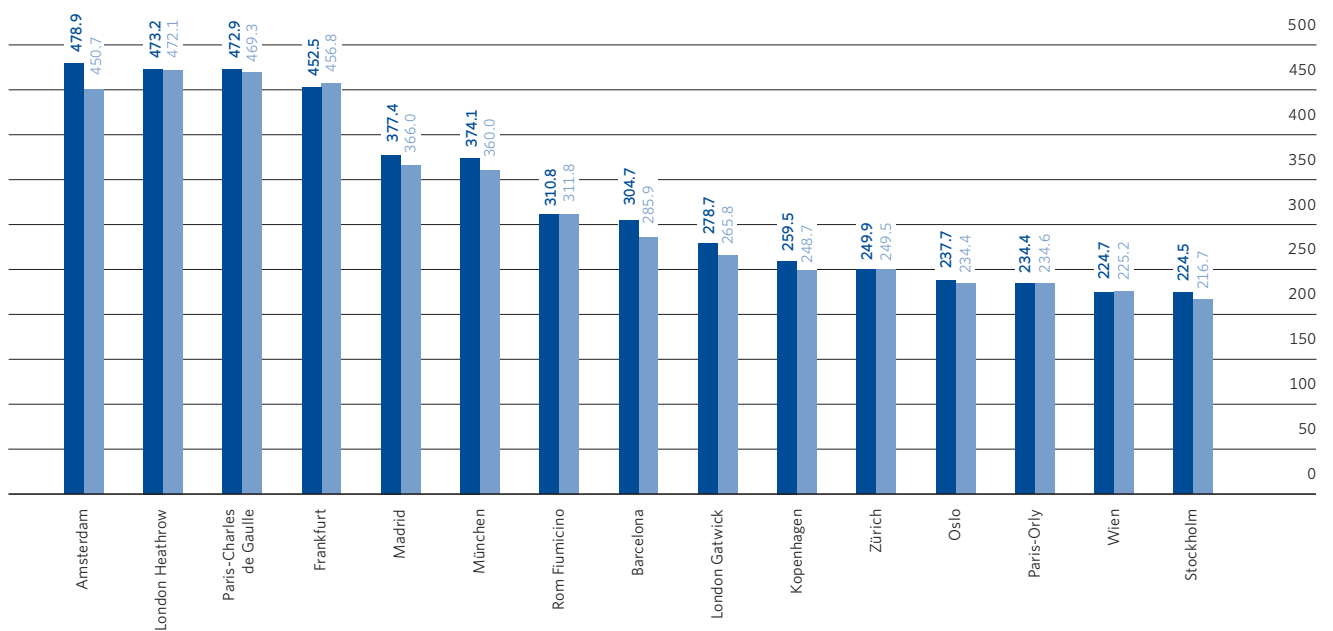
Länder

18

Städte

GEWERBLICHE BEWEGUNGEN AN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN (IN 1'000)

● 2016 ● 2015



Quelle: ACI Airports Council International

AVIATION

Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz

Im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (LUPO) analysiert der Bundesrat die Lage der schweizerischen Zivilluftfahrt und zeigt auf, wie er die für die Bevölkerung und Wirtschaft zentrale Luftfahrt als wichtigen Pfeiler der Verkehrspolitik unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte stärken will. Der Bundesrat hat dabei die Herausforderungen der Schweizer Luftfahrt treffend analysiert und klar benannt. Die Landesflughäfen und namentlich das Interkontinentaldreieck Zürich werden als wichtige Bestandteile der Basisinfrastruktur der Schweiz und bedeutende Elemente des Gesamtverkehrssystems anerkannt.

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

Am 27. September 2016 legte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Anpassung des SIL-Objektblatts (SIL2) öffentlich auf. Damit sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, die Sicherheitsmarge des Flugbetriebs zu erhöhen sowie die Leistungsfähigkeit des Flughafens Zürich auf 70 Flugbewegungen pro Stunde zu erhöhen. Zudem soll die Möglichkeit für eine Verlängerung der Pisten 28 und 32 und der Umrollung von Piste 28 geschaffen werden, die für einen robusten Betrieb des Ostkonzepts erforderlich sind. Die Flughafen Zürich AG begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen, weil wichtige heutige Probleme gelöst werden können. Der vorgeschlagene SIL2 deckt aber weder die heutige noch die künftige Nachfrage nach Slots in den Tagesspitzen ab. Damit bleiben die Kapazitätsengpässe weiterhin bestehen.

«SIL2 löst aktuelle Probleme, berücksichtigt jedoch langfristige Perspektiven nicht.»

Entscheide zu Pilotfällen betreffend Ost- und Südanflügen

Im Frühjahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen. Dabei wurden verschiedene Punkte zur Höhe von Entschädigungen für das tiefe direkte Überfliegen von Grundstücken geklärt. Bei Grundstücken, die in rund 350 Metern Höhe überflogen werden, wurde der direkte Überflug grundsätzlich verneint. Um unabhängig vom Vorliegen eines direkten Überflugs eine Lärmentschädigung fordern zu können, muss schliesslich auch bei den Südanflügen die Voraussetzung erfüllt sein, dass das Grundstück bereits vor dem 1. Januar 1961 erworben wurde. Für eine Lärmentschädigung infolge übermässigen Fluglärms ist somit für Forderungssteller aller Flughafenregionen erforderlich, dass sich das Grundstück bereits vor 1961 in Familienbesitz befand. Mit diesen Entscheiden wurden wichtige Fragen für die weitere Bearbeitung noch pendenter Entschädigungsforderungen in letzter Instanz geklärt und damit die Rechts- und Kostensicherheit massgeblich erhöht. Im Nachgang zu diesen Entscheiden wurden alle Forderungssteller, deren Verfahren noch pendent sind, angeschrieben, über die genannten Urteile informiert und bei klarer Weise nicht gegebenen Voraussetzungen aufgefordert, ihre Entschädigungsforderung zurückzuziehen. Bis Ende 2016 erfolgten in diesem Zusammenhang über 3'700 Rückzüge.

Neue Flughafengebühren in Kraft

Ein weiterer wichtiger Entscheid wurde Anfang Mai 2016 gefällt. Das BAZL verfügte die von der Flughafen Zürich AG im September des Vorjahrs beantragten Gebühren. Es geht dabei hauptsächlich um die passagierbezogenen Flughafengebühren, die von CHF 36.40 auf CHF 35.00 für Lokalpassagiere und von CHF 18.90 auf CHF 16.00 für Transferpassagiere reduziert werden. Gleichzeitig sind auch die Lande- und Flugzeugabstellgebühren Teil des überarbeiteten Gebührenreglements. Die neuen Gebühren traten zusammen mit den Nutzungsentgelten am 1. September 2016 in Kraft und sind vier Jahre gültig. Trotz tieferen Gebühren bleibt die Kostendeckung im regulierten Bereich gewährleistet. Dies gelingt einerseits dank strikter Kosten- und Investitionsdisziplin des Unternehmens und andererseits dank der erfreulichen Entwicklung der Passagierzahlen, insbesondere der Lokalpassagiere.

Flottenveränderungen bei Home Carrier Swiss

Swiss setzt auf grössere Fluggeräte pro Strecke und erhöht ihr Sitzplatzangebot bis 2018 um rund 20 %. Im Jahr 2016 hat die Fluggesellschaft zwei neue Flugzeugtypen in ihre Flotte integriert. Auf Langstrecken werden seit Anfang Jahr auch Flugzeuge des Typs Boeing 777-300ER eingesetzt, die deutlich mehr Sitzplätze als die bisher verwendeten Airbus A340 anbieten. Mit der Einflottung der Bombardier C Series für die Bedienung von Kurzstreckendestinationen ab Juli hat die Swiss International Air Lines einen weiteren Meilenstein in der Modernisierung ihrer Flotte gesetzt. Der Treibstoffverbrauch kann um bis zu einem Viertel gesenkt werden, der CO₂-Ausstoss reduziert sich um rund 90'000 Tonnen pro Jahr.

Bremssystem bei Piste 28

Als Massnahme aus einer Sicherheitsüberprüfung veranlasste das BAZL die Flughafenbetreiberin, am Ende der Piste 28 ein Bremssystem einzubauen. Die Überrollfläche am Ende der Piste 28 erfüllt bereits heute die Standards der International Civil Aviation Organization (ICAO) und European Aviation Safety Agency (EASA). Da aber eine Erhöhung der Sicherheitsmarge möglich ist, installierte die Flughafen Zürich AG das Bremssystem EMAS (Engineered Materials Arresting System) in rund dreimonatiger Bauzeit im Sommer des Berichtsjahrs. Die Kosten für den Bau des Bremssystems beliefen sich auf rund CHF 11 Mio., wovon ein Teil der Bund aus der Treibstoffzollkasse des Luftverkehrs finanzierte. Da die Baustelle im Sicherheitsbereich der Piste 28 lag, fanden die Bauarbeiten jeweils nach Ende des Flugbetriebs in der Nacht statt. Um die Auswirkungen auf die Bevölkerung zu minimieren, wurden verschiedene Lärmschutzmassnahmen getroffen.

Zone West mit Spotterhügel

Um dem wachsenden Bedarf nach Flugzeugabstellplätzen gerecht zu werden, wurde eine erste Bauetappe in der Zone West mit rund 20 Standplätzen zur Genehmigung eingereicht und im Dezember 2013 bewilligt. Im August 2016 wurde mit einer Teilrealisierung gestartet, die zwei Abstellplätze für Flugzeuge der Kategorie E (Boeing 777 oder Airbus A340) und eine Rollwegverlängerung umfasst. Die Realisierungskosten betragen rund CHF 25 Mio. Die neue Infrastruktur nimmt rund fünf Hektaren ein und bedingt eine Vergrösserung des Flughafenareals beziehungsweise eine Verlegung des Flughafenzauns. Der bei Spotttern beliebte Beobachtungsort beim Heliport-Grill verschiebt sich in Richtung Westen.

Um Flughafenfans auch in Zukunft eine gute Sicht auf den Flugbetrieb bieten zu können, ist eine neue, erhöhte Aussichtsplattform, ein sogenannter Spotterhügel, vorgesehen.

COMMERCIAL

Kommerzielle Entwicklung

Die Neueröffnungen zweier Hour-Passion-Boutiquen sowie eines Fabric-Frontline-Shops im Airside Center im Dezember 2016 bereichern das luftseitige Angebot. Die in den Vorjahren am Flughafen Zürich getätigten Ausbauten und Optimierungen des Kommerzangebots wirken sich ebenfalls positiv auf die Erträge aus.

«Entgegen dem rückläufigen Trend im stationären Handel wächst das Kommerzgeschäft am Flughafen Zürich.»

Der Schweizer Einzelhandel ist weiterhin unter Druck. Aufgrund des geänderten Einkaufsverhaltens ist es nötig, geeignete Massnahmen zur Umsatzsteigerung zu entwickeln und diese gezielt umzusetzen. Umso wichtiger wird dabei die enge Zusammenarbeit mit den Partnern. Die vorzeitige Verlängerung des Duty-Free-Vertrags mit Dufry AG markiert dabei einen ersten wichtigen Schritt. Dufry AG wird 2017 alle grossen Duty-Free-Shops im Abflug- und Ankunftsbereich neu gestalten und dabei ein innovatives und qualitativ hochstehendes Shopkonzept einführen.

Die digitale Kompetenz und Präsenz wird laufend ausgebaut. Ein Beispiel hierfür ist die Weiterentwicklung der Flughafen-Zürich-App, die im Frühling 2016 lanciert wurde. Die Benutzer können darin nebst der Erweiterung der bisherigen Funktionen auch einen Reiseplan von zu Hause bis zum Gate erstellen oder einen Parkplatz buchen. Ausserdem wurde die unentgeltliche Nutzung des WiFi am Flughafen Zürich auf zwei Stunden erhöht.

Customer Experience und Auszeichnungen

Dem Kundenerlebnis am Flughafen Zürich kommt eine grosse Bedeutung zu. Verschiedene Servicequalitätsmerkmale werden deshalb regelmässig beurteilt. 2016 wurde wiederum je eine umfassende Studie zum Check-in-Prozess und zur Sicherheitskontrolle durchgeführt. Die Resultate dieser Studien zeigen, dass die Passagiere in beiden Bereichen weiterhin sehr zufrieden sind. Aus den Ergebnissen wurden verschiedene Massnahmen abgeleitet, welche die Servicequalität und den Passagierdurchsatz noch weiter verbessern sollen.

Der Flughafen Zürich belegt im diesjährigen Airport Service Quality (ASQ) Award den 2. Platz Europas. Die vom Airport Council International (ACI) verliehene Auszeichnung gilt als prestigereich und als Mass für Airport Excellence.

Wie in den vergangenen Jahren wurde dem Flughafen Zürich auch dieses Jahr der World Travel Award als bester Flughafen Europas verliehen – eine der angesehensten Auszeichnungen in der Reisebranche.

Parking und Vorfahrten

Nach rund dreijähriger Bauzeit wurden Mitte 2016 die sanierten und aufgewerteten Vorfahrten schrittweise wieder in Betrieb genommen. Die neuen Vorfahrten bringen eine spürbare Erhöhung des Passagierkomforts und verbessern die Aufenthaltsqualität auf den Vorfahrten erheblich. Ende Jahr 2016 wurde zudem das erweiterte Parking P6 dem Betrieb übergeben. Es wurde in rund dreijähriger Bauzeit mit Investitionen von knapp CHF 80 Mio. auf der Ostseite um rund 3'500 Parkplätze erweitert. Das Parkhaus P6 verfügt somit neu über rund 7'500 Parkplätze.

Ein neues Online-Buchungssystem für Parkplätze vereinfacht das Parken und wird von einer steigenden Anzahl Benutzer verwendet. Dank verschiedenen Einführungsaktionen konnten zusätzlich Freizeitreisende mit längeren Parkzeiten gewonnen werden. Gleichzeitig weichen aber Reisende auch vermehrt auf alternative Verkehrsangebote aus, etwa auf den öffentlichen Verkehr, Taxis oder Off-Airport-Angebote.

PROJEKTE

Zone A

Der Gepäcksortieranlage (GSA) als eine der Hauptinfrastrukturen am Flughafen Zürich steht ein grosser Erneuerungsschritt bevor. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die GSA in den nächsten vier bis sechs Jahren ihre Kapazitätsgrenze erreichen. Zeitgleich müssen gemäss EU-Vorgaben neue Sicherheitskontrollgeräte installiert und flughafenweit wichtige Anlageteile ersetzt werden. Viele Anlageteile haben zudem das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht.

Die GSA-Erweiterung und -Erneuerung findet primär im und um das Herzstück der heutigen Anlage in der Zone A neben dem Terminal 1 statt und bedingt auch Rückbauten bestehender Gebäude. Diejenigen Mieter, die sich heute in diesen Gebäuden befinden, werden an neuen Standorten in bestehenden Bauten oder Provisorien untergebracht. Im Berichtsjahr wurden sowohl die Mieterverschiebungen und Ersatzmassnahmen geplant als auch das Vorprojekt für den Hochbau und die GSA abgeschlossen und erste Vorbereitungsmaßnahmen für den Tiefbau lanciert. Wichtig war zudem der Start der Ausschreibung für die Beschaffung der GSA, die Anfang 2017 in die 2. Phase gehen wird. Das gesamte Bauvorhaben Zone A wird sich bis ins Jahr 2023 erstrecken. Der Investitionsbedarf beläuft sich gemäss Grobkostenschätzung auf rund CHF 400 Mio.

«The Circle»

Die Realisierung von «The Circle» schreitet plangemäss voran. Derzeit prägt die Baustelle das landseitige Erscheinungsbild am Flughafen Zürich. Der Aushub ist grösstenteils abgeschlossen und die meisten der rund 500 Energiepfähle, die das Fundament für das Gebäude bilden und eine hohe Energieeffizienz sicherstellen, sind gebohrt.

«Die Arbeiten an «The Circle», einem der grössten Schweizer Hochbauprojekte, laufen auf Hochtouren.»

Die Vermarktung entwickelt sich ebenfalls positiv. Im Bereich der Brand Houses konnten die Dufry AG sowie Jelmoli – the House of Brands als zusätzliche Grossmieter gewonnen werden. Für die Module im Kunstbereich und in der Weiterbildung laufen erfolgversprechende Gespräche. Der Bürobereich bleibt im aktuellen Umfeld eine grosse Herausforderung. Der Austausch mit Interessenten zeigt aber, dass die gute Lage kombiniert mit modernen Bürokonzepten ein hochattraktives Produkt darstellt.

Die Flughafen Zürich AG hat ausserdem zusammen mit der Miteigentümerin Swiss Life AG beschlossen, die zweite Etappe des Bauwerks bereits jetzt auszulösen, was zu einer gleichzeitigen Realisierung beider Etappen führt. Die Fertigstellung von «The Circle» ist auf Ende 2019 vorgesehen.

INTERNATIONAL

Belo Horizonte, Brasilien

Trotz derzeit schwierigen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zeigt das Engagement im brasilianischen Belo Horizonte grosse Fortschritte. Das neue Terminal 2 wurde im Dezember in Betrieb genommen. Das bestehende Terminal 1 wird kontinuierlich renoviert und hat sich in der Wahrnehmung der Reisenden dank neuen Kommerzkonzepten und effizienteren Abfertigungsprozessen zu einer äusserst attraktiven Verkehrsinfrastruktur entwickelt – auch dank dem Know-how von zahlreichen Experten der Flughafen Zürich AG.

Als langfristige Investorin beabsichtigt die Flughafen Zürich AG ihre Präsenz in Brasilien aufgrund des grossen Wachstumspotentials im Luftverkehr trotz aktueller Rezession weiter zu erhöhen und an der voraussichtlich 2017 stattfindenden dritten Privatisierungsrunde von vier weiteren Flughäfen teilzunehmen.

Bengaluru, Indien

Im April 2016 hat die Flughafen Zürich AG eine Vereinbarung zum Verkauf ihrer 5-%-Beteiligung an Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), der Betreiberfirma des Kempegowda International Airport im indischen Bengaluru, unterzeichnet. Der vereinbarte Kaufpreis beträgt USD 48.9 Mio. vor Steuern. Der Vollzug der Transaktion ist abhängig von den üblichen Abschlussbedingungen und wird im ersten Quartal 2017 erwartet. Mit dem Verkauf der Beteiligung kann ein auch operationell sehr erfolgreiches Projekt für die Flughafen Zürich AG mit erheblichem Sondergewinn abgeschlossen werden.

CORPORATE

Geschäftsleitung

Auf Anfang Jahr wurde der bisherige Bereich Non-Aviation auf die beiden Bereiche Commercial und Real Estate aufgeteilt. Seit dem 1. Februar zeichnet Stefan Gross verantwortlich für den Bereich Commercial. Der Schweizer mit Jahrgang 1969 war ab 2010 bis Ende 2015 Geschäftsführer des Einkaufszentrums Glatt, des grössten Shopping Centers der Schweiz. Davor war er während 14 Jahren in verschiedenen Führungspositionen bei IKEA im In- und Ausland tätig.

Die Verantwortung für den Bereich Real Estate nimmt Daniel Scheifele wahr, der per 1. April in die Unternehmung eintrat. Vor seinem Amtsantritt war der Schweizer mit Jahrgang 1962 Technischer Direktionsleiter bei Strabag Schweiz und davor Chief Operating Officer und Mitglied der Geschäftsleitung bei der Schweizer Totalunternehmung Steiner AG.

Der langjährige Leiter des Bereichs Finance, Daniel Schmucki, wurde zum Chief Financial Officer (CFO) der SIX Group ernannt und verliess das Unternehmen per Ende Januar 2017. Daniel Schmucki stiess Ende 1999 zur damaligen Flughafen-Immobilien-gesellschaft und hat die Entwicklung der Flughafen Zürich AG von Beginn weg wesentlich geprägt. Seit 2008 hatte er als CFO und Mitglied der Geschäftsleitung die Gesamtverantwortung für alle finanziellen Belange und Auslandaktivitäten der Gesellschaft inne. In seiner Zeit als CFO konnte die Rentabilität stetig verbessert, die Verschuldung abgebaut und die Finanzierung der Gesellschaft rundum erneuert werden. Die Finanzierung des Grossprojektes «The Circle», die neue Gebührenverordnung zur Festlegung der regulierten Einnahmen sowie der weitere Aufbau des internationalen Geschäfts sind ebenfalls wesentliche Meilensteine, die in seine Zeit als CFO fielen.

Als Nachfolger für den Bereich Finance wurde Lukas Brosi ernannt. Der Schweizer mit Jahrgang 1979 trat im Jahr 2009 als Group Treasurer in die Unternehmung ein und wurde kurz darauf zum Head Treasury & Risk Management ernannt. Vor drei Jahren übernahm er dann die Position des Head Financial Services und die Stellvertretung des Chief Financial Officer. Er übernahm seine Funktion per 1. Februar 2017.

Continuous Improvement

Die Flughafen Zürich AG bekennt sich dazu, mittels Continuous Improvement interne Prozesse und Produkte regelmässig und strukturiert zu hinterfragen und zu optimieren, um die Effizienz zu steigern und damit langfristig wettbewerbsfähige Strukturen zu sichern. Die Umsetzung erfolgt mit der japanischen Philosophie Kaizen und den entsprechenden Workshop-Methoden aus dem Lean Management. Damit wird durch Continuous Improvement ein wesentlicher Beitrag an die Firmenkultur geleistet, in der jeder und jede Mitarbeitende fortwährend Verbesserungen in seinem oder ihrem Tätigkeitsbereich anstrebt und damit dazu beiträgt, das zukünftige Wachstum am Flughafen Zürich bewältigen zu können und für neue Herausforderungen gerüstet zu sein.



330 m²

ZWEI NEUE HOUR-PASSION-BOUTIQUEN

Hour Passion – die neue Shoppingdestination für Schweizer Uhren und Schmuck im Airside Center: 2016 haben gleich zwei neue Boutiquen mit einer breiten Auswahl bester uhrmacherischer Kreationen eröffnet. Das Airside Center am Flughafen Zürich bietet jetzt noch mehr Shopping vor dem Abflug in einzigartigem Ambiente.

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.

Lernenden- und Praktikantenwesen

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

Gesundheitsmanagement

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

heitsmanagements sind das Unternehmen und die Mitarbeitenden gleichermaßen verantwortlich.

Personalvertretung (PEV)

Die Flughafen Zürich AG verfügt über eine Personalvertretung, die sich für die Anliegen der Mitarbeitenden einsetzt und einen engen Austausch mit der Geschäftsleitung pflegt. Im Berichtsjahr fanden nach vier Jahren turnusgemäss Wahlen für die sieben Personalvertreter statt.

Lohnleichheit

Die Flughafen Zürich AG hat eine Auswertung zur Lohnleichheit durchgeführt. Resultat: Die Lohndifferenz von Frau zu Mann beträgt im Durchschnitt 3 %.

Um eine objektive Aussage zur Lohnleichheit machen zu können, müssen die Durchschnittslöhne auf den einzelnen Funktionsstufen miteinander verglichen werden. Für den Vergleich der Durchschnittslöhne von Frauen und Männern wurden nur diejenigen Funktionsstufen ausgewertet, die über einen aussagekräftigen Frauen- wie Männeranteil verfügen.

Mitarbeiterumfrage

Nach fünf Jahren wurde im Frühling des Berichtsjahrs erneut eine Mitarbeiterumfrage durchgeführt. Sowohl der gute Rücklauf als auch die Bewertungen selbst sind erfreulich, denn es verzeichnen praktisch alle Themenfelder bessere Werte als bei der letzten Befragung. Den besten Wert weist das Thema «Attraktivität der Flughafen Zürich AG als Arbeitgeberin» auf. Als «sehr gut» beurteilt werden die Führungskompetenz der direkten Vorgesetzten, das Arbeitsklima, die Strategie sowie die Zusammenarbeit innerhalb der Teams.

Nun gilt es, diese guten Werte zu halten und die Flughafen Zürich AG noch stärker als moderne Arbeitgeberin mit vielseitigen Möglichkeiten für die berufliche Weiterentwicklung zu posi-

tionieren. Ein wichtiger Ansatz dabei ist, Arbeitsbedingungen zu schaffen, die der neuen Generation und ihren veränderten Ansprüchen bezüglich Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie Freizeit gerecht werden.

Flexibles Arbeiten

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

Bei der Flughafen Zürich AG sind derzeit 27 % aller Mitarbeitenden im Teilzeitverhältnis angestellt. Bei den Frauen arbeiten insgesamt 63 % Teilzeit, bei den Männern 12 %.

Sanierungsmassnahmen BVK

Der Entscheid des BVK-Stiftungsrats, den Umwandlungssatz zu reduzieren, senkt die zukünftigen Altersrenten spürbar. Notwendig wurde dies aufgrund der höheren Lebenserwartung und des anhaltenden Tiefzinsniveaus. Um dies abzufedern, werden per 1. Januar 2017 die Sparbeiträge für Arbeitnehmer und Arbeitgeber erhöht. Gleichzeitig wurden eine Aufwertung der Sparguthaben ab Jahrgang 1968 und ein frankenmässiger Rentenbesitzstand ab Jahrgang 1956 seitens BVK beschlossen. Die Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG hat vertiefte Abklärungen getroffen und basierend darauf beschlossen, bei der BVK zu verbleiben.

GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG

Mehr als 27 Millionen Passagiere, rund 270'000 Flugbewegungen und über 170 Direktverbindungen machen den Flughafen Zürich zum bedeutendsten Landesflughafen der Schweiz. Seit vierzig Jahren wird dieser Betrieb auf einem unveränderten Pistensystem abgewickelt, obwohl sich seither die Anzahl Passagiere mehr als vervielfacht und die Anzahl Flugbewegungen mehr als verdoppelt hat.

Es ist klar, dass mittelfristig Massnahmen nötig sein werden, um das prognostizierte Nachfragewachstum abwickeln und so die volkswirtschaftlich wichtige Funktion des Flughafens Zürich erhalten zu können. Es ist aber auch klar, dass ein Wachstum am Flughafen Zürich nur möglich sein wird, wenn es gelingt, die negativen Auswirkungen des Flugbetriebs weiter zu minimieren und konsequent die überwiegenden, positiven Effekte dieser Luftverkehrsinfrastruktur aufzuzeigen. Die Flughafen Zürich AG ist daher im stetigen Dialog und Austausch mit allen Anspruchsgruppen und fördert so das Vertrauen in die Unternehmung und schafft die Voraussetzungen, dass die Rahmenbedingungen den sich veränderten Anforderungen und der steigenden Nachfrage angepasst werden können und der Flughafen Zürich auch zukünftig zu einem attraktiven Standort beitragen kann.

Volkswirtschaftliche Bedeutung

Neben der direkten und indirekten Wertschöpfung von insgesamt mehr als CHF 6 Mrd., die der Flughafen Zürich generiert, hat die Verkehrsdrehscheibe vielfältige positive Wirkungen auf den Unternehmens- und Tourismusstandort Schweiz. Dank über 170 Direktverbindungen, welche die Schweiz von Zürich aus mit den wichtigsten Zentren Europas und der Welt verbinden, verfügt das Land allgemein und die Wirtschaftsregion Zürich im Besonderen über eine überdurchschnittlich hohe Erreichbarkeit. Davon profitiert in erster Linie der Unternehmensstandort. In einer stetig stärker globalisierten Welt werden eine hohe Erreichbarkeit, schnelle und effiziente Wege von Personen zu den weltweiten Kunden und Produktionsstätten sowie von Exportgütern zu den Zielmärkten immer wichtiger.

Zunehmend an Bedeutung gewinnt eine hohe Erreichbarkeit aber auch für die Tourismusindustrie. Der Anteil der Touristen, die aus fernen, oftmals nur mit dem Flugzeug erreichbaren Ländern in die Schweiz reisen, steigt rasant. Möglichst direkte Verbindungen von und zu diesen Märkten erhöhen die Attraktivität der Schweiz und sorgen dafür, dass sie an diesem Wachstum partizipieren kann.

Verbände, Interessengemeinschaften und politischer Dialog

Wie in den vergangenen Jahren stand die Flughafen Zürich AG auch im abgelauteten Geschäftsjahr in engem Kontakt mit den unterschiedlichsten Anspruchsgruppen. Neben der weitergeführten Zusammenarbeit mit den anderen fünf Flughäfen mit regelmässigem Linienverkehr unter dem Dach der Swiss International Airports Association (SIAA) und weiteren Branchen- und Wirtschaftsverbänden wie beispielsweise Aerosuisse oder economie-suisse stand im letzten Jahr vor allem der Dialog mit den politischen Vertretern der Anrainergemeinden, des Zürcher Kantonsrats und den Verkehrspolitikern des Nationalrats im Zentrum der Tätigkeiten.

Im Rahmen der Vernehmlassung zum Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt hat die Flughafen Zürich AG alle betroffenen Gemeinden direkt oder indirekt via Behördenorganisationen über dessen Inhalt informiert und die Haltung der Flughafen Zürich AG erläutert. Wie bereits in der letzten Legislaturperiode des Zürcher Kantonsrats wurden im letzten Jahr wiederum alle Fraktionen zu informellen Gesprächen über die aktuellen Herausforderungen und die Zukunft des Flughafens Zürich an den Ort des Geschehens eingeladen. Auch mit den Mitgliedern der Verkehrskommission des Nationalrats konnte der Dialog und Austausch anlässlich einer Kommissionssitzung am Flughafen Zürich fortgeführt und verstärkt werden.

Regionale Standortförderung in der Flughafenregion

Als Betreibergesellschaft einer wichtigen Verkehrsdrehscheibe und bedeutenden Standortfaktors für die Wirtschaftsregion Zürich und das gesamte Land hat die Flughafen Zürich AG naturgemäss einen engen Bezug zur Standortförderung. Neben dieser indirekten Standortförderung durch den Flugbetrieb unterstützt die Flughafen Zürich AG die regionale Standortförderung aber auch aktiv. So ist sie beispielsweise Gründungsmitglied des Vereins «Flughafenregion Zürich» und unterstützt dessen Tätigkeit mit einer Vertretung im Vorstand. Zudem bietet sie immer wieder Plattformen für verschiedene Informations- und Netzwerkanlässe des Vereins.

Im vergangenen Jahr fand beispielsweise der jährliche VIP-Anlass im Besucherraum am Flughafen Zürich statt. Damit trägt die Flughafen Zürich AG einerseits zu einer wirtschaftlich erfolgreichen und attraktiven Flughafenregion bei und kann andererseits die vielfältigen Funktionen des Flughafens Zürich als Verkehrsdrehscheibe, Standortfaktor und Begegnungszentrum einem interessierten Publikum näherbringen.

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.

Auf kantonaler Ebene hat im Jahr 2014 ein breit abgestütztes Komitee unter der Leitung von «Pro Flughafen» die Volksinitiative «Pistenveränderungen vors Volk!» zur Anpassung des Zürcher Flughafengesetzes lanciert. Sie soll sicherstellen, dass die Mitsprache der Bevölkerung gestärkt wird und auch bei einem ablehnenden Entscheid des Kantonsrats mittels Referendum eine Volksabstimmung erwirkt werden kann. Der Zürcher Kantonsrat hat diese Initiative am 5. September 2016 erfreulicherweise deutlich gutgeheissen. Die Referendumsfrist von Mitte November 2016 ist ungenutzt verstrichen, jedoch wurde gegen die Volksinitiative eine Beschwerde eingereicht. Mit dem Bundesgerichtsentscheid ist per Anfang 2018 zu rechnen.

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

Die Flughafen Zürich AG ist bestrebt, den Flughafen umweltschonend zu betreiben und zu entwickeln. Seit Jahren arbeitet sie erfolgreich daran, die Auswirkungen auf Natur und Umwelt so gering wie möglich zu halten. Obwohl die Nachfrage nach Flugreisen stetig zunimmt und zu Erweiterungen an der Infrastruktur führt, gelang es der Flughafen Zürich AG über die letzten Jahre, die Umweltauswirkungen in fast allen Bereichen zu stabilisieren oder gar zu reduzieren. Solche Erfolge sind möglich dank der engagierten Zusammenarbeit aller Flughafenpartner.

Umweltleitbild und Reduktionsziele

Das Umweltleitbild der Flughafen Zürich AG bringt die Haltung des Unternehmens zum Umweltschutz zum Ausdruck und legt die Prioritäten fest. Ganz grundsätzlich setzt das Unternehmen alles daran, die gesetzlichen und behördlichen Anforderungen in jedem Fall zu erfüllen. Darüber hinaus stehen die Reduktion der Umweltauswirkungen und die Erhöhung der Umwelteffizienz im Vordergrund. Thematisch fokussiert die Flughafen Zürich AG auf die Themen Fluglärm, Luftqualität, Klimaschutz, Energieverbrauch und Erhalt der natürlichen Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Ergänzend zum Umweltleitbild existieren für die Bereiche Klimaschutz und Energie Reduktions- und Effizienzsteigerungsziele.

Umweltmanagementsystem

Die Flughafen Zürich AG betreibt ein Umweltmanagementsystem (UMS), das nach ISO 14001:2015 zertifiziert ist. Es unterstützt das Unternehmen bei der systematischen Erfüllung der bindenden Verpflichtungen (zum Beispiel Gesetze, Auflagen, interne Anforderungen), beim Erreichen von Umweltzielen sowie bei der fortwährenden Verbesserung der Umweltleistung.

Im Berichtsjahr wurde das UMS der Flughafen Zürich AG nach der neu überarbeiteten Norm von 2015 rezertifiziert. Für die alle drei Jahre stattfindende Rezertifizierung wurde ein externes Audit durchgeführt, wobei keine Abweichungen festgestellt wurden. In den übrigen Jahren finden jeweils ergänzende externe Überwachungsaudits sowie interne Audits statt, um die Konformität mit der Norm jederzeit zu gewährleisten.

Umweltschonendes Bauen

Am Flughafen Zürich wird laufend gebaut, sowohl im Hoch- als auch im Tiefbau. Bei sämtlichen Bauvorhaben werden in der Planungsphase die Auswirkungen auf die Umwelt beurteilt. Für umfangreichere Projekte, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern, wird ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt. Dieser enthält vertiefte Abklärungen zu all jenen Umweltthemen, die durch das Projekt massgeblich tangiert werden. Die Abklärungen erfolgen in der Regel unter Einbezug externer Fachspezialisten. Mit der Umweltverträglichkeitsprüfung wird sichergestellt, dass die Projekte mit möglichst geringen Umweltauswirkungen umgesetzt werden können und bewilligungsfähig sind.

Zusätzlich unterstehen alle Bauvorhaben am Flughafen den «Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte», welche die Flughafen Zürich AG ausgearbeitet hat. Die Flughafenbetreiberin setzt damit Standards, die punktuell über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen, und gibt konkret vor, wie die Bauarbeiten umweltschonend durchgeführt werden können. Falls die Behörden es vorschreiben, wird die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und behördlich verfügten Auflagen mit einer sogenannten Umweltbaubegleitung durch qualifizierte Experten überwacht.

Umweltkommunikation

Die Flughafen Zürich AG setzt auf Transparenz und auf den Dialog mit den Anspruchsgruppen. Einerseits gehört dazu das Zusammentragen und Analysieren der Daten zu den verschiedenen Umweltbereichen, was es erst ermöglicht, ein objektives Bild zu erhalten. Andererseits kommuniziert die Flughafen Zürich AG diese Erkenntnisse auf diversen Kanälen gegenüber Partnern, Behörden und der Öffentlichkeit.

Im Jahr 2016 nahm die vollständig neu konzipierte Umweltausstellung den Betrieb auf. Sie löste die alte, seit 2007 bestehende Umweltausstellung ab. Das neue Konzept ermöglicht mit Filmen, Texten und Grafiken einen Blick hinter die Kulissen des Flughafens und zeigt, was Umweltschutz am Flughafen Zürich bedeutet und wie die Flughafen Zürich AG mit den Herausforderungen umgeht. Als mobile Ausstellung konzipiert, wird sie seit Februar 2016 an verschiedenen Standorten am Flughafen gezeigt. Zudem hat sie im Herbst eine Tour durch die Gemeinden der Flughafenregion angetreten und wird dort für jeweils vier Wochen in Bibliotheken gezeigt.

Internationales Engagement

Dank ihrer langen Erfahrung und dem dadurch aufgebauten Wissen im Umweltschutz nimmt die Flughafen Zürich AG auch international eine Vorreiterrolle ein. Dies gilt im besonderen Masse für die Themen «lokale Luftqualität» und «Klimaschutz», wo das Unternehmen als Partnerin gefragt ist. Die Flughafen Zürich AG nimmt Einsitz in internationalen Gremien, übernimmt Beratungsmandate für andere Flughäfen und steuert ihr Wissen in der Industrie und bei Forschungsvorhaben bei.

LÄRMMANAGEMENT UND ANWOHNERSchUTZ

Erfassen der Fluglärmbelastung

Gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV) muss die Fluglärmbelastung durch Berechnungen ermittelt werden. Diese werden jährlich von der Empa, dem Forschungsinstitut des ETH-Bereichs für Materialwissenschaften und Technologie, anhand der effektiven Flugbewegungen, Flugspuren sowie Emissionsdaten der am Flughafen Zürich verkehrenden Flugzeugtypen durchgeführt. Die Ergebnisse werden seit 2015 in einem Lärmcontrollingbericht zusammengefasst und erläutert. Bei allfälligen Überschreitungen der rechtlich zulässigen Lärmimmissionen werden Massnahmen aufgezeigt.

Die Flughafen Zürich AG betreibt zudem ein Lärmmessnetz mit 14 ortsfesten Messstationen. Die aufgezeichneten Daten werden aufbereitet und monatlich im Lärmbulletin publiziert. Durch diese punktuellen Datenerfassungen kann die Entwicklung der Lärmbelastung an bestimmten Standorten langfristig verfolgt werden.

Die Fluglärmbelastung blieb 2016 tagsüber und in der ersten Nachtstunde im Vergleich zum Vorjahr an allen Messstellen grundsätzlich stabil. An den Messstellen im Süden und im Westen des Flughafens nahm die Lärmbelastung in der zweiten Nachtstunde ab.

Lärmgebührenmodell

Fluggesellschaften sollen angehalten werden, mit möglichst lärmgünstigen Flugzeugen nach Zürich zu fliegen. Dafür wurde ein Lärmgebührenmodell erstellt, in dem alle Jet-Flugzeuge in eine der fünf Lärmklassen mit unterschiedlich hohen Gebührenansätzen eingeteilt werden. 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 respektive des Starts festgelegt werden.

Nutzung Schallschutzhalle

In der Schallschutzhalle wurden im Berichtsjahr insgesamt 860 (2015: 840) Triebwerkstandläufe durchgeführt. Davon fanden 360 (41%) nachts zwischen 22:00 und 06:00 Uhr und 500 (59%) tagsüber zwischen 06:00 und 22:00 Uhr statt.

Gemäss Betriebsreglement darf die zulässige Lärmdosis 25 Mal pro Jahr überschritten werden, was 2016 lediglich ein Mal eintraf. Infolge ausserordentlicher Störungen wurden in 15 Fällen Triebwerkstandläufe ausserhalb der Schallschutzhalle durchgeführt. Gemäss Angaben der Flugzeugunterhaltsbetriebe wurden 990 Leerlauftests («Idle») auf dem Vorfeld und den Standplätzen durchgeführt, wobei 610 tagsüber zwischen 06:00 und 22:00 Uhr und 380 nachts zwischen 22:00 und 06:00 Uhr stattfanden.

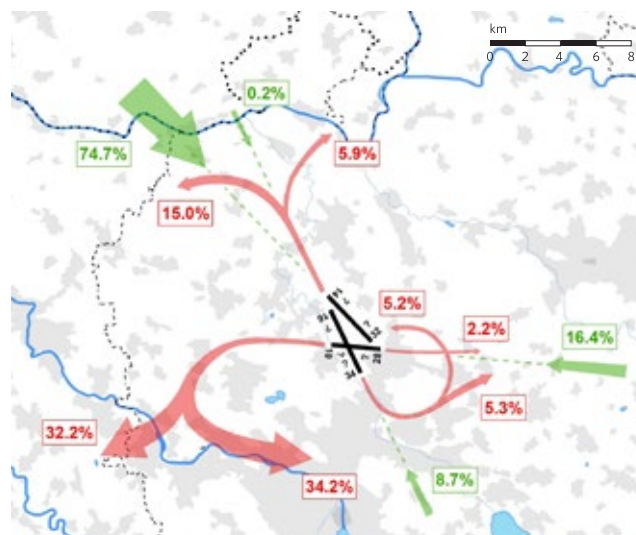
Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen

Für die Lärmbelastung sind die Anzahl der Flugbewegungen sowie deren Verteilung auf die verschiedenen Pisten und Flugrouten von zentraler Bedeutung. Vor allem Flüge während der Nachtzeit (22:00–06:00 Uhr) werden von der Bevölkerung oft als störend wahrgenommen. Im Jahr 2016 betrugen die Nachtflugbewegungen 4.7% (2015: 4.5%) der Gesamtflugbewegungen. Für insgesamt 232 Flüge (2015: 261 Flüge), die während der Nachtflugsperrezeit (23:30–06:00 Uhr) 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. 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 dieser 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 Berichtsjahr wurden 154 (2015: 178) Ermittlungen eingeleitet und es fanden 36 (2015: 28) Aussprachen mit Piloten oder Chefpiloten statt.

VERTEILUNG DER AN- UND ABFLÜGE 2016



Prozentuale Belegung der An- und Abflugrouten

Bewegungszahlen 2016

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

Datenquellen: VECTOR200, swissBOUNDRIES3D: swisstopo

Lärmreklamationen und -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 respektive Reklamationen direkt an die Flughafen Zürich AG richten, wo konkrete Fragen vom Lärmmanagement umgehend beantwortet werden. Die Anzahl Anfragen sowie Reklamationsgründe werden statistisch erfasst und der Geschäftsleitung vorgelegt. Anflüge auf Piste 34 waren 2016 der häufigste Grund für Anfragen. Im Vergleich zum Vorjahr haben Anfragen und Reklamationen um 7% 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.

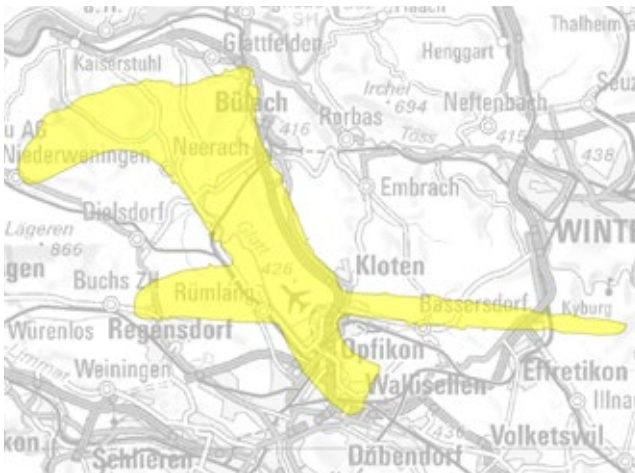
In den Genuss der Massnahmen kommen Hauseigentümer, deren Liegenschaften in einem klar definierten Perimeter liegen, lärmempfindliche Räume aufweisen und bei denen beim Neu- oder Umbau keine Verpflichtung für Schallschutzmassnahmen bestand. Denjenigen Hauseigentümern, die bereits auf eigene Initiative Schallschutzfenster eingebaut haben, wird durch die Flughafen Zürich AG eine Kostenrückerstattung ausbezahlt.

Zwischen 1999 und 2016 wurden bisher rund CHF 220 Mio. für Schallschutzmassnahmen an rund 5'500 Gebäuden ausgegeben. Von rund CHF 12 Mio. Ausgaben im Jahr 2016 entfielen rund CHF 9 Mio. auf Sanierungen und rund CHF 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. Die Genehmigung des BAZL liegt seit Dezember 2016 vor. Es ist derzeit beim Bundesverwaltungsgericht hängig. Das rechtskräftige Schallschutzprogramm 2015 soll innert zehn Jahren umgesetzt sein.

SCHALLSCHUTZPROGRAMM 2015



Schallschutzperimeter reiner Wohnzonen der Empfindlichkeitsstufe II (ES II)
Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BAT170016)

Schutzkonzept Süd

Die Flughafen Zürich AG bietet Haus- und Wohnungseigentümern, deren Liegenschaften in einem definierten Perimeter unter den Südanflügen liegen, die aber nicht Bestandteil des Schallschutzprogramms 2015 sind und vor 2011 erbaut wurden, den kostenlosen Einbau von Fensterantrieben oder Schalldämmlüftern in den Schlafzimmern an. Damit soll die Anwohnerschaft vor Aufwachreaktionen durch morgendliche Südanflüge geschützt werden. In zahlreichen Liegenschaften in Zürich-Schwamendingen, Stettbach, Opfikon, Wallisellen und Gockhausen werden diese Massnahmen eingebaut. Bis Dezember 2017 soll das Schutzkonzept Süd umgesetzt sein.

LUFTQUALITÄT

Von der Emission zur Immission

Die Luftqualität am Flughafen Zürich wird hauptsächlich durch die Luftschadstoffe Stickoxide (NO_x), Feinstaub (particulate matter, PM) sowie Ozon (O_3) beeinträchtigt. Diese entstehen in erster Linie durch die Verbrennung von fossilen Brennstoffen, wie zum Beispiel Diesel oder Kerosin. Der grösste Teil der Emissionen stammt direkt von den Flugzeugen, die mit ihren Triebwerken und Hilfstriebwerken für rund 90 % der dem Flughafen zugerechneten Stickoxide verantwortlich sind. Die Schadstoffe bleiben nach dem Ausstoss nicht unverändert, sondern werden in der Atmosphäre in ihrer Zusammensetzung umgewandelt, verdünnt und transportiert, bevor sie als Immission, also als Schadstoffbelastung, wirksam werden. Deshalb gilt es, Emission und Immission zu unterscheiden.

Die Flughafen Zürich AG führt für die einzelnen Schadstoffe ein Emissionsinventar, das genau festhält, welche Mengen jährlich ausgestossen werden. Weil es nicht möglich ist, die Emissionen an allen Quellen zu messen, wird das Inventar mittels Berechnungen erstellt. Im Falle der Flugzeuge existiert für jedes Triebwerk ein Emissionsdokument, das festhält, welche Mengen an Schadstoffen entstehen. Damit lässt sich ein sehr genaues Bild der Emissions-situation ermitteln.

Für die Belastung der Umwelt und der Bevölkerung sind die Immissionen entscheidend. Diese werden mit mathematischen Modellen aufgrund des Emissionsinventars und der meteorologischen Verhältnisse errechnet. Unzählige Parameter fliessen dabei ein. Zusätzliche Messungen mit Messgeräten am Flughafen und in der nahen Region bestätigen die hohe Genauigkeit der Modelle. Am Flughafen Zürich selbst sind mehrere vollautomatische elektronische Messgeräte im Einsatz, die durch das kantonale Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) betrieben werden. In der Region betreibt das AWEL im Auftrag des Flughafens ein Netz aus Messstellen, die den Leitschadstoff Stickstoffdioxid messen.

Schadstoffsituation

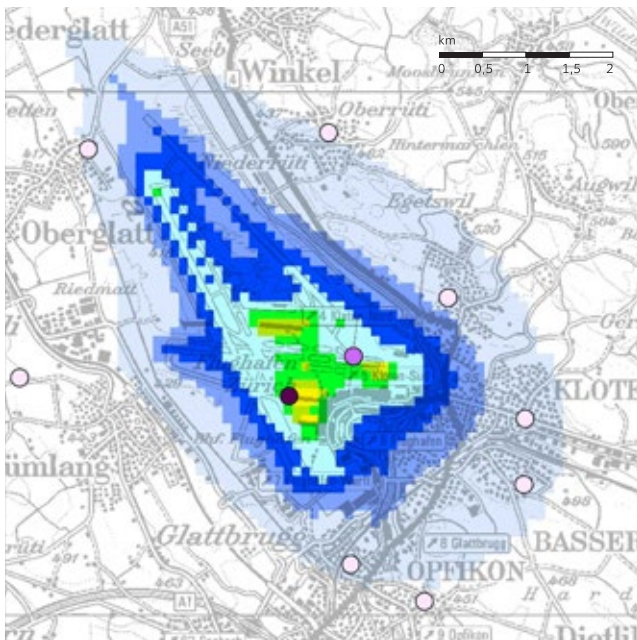
Die Menge der emittierten Stickoxide (NO_x) hat im Berichtsjahr deutlich zugenommen (+11 %). Es handelt sich dabei im Wesentlichen um eine Zunahme der Emissionen aus dem Lande- und Startzyklus der Flugzeuge. Ursache dafür ist einerseits generell die höhere Zahl an Flugbewegungen. Andererseits wurden in Zürich neue Langstrecken-Flugzeugtypen eingeführt, die deutlich mehr NO_x ausstossen als ihre Vorgänger. Hinzu kommt, dass die neuen Langstreckenmaschinen aus Trainingsgründen in einer Einführungsphase häufig auf Kurzstrecken eingesetzt wurden und für eine begrenzte Zeit überproportional viele Starts und Landungen absolvierten.

Die Zunahme bei den Emissionen hatte keinen entsprechenden Anstieg bei den Immissionen zur Folge. Letztere sind gegenüber dem Vorjahr sogar leicht zurückgegangen. Zu erklären ist dies mit den meteorologischen Verhältnissen, die einen grossen Einfluss ausüben und 2016 gegenüber dem Vorjahr die Vermischung der Luft und damit die Verdünnung und Verfrachtung der Luftschadstoffe begünstigten. Zwar werden die Grenzwerte auf dem Vorfeld des Flughafens sowie entlang vielbefahrener Strassen in der Region wie in den Vorjahren punktuell überschritten. Mit zunehmender Entfernung vom Flughafen sinkt die Belastung jedoch rasch. Ausserhalb des Flughafenperimeters machen Schadstoffe vom Flughafen maximal 10 % der gesamten Luftbelastung aus.

Massnahmen zur Reduktion des Schadstoffausstosses

Verschiedene Massnahmen helfen mit, den Schadstoffausstoss am Flughafen zu verringern. 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 gasbetriebenen Fahrzeugen auf dem Vorfeld. Zudem wird der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, die im Betrieb keine Emissionen verursachen, laufend erweitert. Im Jahr 2016 wurden weitere Docks mit Ladestationen ausgestattet, die es den Partnerfirmen für die Bodenabfertigung erlauben, elektrisch betriebene Fahrzeuge und Geräte zu laden und damit abgasfrei einzusetzen.

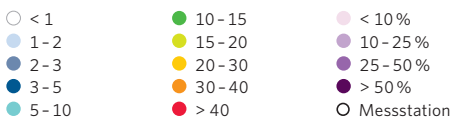
EINFLUSS DES FLUGHAFENS AUF DIE LOKALE LUFTQUALITÄT IN DER REGION



NO₂-Belastung 2016

Modellierte Flughafenquellen
NO₂ in µg/m³

Anteil am gemessenen Total



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BAT 170017)

GLOBALES KLIMA

Der Schutz des globalen Klimas gehört zu den wichtigsten Herausforderungen im Umweltschutz. Die gesamte Luftfahrt ist für rund 3.5% des bisherigen menschenverursachten Strahlungsantriebs verantwortlich. Die Flughäfen sind zwar Teil des Systems, haben selber aber nur einen sehr kleinen Anteil daran.

CO₂-Quellen am Flughafen

Am Flughafen Zürich fällt von den bekannten Treibhausgasen nur Kohlendioxid (CO₂) in relevanten Mengen an. Jährlich werden die ausgestossenen Mengen aus allen Bereichen zusammengetragen und in einem CO₂-Inventar gemäss dem Treibhausgas-Protokoll und weiteren Anleitungen des internationalen Flughafenverbandes, Airports Council International (ACI), festgehalten.

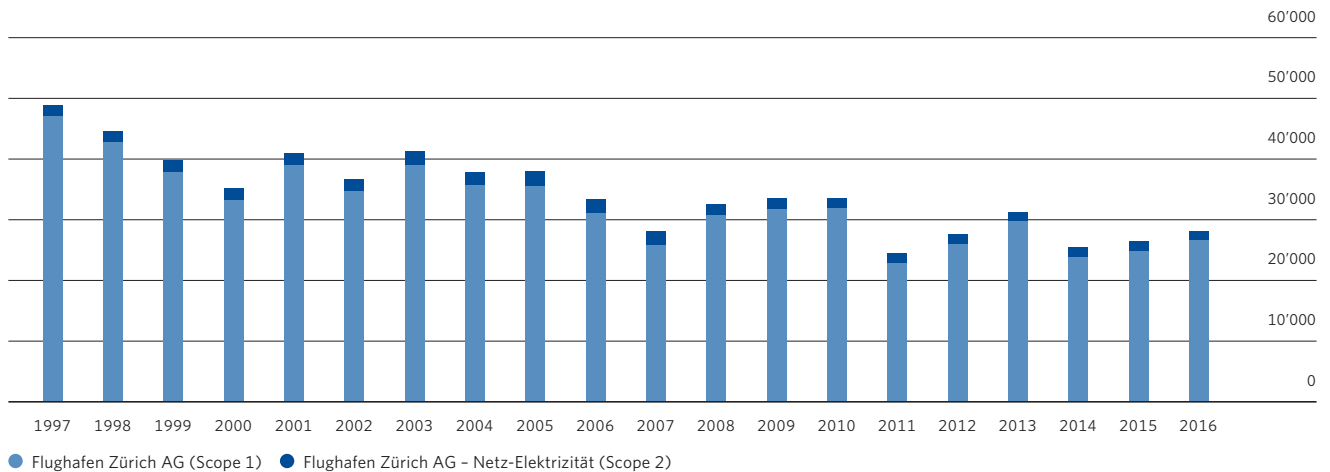
Die CO₂-Quellen am Flughafen werden gemäss Greenhouse-Gas-(GHG-)Protokoll in unterschiedlichen Einflussphären (so genannten Scopes) zusammengefasst. Als Scope 1 werden die «eigenen Quellen» bezeichnet. Dazu gehören hauptsächlich die Wärmeversorgung, die eigene Stromproduktion sowie die Fahrzeugflotte der Flughafen Zürich AG. Scope 2 ist die «extern bezogene Energie», also der eingekaufte Strom. Scope 3 schliesslich bezeichnet die «übrigen Flughafenquellen». Zu diesen gehören alle Fahrzeuge und Maschinen der Abfertigung, der Zubringerverkehr und die Flugzeuge.

Direkt von der Flughafen Zürich AG beeinflussbar sind die Scopes 1 und 2. Sie machen allerdings nur rund 1% der gesamten Emissionen am Flughafen Zürich aus. Der ganze Rest der Emissionen fällt in Scope 3, wobei hier die Flugzeuge auf ihren Flügen zu den Destinationen den weitaus grössten Anteil haben. Für diesen Teil der Emissionen wurden im Jahr 2016 auf internationaler Ebene durch die Internationale Luftfahrtorganisation ICAO wichtige Entscheide getroffen. So wurde für Flugzeuge ein CO₂-Grenzwert eingeführt, der ab dem Jahr 2020 wirksam wird und nach einer Übergangsphase ab 2028 die Hersteller weltweit verpflichtet, bei allen neu gebauten Flugzeugen den CO₂-Ausstoss zu limitieren. Gleichzeitig wurde beschlossen, den CO₂-Ausstoss des globalen Flugverkehrs, der bisher stetig ansteigt, ab dem Jahr 2027 auf dem Niveau von 2020 zu stabilisieren.

Am Flughafen selbst wirken sich diese Beschlüsse in Scope 3 aus. Die Flughafen Zürich AG unterstützt die Fluggesellschaften bei der Reduktion ihres Kohlendioxid-Ausstosses am Flughafen: Die Einschränkung des Gebrauchs der Hilfstriebwerke bei gleichzeitiger stationärer Versorgung mit Strom und klimatisierter Luft über die Flugzeugenergieversorgung trägt ebenso dazu bei wie die optimierten Roll- und Abflugverfahren zur Vermeidung von Wartezeiten mit laufenden Triebwerken.

CO₂-Emissionen 2016

Die CO₂-Emissionen am Flughafen Zürich betrugen im Berichtsjahr 26'505 Tonnen in Scope 1, 1'484 Tonnen in Scope 2 und 3'912'402 Tonnen in Scope 3. Damit steht einer Zunahme um 7% in Scope 1 eine Abnahme in Scope 2 von 6% gegenüber, verglichen mit dem Vorjahr. Grund für diese Veränderungen sind hauptsächlich die meteorologischen Verhältnisse: Während das Jahr 2015 Temperaturen über dem langjährigen Durchschnitt und damit einen verminderten Heiz- und einen erhöhten Kühlbedarf aufwies, glich sich dies 2016 wieder dem Durchschnitt an. Damit



erhöhten sich die CO₂-Emissionen aus der Wärmeproduktion (Scope 1) und verringerten sich diejenigen aus der Kälteproduktion (Strom aus Scope 2).

Freiwillige Reduktionsziele

Die Flughafen Zürich AG konnte den CO₂-Ausstoss der direkt beeinflussbaren Quellen (Scopes 1 und 2) in der Vergangenheit stetig reduzieren. Freiwillig hat sich das Unternehmen Reduktionsziele gesetzt. Das Ziel, bis 2020 für die Scopes 1 und 2 weniger als 30'000 Tonnen CO₂ zu emittieren, wurde bereits erreicht. Bis 2030 sollen die Emissionen weiter auf noch 20'000 Tonnen reduziert werden. Das entspricht mehr als einer Halbierung der CO₂-Emissionen gegenüber 1991 bei gleichzeitig stetig ausgebauter Infrastruktur.

Airport Carbon Accreditation

Seit 2010 ist die Flughafen Zürich AG mit ihrem Klimaschutzprogramm durch Airport Carbon Accreditation anerkannt. Die Akkreditierung auf der zweithöchsten Stufe bedeutet, dass das Unternehmen seine CO₂-Emissionen ständig reduziert und die Partner am Flughafen, die einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduktion am gesamten Flughafen leisten können, aktiv miteinbezieht. Airport Carbon Accreditation ist ein vom europäischen Flughafenverband (ACI Europe) ins Leben gerufenes Zertifizierungssystem, das Flughäfen auf allen Kontinenten umfasst. Es beinhaltet vier Stufen, wobei die höchste Stufe den CO₂-neutralen Betrieb bedeutet.



ENERGIE

Energiestrategie 2030

Um den Flughafen heute wie in Zukunft sicher, wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll mit Energie zu versorgen, verfolgt die Flughafen Zürich AG seit dem Jahr 2013 die «Energiestrategie 2030». Deren Ziele sind die Reduktion des Primärenergieverbrauchs, die Glättung des Spitzenbedarfs sowie die Erhöhung der Energieautonomie.

Energiotechnologien

Die Flughafen Zürich AG setzt verschiedene Technologien und Energieträger ein, um zuverlässig und effizient Wärme, Kälte und elektrischen Strom zur Verfügung zu stellen. Die Wärmeenergie wird hauptsächlich im flughafeneigenen Heizkraftwerk aus Erdgas erzeugt. Die installierte zweistufige Wärme-Kraft-Kopplung ermöglicht eine hohe Energieeffizienz, da Strom produziert und die dabei entstehende Abwärme zum Heizen der Flughafengebäude genutzt wird. Die Wärme wird über ein ausgedehntes unterirdisches Fernwärmenetz in die Gebäude geliefert. Der Gesamtbedarf nimmt dank Sanierungen der Gebäudehüllen und Modernisierungen bei den Haustechnikanlagen über die Jahre stetig ab.

Mehr als die Hälfte des Heiz- und Kühlbedarfs im Dock E wird mit alternativer Energie gedeckt. 310 Stützpfeiler aus Beton, die 30 Meter tief reichen und in die je eine Rohrschleife eingelegt ist, funktionieren als sogenannte Energiepfähle. Die in den Rohren zirkulierende Flüssigkeit führt im Sommer die Abwärme im Gebäude in den Untergrund ab. Im Winter wird die Energie wieder aus dem Boden geholt. Nach dem gleichen Prinzip werden auch bei «The Circle» Energiepfähle gebaut.

Die Flughafen Zürich AG betreibt je eine Fotovoltaikanlage auf dem Dach des Docks E und jenem des Parkhauses P6. Weitere Anlagen sind in Planung, eine davon bei «The Circle».

Energiebedarf

Der Bedarf an Wärme betrug im Jahr 2016 am Flughafen Zürich insgesamt 102'808 MWh und derjenige an Strom 165'556 MWh. Daraus ergibt sich ein Gesamtbedarf von 517'650 MWh Primärenergie. 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.

ENDENERGIE

Entwicklung Endenergiebedarf Flughafen Zürich

	2016	2015	2014
Wärme (MWh)	102'808	97'544	92'103 ¹⁾
Strom (MWh)	165'556	166'044	189'151 ¹⁾

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

Grossverbrauchervereinbarung

Als Energie-Grossverbraucher hat die Flughafen Zürich AG mit der Baudirektion des Kantons Zürich eine Vereinbarung getroffen. Die Grossverbrauchervereinbarung verlangt eine Effizienzsteigerung von 2 % pro Jahr, gemessen an der Anzahl Benutzereinheiten und der beheizten Fläche des Flughafens. Gleichzeitig entlastet sie das Unternehmen von einigen Detailvorschriften im Energiebereich und erlaubt so eine selbstbestimmte und besser auf den Betrieb abgestimmte Umsetzung.

Massnahmen

Die angestrebten Energieziele erfordern Massnahmen auf allen Ebenen. Die grösste direkte Wirkung bei der Reduktion des Energiebedarfs erzielt die Sanierung von Gebäuden. Daneben kümmert sich ein Team um die stetige Optimierung der bestehenden Anlagen, um Sparpotenzial auszunutzen. So wurde beispielsweise im Airport Center die Abwärmenutzung optimiert und die Erzeugung von Brauchwarmwasser auf eine effiziente Wärmepumpe umgestellt. Ein weiterer Schritt ist das neu eingeführte Energie-Management-System (EMS). Im Jahr 2016 wurde ein Pilotprojekt mit Stromzählern realisiert. Ab 2017 wird das System schrittweise in Betrieb gehen. Damit lassen sich detaillierte Daten über den Verbrauch der Medien Strom, Wärme, Kälte und Wasser gewinnen. Diese Daten sind Grundlage für eine ganzheitliche Optimierung des Energiebedarfs.

NATUR UND LANDSCHAFT

Grünflächen am Flughafen

Der Schutz des Flughafens als Lebensraum für Pflanzen und Tiere stellt eine wichtige Aufgabe dar. Von 916 Hektaren Gesamtfläche sind 780 Hektaren umzäunt, wovon wiederum rund die Hälfte aus Grünflächen besteht. 74 Hektaren sind Wald und Naturschutzflächen und davon wiederum 37 Hektaren bundesrechtlich geschützte Flachmoorflächen. Dabei handelt es sich um Überreste eines ausgedehnten Riedgebiets, das sich vor dem Flughafenbau an dessen Stelle befand. Heute findet sich auf dem Flughafen Zürich ein Mosaik aus unterschiedlichen Naturflächen, die stellen-

weise einen sehr hohen ökologischen Wert besitzen und damit einen Rückzugsort für seltene Pflanzen und Tiere darstellen. Durch den Zaun geschützt vor Störungen durch Menschen und Haustiere findet beispielsweise die seltene Rohrdommel, eine Vogelart, die sich gerne im Schilfröhricht verbirgt, am Flughafen ideale Voraussetzungen für das Winterquartier, die anderswo im Mittelland kaum mehr zu finden ist.

Pflegemassnahmen und Vogelschlag

Der Flughafen Zürich ist seit vielen Jahren gehalten, die ökologische Qualität der Grünflächen zu erhalten. Gleichzeitig gilt es, Vorgaben an die Sicherheit zu berücksichtigen. Deshalb müssen regelmässig Massnahmen zur Pflege der Grünflächen umgesetzt werden. Ein jährlich erstellter Pflegeplan hält für die verschiedenen Grünflächen die geeigneten Massnahmen fest, die vom einfachen Mähen bis zum grossflächigen Entbuschen reichen können. Umgesetzt werden die Massnahmen von der Flughafen Zürich AG zusammen mit Bewirtschaftern aus der Region.

Die meisten offenen Flächen am Flughafen werden als extensive Langgraswiesen bewirtschaftet. Dies dient nicht nur dem ökologischen Wert, sondern auch der Senkung des Risikos von Kollisionen von Flugzeugen mit Vögeln (sogenannter Vogelschlag). Das Gras wird so lange als möglich stehen gelassen, was den Greifvögeln das Aufspüren von Beutetieren am Boden erschwert und das Gelände entsprechend unattraktiv macht. Gleichzeitig finden auch Schwarmvögel wenig Gefallen daran, sich im hohen Gras niederzulassen. Eine weitere Methode zur Reduktion des Vogelschlagrisikos ist die gezielte Förderung von Beutegreifern am Boden. Dazu gehören beispielsweise Fuchs oder Wiesel, die den Bestand an Feldmäusen und anderen Kleinsäugern dezimieren und so das Nahrungsangebot für Greifvögel verkleinern.

Ökologische Ersatzmassnahmen

Den ökologischen Wert zu erhalten heisst auch, bei Bauprojekten, die Grünflächen betreffen, Massnahmen zu ergreifen. Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, den ökologischen Wert von Grünflächen, die sie zu überbauen beabsichtigt, vorgängig feststellen zu lassen und entsprechend für gleichwertigen Ersatz zu sorgen. Konkret hat die Flughafen Zürich AG zuletzt südlich von Glattfelden die ökologische Aufwertung von Lebensräumen entlang der Glatt geplant, umgesetzt und finanziert. Dadurch konnten am Flughafen wegfallende Grünflächen ersetzt werden.

ABFALL

Umweltschonend entsorgen

Die Flughafen Zürich AG ist einem nachhaltigen Umgang mit Materialien verpflichtet. Sie unternimmt grosse Anstrengungen, um die Abfallmenge zu reduzieren, Wertstoffe getrennt zu sammeln und den Restmüll umweltschonend zu entsorgen. Im Berichtsjahr wurden die Abfallbehälter im Publikumsbereich umgestaltet, um auch dort PET und Aluminium getrennt sammeln zu können. Materialien, die nicht wiederverwendet oder -verwertet werden können, landen als Restmüll im Kehricht, der in der Schweiz in Kehrichtverbrennungsanlagen verbrannt wird. Damit kann dieser thermisch verwertet werden, indem die Abwärme für die Stromproduktion und die Speisung von Fernwärmenetzen genutzt wird.

ENTEISUNGSMITTELVERBRAUCH FLUGHAFEN ZÜRICH

Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich	2015 / 2016	2014 / 2015	2013 / 2014
Flugzeugenteisungsmittel (in m ³)	1'390	1'741	860
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig (in m ³)	901	1'548	732
Flächenenteisungsmittel fest (in Tonnen)	7	0	0
Tausalze für übrige Flächen (in Tonnen)	243	474	218
Behandlungsgrad (Vorfeld, Pisten und Rollwege, in %)	93	90	79

Entwicklung

Im Berichtsjahr fielen am gesamten Flughafen 17'926 Tonnen Abfall an. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht das einer Zunahme von 1 %. Der Kehranteil stieg von 53 % auf 55 %. Der Anteil der stofflichen Verwertung sank dagegen von 46 % auf 45 %. Um die Vergleichbarkeit mit anderen Flughäfen sicherzustellen, sind die angegebenen Mengen gemäss Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) definiert. Bei der verwerteten Menge Papier / Karton wurde ein Rückgang von 3'568 Tonnen auf 3'347 Tonnen verzeichnet. Ebenso bei der Menge PET, die von 147 Tonnen auf 143 Tonnen zurückging.

Ein wichtiges Ziel bleibt die Reduktion der an der Sicherheitskontrolle konfiszierten Flüssigkeiten. Dank verschiedenen Massnahmen konnte die Menge im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr trotz Passagierwachstum gesenkt werden, von 239 Tonnen auf 229 Tonnen.

WASSER UND GEWÄSSERSCHUTZ

Frischwasserverbrauch

Der Verbrauch an Trinkwasser lag im Berichtsjahr mit 609'053 m³ um 8 % höher als im Vorjahr. Zusätzlich wurden 118'066 m³ Grundwasser gefördert (–29 %) und zu einem Teil in technischen Anlagen eingesetzt. Mit 12'778 m³ konnten im Vergleich zum Vorjahr 31 % mehr Regenwasser für Toilettenspülungen genutzt werden. Zusammengezählt wurden 739'897 m³ Frischwasser verbraucht, was praktisch gleich viel ist wie im Vorjahr. Der Verbrauch an Frischwasser pro Passagier betrug 26.7 Liter.

Häusliches und Industrieabwasser

Am Flughafen Zürich entstehen verschiedene Arten von Abwässern. Das häusliche Abwasser, das zum Beispiel von den WC-Anlagen oder den Restaurants stammt, wird der kommunalen Abwasserreinigungsanlage (ARA) Kloten-Opfikon zugeleitet und dort gereinigt. Auch Industrieabwasser aus den Werkstätten wird in der ARA gereinigt, allerdings ist teilweise eine Vorreinigung nötig. Weitere spezielle Abwässer, wie das Flugzeugtoilettenabwasser, werden ebenfalls vorbehandelt und anschliessend der ARA zugeführt oder auf spezialisierte Weise fachgerecht entsorgt.

Flugzeug- und Flächenenteisung

Im Winter müssen für einen sicheren Flugbetrieb sowohl die Flugzeuge als auch die Betriebsflächen und Strassen eisfrei gehalten werden. Da der Winter 2015 / 16 verglichen mit dem langjährigen Durchschnitt wärmer war und zeitweise auch sehr niederschlagsarm, wurden deutlich weniger Enteisungsmittel benötigt als im Winter zuvor. Für die Flugzeugenteisung wurden 1'390 m³ Propy-

lenglykol eingesetzt (–20 % gegenüber Vorjahr). Für die Flächenenteisung auf Pisten, Rollwegen und Vorfeld waren es 901 m³ flüssige Enteisermittel (–42 %). Auf den Strassen, in den Parkhäusern und im Areal des Werkhofs wurden zusätzlich 243 Tonnen herkömmliches Tausalz eingesetzt (–49 %).

Behandlung der Enteiserabwässer

Durch das Enteisen von Flugzeugen mit Heisswasser und Propylenglykol sowie das Ausbringen von Enteisermitteln aus Formiat auf Betriebsflächen entsteht Abwasser, das mit Kohlenstoffverbindungen verunreinigt ist. Würde das Abwasser ungereinigt in natürliche Gewässer gelangen, so käme es dort zu einem Sauerstoffentzug, was für die Wasserlebewesen eine grosse Belastung darstellte. Um dies zu verhindern, wird das Enteiserabwasser aufgefangen. Je nach Kohlenstoffkonzentration wird es anschliessend einem anderen Behandlungsweg zugeführt. Gering belastetes Enteiserabwasser wird zuerst durch Retentionsfilterbecken und anschliessend in die Glatt geleitet. Mittel belastetes Abwasser wird mit einer speziellen Anlage auf Grünflächen verregnet. Das enthaltene Glykol wird während der anschliessenden Passage durch den Boden vollständig auf biologischem Weg abgebaut. Stark belastetes Enteiserabwasser wird in der flughafeneigenen Aufkonzentrieranlage aufbereitet, so dass es dem industriellen Recycling zugeführt und der Stoffkreislauf somit geschlossen werden kann.

Von den ausgebrachten Enteisermitteln wird ein Teil während des Starts der Flugzeuge verweht und gelangt auf die Grünflächen entlang der Pisten, wo die enthaltenen Kohlenstoffverbindungen auf biologischem Weg abgebaut werden. Vom Rest wurden im Winter 2015 / 16 93 % aufgefangen und behandelt (siehe Tabelle oben). 29 Tonnen (Vorjahr 45 Tonnen) oder 7 % gelangten ohne weitere Behandlung in die Glatt.

UMWELTKENNZAHLEN FLUGHAFEN ZÜRICH

	2016	2015	2014
NO _x -Emissionen (in Tonnen)	1'280	1'153	1'107
davon Flugzeug (in Tonnen) ¹⁾	1'174	1'048	999
VOC-Emissionen (in Tonnen)	334	303	278
davon Flugzeug (in Tonnen)	224	202	187
CO-Emissionen (in Tonnen)	1'494	1'334	1'271
davon Flugzeug (in Tonnen)	1'385	1'217	1'149
PM-Emissionen (in Tonnen)	21	21	19
davon Flugzeug (in Tonnen)	15	16	14
CO ₂ -Emissionen Scope 1 Flughafen Zürich AG ²⁾ (in Tonnen)	26'505	24'773	23'838
CO ₂ -Emissionen Scope 2 Flughafen Zürich AG ³⁾ (in Tonnen)	1'484	1'582	1'519
CO ₂ -Emissionen Scope 3 Flughafensystem ⁴⁾ (in Tonnen)	3'912'402	3'632'395	3'487'625
Gesamtverbrauch Primärenergie (in MWh)	517'650	517'083	nicht verfügbar ⁵⁾
Gesamtwasserverbrauch (in m ³)	739'897	738'291	703'923
Gesamtabfallmenge nach ADV (in Tonnen)	17'926	17'723	17'653
davon Wertstoffe (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz) (in %)	44.6	46.1	44.7
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle (in Tonnen)	229	239	226
Anzahl Einwohner ⁶⁾ über Alarmwert für ES II ⁷⁾	nicht verfügbar ⁸⁾	5'218	5'051
Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert für ES II	nicht verfügbar ⁸⁾	55'979	55'785
Anzahl Einwohner über Planungswert für ES II	nicht verfügbar ⁸⁾	155'281	154'541
Monitoringwert Zürcher Fluglärmindex (ZFI)	nicht verfügbar ⁸⁾	61'916	61'381
Anzahl Lärmmessstellen (in Betrieb)	14 (14)	14 (14)	14 (14)
Tagesfluglärmbelastung ⁹⁾ am NMT 1/3/6/10 (dB[A]) ¹⁰⁾	67/58/66/58	66/58/66/58	67/59/66/58
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen / eingeleiteter Ermittlungen	4'055/154	3'927/178	5'964/141
Anzahl Nachtflugbewegungen (22:00 – 06:00 Uhr)	12'369	11'518	10'914
davon in der ersten Nachtstunde (22:00 – 23:00 Uhr)	9'827	9'074	8'618
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ¹¹⁾	232	261	222
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	66	77	63
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	20	29	21
davon diverse Ursachen	146	155	138
Schallschutzprogramm 2010: Anzahl sanierter Objekte ¹²⁾	5'500	5'100	4'750
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ¹³⁾	2'017	2'423	3'143

- 1) Flugbetrieb im LTO-Zyklus (bis 915 m) unter Berücksichtigung effektiver Triebwerkeleistungen, 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 (06:00 – 22:00 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 MIT CAROLINE ZIKA

LEITERIN LERNENDEN- UND PRAKTIKANTENWESEN, FLUGHAFEN ZÜRICH AG

Die Flughafen Zürich AG ist nicht nur Betreiberin des grössten Landesflughafens, sondern auch eine Ausbilderin von jungen Talenten. Das Unternehmen versteht die berufliche Grundbildung als wirtschaftlichen sowie gesellschaftspolitischen Auftrag. Davon profitieren rund 50 Lernende in 11 Grundbildungen. Auch Praktika gehören zum Ausbildungsangebot. Verantwortlich für dieses Ausbildungsangebot ist Caroline Zika, die diese Aufgabe mit persönlichem Engagement, hoher Professionalität und Innovationsgeist seit neun Jahren ausfüllt.



FLUGHAFEN ZÜRICH AG (FZAG) Pro Jahr bewerben sich zahlreiche junge Erwachsene um eine Lehrstelle in unserem Unternehmen. Das Prüfen von Bewerbungsunterlagen sowie das Führen von Rekrutierungsgesprächen beanspruchen viel Zeit.

CAROLINE ZIKA (CZ) Der Bewerbungsprozess ist zeitlich anspruchsvoll, ja. Dabei werde ich tatkräftig von meinem Team unterstützt. Ich bin eine Art Drehscheibe für verschiedene Anspruchsgruppen: Bewerber, Lernende, Berufs- und Praxisbildende, Eltern, Lehrpersonen an den Oberstufen-, Berufsfach- oder Fachhochschulen. Die Abwechslung zwischen Bewerbermanagement, Drehscheibenfunktion und Austausch mit jungen Leuten macht mir grossen Spass.

FZAG Was unterscheidet uns von anderen Firmen?

CZ Mit unseren 50 Lernenden sind wir bei einer Grösse von rund 1'700 Mitarbeitenden im Durchschnitt. Wir differenzieren uns auf dem Lehrstellenmarkt mit Ausbildungen, die ein vielseitiges Spektrum abbilden. Was ich immer wieder mal höre, ist, dass wir «exotisch» seien, weil wir ungewöhnliche Berufsbilder anbieten, die man so nicht zwingend mit einem Flughafen in Verbindung bringt.

FZAG Vor kurzem hat die Flughafen Zürich AG neue Grundbildungen eingeführt – welche sind das?

CZ Um ausgebildete Fachkräfte später ins Unternehmen integrieren zu können und den Nachwuchs gezielt zu fördern, haben wir in den letzten beiden Jahren die Grundbildungen Entwässerungstechnologie, Netzelektriker und Gebäudereiniger eingeführt. Beim Fachmann Betriebsunterhalt haben wir zudem die neue Fachrichtung «Hausdienst» aufgebaut. Der Nachhaltigkeitsgedanke spielt dabei eine wichtige Rolle. Wir überlegen und prüfen fortlaufend, welche Spezial- und Generalisten wir im Unternehmen zukünftig für den Betrieb und Unterhalt des Flughafens benötigen.

FZAG Es geht also primär um Nachhaltigkeit.

CZ Auch. Im Sinne der betriebsinternen Nachwuchsförderung sowie als Massnahme gegen die Jugendarbeitslosigkeit. Junge

Erwachsene finden häufig keine Stelle nach Lehrabschluss, weil sie keine Berufserfahrung vorweisen können. In diesen Fällen wollen wir unseren Lehrabgängern eine Anschlussmöglichkeit bieten und sie bei der Stellensuche unterstützen. Dies insbesondere dann, wenn Leistung und Einsatz in der Ausbildungszeit überzeugten.

FZAG Gibt es denn auch einen «Evergreen» unter den Ausbildungen?

CZ Die kaufmännische Grundbildung sowie die Lehre als Informatiker begeistern die Jugendlichen nach wie vor sehr. Hierzu erhalten wir auch die meisten Bewerbungen. Lernende in den handwerklichen Berufen zu finden, gestaltet sich aufgrund der Berufsinteressen der Jugendlichen und der demografischen Entwicklung zunehmend schwieriger.

FZAG Bei den beliebten Ausbildungen können Sie also die Besten der Besten auswählen?

CZ Wir prüfen jede erhaltene Bewerbung sorgfältig. Jene Bewerbungsdossiers und Kandidaten mit dem «gewissen Etwas» laden wir zu Interviewgesprächen und Schnupperlehren ein. Schulisch Leistungsschwächere oder «Bewerberkandidaten auf Umwegen» haben aufgrund von Auftritt, Motivation oder Leistungswille ebenfalls gute Chancen auf eine Lehrstelle in unserem Unternehmen. Unsere Lernenden haben unterschiedliche Ausbildungswege und Altersstufen, gerade das macht es für uns Auszubildende spannend. Übrigens haben in den vergangenen neun Jahren alle unsere Lernenden ihre Lehrabschlüsse erfolgreich bestanden. Das freut uns natürlich sehr.

FZAG Gibts weitere Erfolgsgeschichten?

CZ Da kann ich die Einführung der Grundbildung als Gebäudereiniger erwähnen. Wir haben fünf Lernende eingestellt. Drei davon sind ehemalige Mitarbeitende in der Gebäudereinigung, die mit grosser Motivation die Chance auf eine Erstausbildung nutzten. Die Lernenden in dieser Grundbildung haben mehrheitlich einen Migrationshintergrund und sind schon etwas älter, im Durchschnitt rund 25 Jahre alt. Insbesondere in diesem Alter braucht es Mut, sich den Herausforderungen einer

Ausbildung und dem damit verbundenen Lernen mit mehrheitlich jüngeren Lernenden zu stellen. Die älteren Lernenden übernehmen zudem unbewusst eine Vorbildfunktion gegenüber den Jüngeren – schön zu sehen, wie gegenseitiges Lernen und Unterstützen in verschiedenen Lebenslagen stattfindet.

FZAG Wie unterscheiden sich die Lernenden von den Praktikanten?

CZ Unser Praktikumsangebot richtet sich ausschliesslich an Bewerberkandidaten, die zum Zeitpunkt des Praktikums entweder eine Ausbildung absolvieren oder eine Ausbildung anstreben, die Arbeits- und Praxiserfahrung voraussetzt. Dank diesem Umstand sind die Motivation und der fachliche Nutzen hoch. Die Praktika in den verschiedenen Fachbereichen dauern zwischen drei und zwölf Monaten.

FZAG Welche Wünsche haben Sie für das Lernenden- und Praktikantenwesen?

CZ Ich wünsche mir, dass wir zukünftig unsere Talentschmiede insbesondere in den technischen und handwerklichen Berufen weiter ausbauen, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken und die von uns ausgebildeten Fachleute langfristig in unserem Unternehmen sinnvoll und gewinnbringend halten zu können.

Caroline Zika, die gelernte Kauffrau, wagte nach verschiedenen Assistenzfunktionen den Quereinstieg in die IT-Branche und kam im Jahr 2001 als IT-Assistentin zur Flughafen Zürich AG. Nach dem Grounding der damaligen Swissair erhielt ihre Abteilung den Auftrag, alle IT-Dienstleistungen am Flughafen neu zu organisieren. Zika baute das entsprechende IT-Verkaufsteam und dessen Innendienst auf und sammelte dabei erste Führungserfahrung. Im Jahr 2007 wurden die beiden Fachbereiche Lernenden- und Praktikantenwesen in der Person von Zika gebündelt und die Berufsbildung der Flughafen Zürich AG spezifisch ausgebaut.

18 Kellen

MARSHALLER AM FLUGHAFEN ZÜRICH

18 Marshaller weisen am Flughafen Zürich bei Bedarf den Piloten den Weg zum Ziel. Mit neun Paar Kellen und Leuchtstäben werden für den Linien- und Charterverkehr im Schnitt 15 Flugzeuge und für die General Aviation an die 30 Flugzeuge am Tag eingewinkt.



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 75 bis 78) verwiesen. Ausser der an der SIX kotierten Flughafen Zürich AG,

Kloten (Valoren-Nr. 31941693, ISIN CH0319416936), mit einer Börsenkapitalisierung von CHF 5.8 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 30'701'875 voll liberierte Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 10.00. Alle Aktien sind gleichermassen dividendenberechtigt und – soweit sie im Aktienbuch entsprechend eingetragen sind – stimmberechtigt. Es bestehen per Stichtag kein genehmigtes oder bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine und keine ausstehenden Wandelanleihen oder Optionen.

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

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

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Aktienkapital	307'019	307'019	307'019
Gesetzliche Kapitalreserven			
Kapitaleinlagereserven	411'744	509'980	509'980
Gesetzliche Gewinnreserven			
Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven	42'370	42'370	42'370
Freiwillige Gewinnreserven	109'470	109'168	108'707
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	933'342	757'745	605'666
Jahresgewinn	272'312	267'694	234'960
Eigene Aktien	-855	-642	-1'098
Total Eigenkapital	2'075'402	1'993'334	1'807'604

AKTIONARIAT UND MITWIRKUNGSRECHTE

Bedeutende Aktionäre

Per Stichtag, 31. Dezember 2016, besitzt der Kanton Zürich 33.33 % plus eine Aktie und die Stadt Zürich 5 % der Aktien beziehungsweise der Stimmrechte der Gesellschaft. Es gibt keine weiteren Aktionäre, die mit einer Beteiligung von mehr als 3 % der stimmberechtigten Aktien im Aktienregister eingetragen sind. Informationen betreffend im Berichtsjahr publizierte Über- oder Unterschreitungen von Schwellenwerten von Art. 120 FinfraG können auf der Veröffentlichungsplattform der Offenlegungsstelle der Schweizer Börse 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 beziehungsweise des Stimmrechts von Aktien und Nominee-Eintragungen

Der Eintrag mit Stimmrecht ist auf 5 % des Aktienkapitals beschränkt, wobei die Limite sowohl für Einzelaktionäre als auch für verbundene Gruppen gilt. Davon ausgenommen sind der Kanton Zürich (Limite bei 49 %) und die Stadt Zürich (Limite bei 10 %). Weitere 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, das heisst 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 beziehungsweise vier von neun Mitgliedern gemäss Art. 762 OR in den Verwaltungsrat zu delegieren. Die fünf durch die Generalversammlung zu wählenden Mitglieder wurden im Berichtsjahr im Einzelwahlverfahren gewählt.

Mitglieder

Andreas Schmid

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

Vincent Albers

- Verwaltungsrat seit Mai 2015 (Delegation).
- Schweizer, Jahrgang 1956, Dipl. Masch. Ing. ETH Zürich und MSc in Management an der Stanford Business School, Berufstätigkeit als Mechanical Engineer bei Amdahl Corp., Sunnyvale und Fujitsu Ltd., Tokio, ab 1986 Direktor

der Albers & Co AG, Zürich, seit 1992 verantwortlich für den Bereich Immobilien und seit 1993 Teilhaber.

- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsident des Verwaltungsrats der Hardturm AG, Mitglied des Verwaltungsrats der Schoeller Textil AG.

Guglielmo Brentel

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

Corine Mauch

- Verwaltungsrätin seit GV 2011.
- Schweizerin, Jahrgang 1960, Dipl.-Ing. agr. ETH, Berufstätigkeit in Forschungs- (1993 bis 2002) und Politikstudienarbeit (2002 bis 2008) in den Themenbereichen Umwelt, Verkehr, Energie und nachhaltige Entwicklung, politische Tätigkeit als Gemeinderätin von Zürich (1999 bis 2009), seit 2009 Stadtpräsidentin von Zürich.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied Stiftungsrat Stiftung Greater Zurich Area, Mitglied Verein Metropolitantkonferenz 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, Mitglied und Schirmherrin Verein DigitalSwitzerland.

Eveline Saupper

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

Kaspar Schiller

- Verwaltungsrat seit GV 2004.
- Schweizer, Jahrgang 1947, Dr. iur., Rechtsanwalt, seit 1978 Partner in der Anwaltskanzlei Schiller Rechtsanwälte AG, Winterthur.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Ulrik Svensson

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

Carmen Walker Späh

- Verwaltungsrätin seit Juli 2015 (Delegation).
- Schweizerin, Jahrgang 1958, lic.iur., Rechtsanwältin, Berufstätigkeit als Leiterin Rechtsdienst und stellvertretende Amtsleiterin Baupolizei im Baudepartement der Stadt Winterthur (1998 bis 2000) und als selbständige Rechtsanwältin (2000 bis 2015); politische Tätigkeit als Mitglied des Kantonsrats (2002 bis 2015) und seit 2015 als Regierungsrätin und Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsidentin Stiftung Greater Zurich Area, 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 Metropolitantkonferenz 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 beziehungsweise den von diesen vertretenen Körperschaften und der Flughafen Zürich AG.

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

Interne Organisation

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

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

Audit & Finance Committee

Mitglieder: 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 möglicher Interessenskonflikte 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, die interne Revisorin, 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 Projektinformationen 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 beziehungsweise des Audit & Finance Committee zur Wahrnehmung der Oberaufsicht ausgestaltet ist, wurden im Berichtsjahr unter anderem Überprüfungen der Handhabung des Parkingbuchungssystems, der Vergabe von Drittaufträgen im Bereich Gebäudereinigung sowie der Abwicklung des Schallschutzprogramms 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

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

Stefan Conrad

- Chief Operations Officer (COO).
- Schweizer, Jahrgang 1954, 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).

Stefan Gross

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

Daniel Scheifele

- Chief Real Estate Officer (CREO).
- Schweizer, Jahrgang 1962, Dr. sc. techn. Bauingenieur ETH und Senior Executive Programme in Advanced Management an London Business School, Berufstätigkeit in Projektmanagement und Planung / Realisation von grossen Infrastruktur- und Immobilienprojekten bei Rosenthaler & Partner und bei Karl Steiner AG, danach diverse geschäftsleitende Funktionen in Projektentwicklung und Generalunternehmung bei Batigroup, Losinger, Steiner AG und Strabag AG.
- Eintritt in die Flughafen Zürich AG im April 2016.
- Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Daniel Schmucki

- Chief Finance Officer (CFO).
- Schweizer, Jahrgang 1968, Leiter, 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 (beziehungsweise 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.

Es bestehen im Berichtsjahr keinerlei Management-Verträge zur Übertragung von Führungsaufgaben an Dritte.

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

VERGÜTUNGEN, BETEILIGUNGEN UND DARLEHEN

Die gestützt auf Art. 25 ff. der Statuten geltenden Regelungen betreffend Vergütungen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sowie die im Berichtsjahr ausgerichteten Vergütungen sind im separaten Vergütungsbericht (siehe Seite 47 bis 50) ausgewiesen.

REVISIONSSTELLE

Das Revisionsmandat wird von der Generalversammlung für jedes Jahr neu vergeben. 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 257'000 (2015: CHF 312'500). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahe Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 71'200 (2015: CHF 57'100). Für Nichtprüfungsdienstleistungen wurden für Steuerberatung CHF 204'600 (2015: CHF 243'200), für IT-Beratung CHF 0 (2015: CHF 21'800) sowie für sonstige Beratungsdienstleistungen CHF 13'000 (2015: CHF 0) 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.

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, das heisst, 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 Entscheidungen des Verwaltungsrats nicht zu.

3. Genehmigung durch die Generalversammlung

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

Mitglieder des Verwaltungsrats beziehungsweise an die Mitglieder der Geschäftsleitung ausgerichtet werden können, der Generalversammlung zur Genehmigung unterbreitet.

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

Angesichts des Umstands, dass die effektiv zur Auszahlung gelangenden Beträge auch von 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 (2016):

(in CHF)		Verwaltungs- entschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee- Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	225'000	25'000	15'000	40'000	41'827	346'827
Vincent Albers	Mitglied	85'000	25'000	5'000	22'500	19'877	157'377
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	97'287	25'753	5'723	20'030	0	148'793
Corine Mauch	Mitglied	20'000	17'250	0	0	5'385	42'635
Eveline Saupper	Vizepräsidentin	100'000	25'000	10'000	15'000	21'534	171'534
Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	93'807	22'072	11'036	11'036	0	137'951
Ulrik Svensson	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	85'000	25'000	10'000	7'500	18'431	145'931
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	0	0	0	0	0	0
Total		706'094	165'075	56'759	116'066	107'054	1'151'048

Zusätzlich bezahlt wurden folgende Pauschalentschädigungen:

an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich (für die auf Carmen Walker Späh entfallende Vergütung)	132'500
an die Stadt Zürich (als Teil der auf Corine Mauch entfallenden Vergütung)	77'750
Gesamttotal	1'361'298
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag	1'600'000

Im Einklang mit dem Genehmigungsbeschluss der Generalversammlung vom 28. April 2015 sind im Berichtsjahr – erstmals seit acht Jahren – die Ansätze für die Vergütungen des Verwaltungsrates angepasst worden.

b) für das Vorjahr (2015):

(in 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 Sauppper 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 Vergütungen)	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. April 2015.
2) Seit 28. April 2015.
3) Bis 30. Juni 2015.
4) Seit 1. Juli 2015.

Weder im Jahr 2015 noch im Jahr 2016 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

2. VERGÜTUNGEN DER GESCHÄFTSLEITUNG

a) für das Berichtsjahr (2016):

(in CHF)	Salär	Bonus (Baranteil) ¹⁾	Bonus (Aktienanteil) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialaufwand ²⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück ³⁾	CHF je Aktie ³⁾
Name								
Stephan Widrig (CEO)	400'000	360'167	179'833	182'277	26'994	1'149'271	952	188.90
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'258'541	575'399	243'492	496'182	113'660	2'687'274	1'289	188.90
Total	1'658'541	935'566	423'325	678'459	140'654	3'836'545	2'241	
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag						3'500'000		
Maximal verfügbarer Zusatzbetrag ⁴⁾						2'100'000		
Vom Zusatzbetrag beanspruchter Betrag ⁵⁾						336'545		

- 1) Die Zuteilung wird auf ganze Aktien abgerundet und ein verbleibender Restbetrag dem Baranteil zugeschlagen. Dadurch kann sich die Aufteilung des Bonus in Bar- und Aktienanteil, bei unverändertem Gesamtbonus, noch geringfügig verändern.
2) Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.
3) Die oben aufgeführten Bonusaktien basieren auf dem Aktienkurs per Jahresende. Die definitive Anzahl Aktien wird gemäss Kurswert zum Zeitpunkt der Ausrichtung berechnet.
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 Vergütungen der neuen Geschäftsleitungsmitglieder Stefan Gross, CCO und Daniel Scheifele, CREO (je CHF 168'272.50).

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 135 % 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 2016 wurden keine langfristigen Vergütungen und auch keine Abgangsentschädigungen ausgerichtet. Im Zuge einer Neustrukturierung der Unternehmens-

führung wurde im Berichtsjahr die Geschäftsleitung von vier auf fünf Personen erweitert, was mit der Einstellung zweier zusätzlicher Geschäftsleitungsmitglieder in einem Zeitpunkt erst nach Verabschiedung der für dieses Jahr relevanten Maximalvergütung durch die Generalversammlung sowie mit mehrmonatiger Überschneidung dieser beiden neuen Arbeitsverträge mit demjenigen eines austretenden Mitglieds verbunden war. Der damit einhergehende finanzielle Mehrbedarf für die Vergütungen der Geschäftsleitung konnte nicht vollumfänglich innerhalb des von der Generalversammlung genehmigten Gesamtbetrags abgedeckt werden, so dass auf den statutarisch für solche Fälle vorgesehenen Zusatzbetrag zurückgegriffen werden musste.

b) für das Vorjahr (2015):

(in CHF)	Salär	Bonus (Baranteil) ¹⁾	Bonus (Aktienanteil) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialaufwand ²⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Name								
Stephan Widrig (CEO)	350'000	254'659	126'841	154'148	26'994	912'642	143	887.00
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'366'667	644'846	162'321	757'086	91'461	3'022'381	183	887.00
Total	1'716'667	899'505	289'162	911'234	118'455	3'935'023	326	
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag						3'900'000		
Maximal verfügbarer Zusatzbetrag ³⁾						1'170'000		
Vom Zusatzbetrag beanspruchter Betrag ⁴⁾						35'023		

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

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

3) 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.

4) Für den vom genehmigten Gesamtbetrag nicht gedeckten Teil der Vergütung des neuen Geschäftsleitungsmitglieds Patrick Candrian (CCO).

3. DARLEHEN, KREDITE, NICHT MARKTÜBLICHE VERGÜTUNGEN

Weder im Jahr 2015 noch im Jahr 2016 wurden Darlehen oder Kredite an Mitglieder des Verwaltungsrats oder der Geschäftsleitung gewährt oder nicht marktübliche Vergütungen an den Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern nahestehende Personen ausgerichtet.



Bericht der Revisionsstelle

An die Generalversammlung der Flughafen Zürich AG, Kloten

Wir haben den beigefügten Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2016 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 beigefügten Vergütungsbericht abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Schweizer Prüfungsstandards durchgeführt. Nach diesen Standards haben wir die beruflichen Verhaltensanforderungen einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht dem Gesetz und den Art. 14 – 16 der VegüV entspricht.

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht der Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr dem Gesetz und den Art. 14 – 16 der VegüV.

KPMG AG

Martin Schaad
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Samuel Seiler
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 2. März 2017

KPMG AG, Badenerstrasse 172, Postfach, CH-8036 Zürich

KPMG AG ist eine Konzerngesellschaft der KPMG Holding AG und Mitglied des KPMG Netzwerks unabhängiger Mitgliedsfirmen, der KPMG International Cooperative ("KPMG International"), einer juristischen Person schweizerischen Rechts. Alle Rechte vorbehalten.

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 Riskmanager geleitet. Er ist in dieser Funktion dem Chief Risk Officer unterstellt. Die Abteilung unterstützt die Linienstellen in allen Belangen des Risk Management und ist zuständig für die Risikoberichterstattung sowie für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Risk-Management-Systems.
- **Linienstellen (Bereiche und Abteilungen)**
Im Rahmen ihrer Funktion tragen die Linienstellen auch die Verantwortung für die Risiken in ihrem Bereich beziehungsweise in ihrer Abteilung und bearbeiten diese operativ im Rahmen des Risk-Management-Systems (Risk-Owner-Konzept).

→ Fachstellen

In Abstimmung mit der Abteilung Risk-Management & Versicherungen übernehmen die Fachstellen eine spezifische, risikobezogene 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. Das Risk Reporting wird zweimal pro Jahr der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat vorgelegt.

COMPLIANCE MANAGEMENT

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

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

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

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 06:30 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 18:00 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 Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und

Kommunikation (UVEK) die einzige Variante fallengelassen, die gemäss den heutigen Prognosen die langfristige Nachfrage hätte bewältigen können. Der Bund hat im September 2016 die Vernehmlassung für die Festsetzung des Lärms im SIL gestartet. 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 historisch entstanden und 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 BAZL hat 2015 die zulässige Lärmbelastung für den Flughafen Zürich festgesetzt. Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, jährlich die Fluglärmimmissionen gemäss Lärmschutzverordnung auszuweisen. Dabei sind allfällige Überschreitungen der zulässigen Lärmbelastung zu begründen und es sind Massnahmen aufzuzeigen, wie diese Überschreitungen zukünftig vermieden werden können. Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Lärmimmissionen die zulässige Belastung auf Dauer wesentlich überschreiten, treffen die zuständigen Bundesstellen die notwendigen Massnahmen. Die zulässige Lärmbelastung wird wesentlich überschritten. Die Flughafen Zürich AG hat Massnahmen zur Verbesserung der Verspätungssituation in der Nacht aufgezeigt sowie die Anpassung der zulässigen Lärmbelastung beantragt (Betriebsreglementsänderung 2014). Zudem sieht die geplante Anpassung im SIL2 eine Erweiterung der Nachtlärmkurve vor. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass in der Nacht der Flugbetrieb wegen Nichteinhaltung der zulässigen Lärmbelastung eingeschränkt werden muss.

1.5 Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

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

- Marschhalt: Wenn 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht sind, erfolgt eine neue Lagebeurteilung durch den Kanton.
- Zürcher Fluglärm-Index (ZFI): Ein jährlich zu erhebender Monitoringwert soll mit einem vom Regierungsrat festgesetzten Richtwert (47'000 Personen) verglichen werden. 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 zu einem grossen Teil auf das hohe Wachstum der Bevölkerung in der Flughafenregion zurückzuführen. Das ZFI-Massnahmenkonzept besteht aus einem «Massnahmenkonzept Flugbetrieb» und einem «Massnahmenkonzept Raumentwicklung/Wohnqualität». Die vorgesehenen Massnahmen 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 Wegfall der bilateralen Verträge mit der EU

Die Umsetzung der Masseneinwanderungsinitiative und die angekündigte «Kündigungsinitiative» führen zu Unsicherheiten in Bezug auf das Weiterbestehen des Personenfreizügigkeitsabkommens und somit der gesamten bilateralen Abkommen. Bei einer Aufkündigung der Verträge droht im schlimmsten Fall der Ausschluss aus dem Schengen-System. Daraus entstünden der Gesellschaft Sonderabschreibungen und Mehrkosten im Zusammenhang mit der Anpassung von betroffenen Infrastrukturen und Anlagen. Wegen allfälliger komplizierterer Visaverfahren müsste zudem mit einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich gerechnet werden.

2. Nachfragerückgang

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

3. Steigende Safety- und Security-Anforderungen

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

4. Betriebsunterbrechung aufgrund operationeller Ereignisse oder Naturgefahren

Der komplexe und eng verflochtene Flughafenbetrieb kann durch operationelle Ereignisse wie Unfälle oder Ausfälle kritischer Systeme empfindlich gestört werden. Je nach Ausmass der Beeinträchtigung muss der Betrieb zur Wahrung der Sicherheit von Reisenden und Flughafenmitarbeitenden eingeschränkt oder gar eingestellt werden. Die grossflächig angelegte Flughafeninfrastruktur ist Naturgefahren – insbesondere Erdbeben und Überflutung nach schweren Niederschlägen – besonders stark ausgesetzt. Um das Risiko klein zu halten, werden Infrastruktur und Betrieb robust gestaltet und soweit möglich kosteneffizient durch Sach- und Betriebsunterbruchsversicherungen abgedeckt.

5. Hub Carrier

Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist Zürich in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hub Carrier Swiss (beziehungsweise dessen Muttergesellschaft Lufthansa) abhängig. Die Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Im Berichtsjahr betrug der Anteil der Swiss beim Passagievolumen rund 53 % und beim Verkehrsaufkommen rund 54 % 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.

6. Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

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

6.1 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

6.1.1 Formelle Enteignungen

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

Da sich seit dem Bundesgerichtsurteil vom 9. Dezember 2011 aus neuen letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden betreffend formelle Enteignungen keine weiteren Erkenntnisse ergeben haben, welche die Einschätzung aus dem Jahr 2011 verändert hätten, beliefen sich die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen

per Ende 2015 auf CHF 406.5 Mio., wovon CHF 48.6 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind.

Im ersten Halbjahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen. Mit diesen Entscheiden wurden wichtige Fragen für die weitere Bearbeitung noch pender Entschädigungsforderungen in letzter Instanz geklärt und damit die Rechtssicherheit massgeblich erhöht. Diese Bundesgerichtsentscheide ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine erneute Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen. Basierend auf der vorgenommenen Neuberechnung konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen per 30. Juni 2016 um CHF 21.5 Mio. reduziert werden. Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um denselben Betrag vermindert.

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen CHF 385.0 Mio., wovon CHF 59.3 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 325.7 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 2016 zum Barwert von CHF 320.2 Mio. ausgewiesen.

6.1.2 Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen

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 im Geschäftsjahr 2015 zu einer erfolgswirksamen Belastung der Konzernrechnung in der Höhe von CHF 97.1 Mio. (vor Steuern) führte.

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen unverändert CHF 340.0 Mio., wovon CHF 219.2 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 120.8 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2016 zum Barwert von CHF 119.7 Mio. ausgewiesen.

Weitere Erläuterungen zur Behandlung und zum Ausweis der Lärmthematik sind in den nachfolgenden Abschnitten sowie in der Konzernrechnung (ab Seite 58) und in der Jahresrechnung (ab Seite 120) dieses Geschäftsberichts enthalten.

6.2 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 beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und der politischen Diskussionen.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2016 noch knapp 10'000 offen waren. Davon sind rund 1'350 bei der Eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

Je nach weiterer beziehungsweise 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 geschätzten Kosten finanzieren zu können. Falls die zukünftigen effektiven Lärmkosten deutlich über der geschätzten Grössenordnung lägen, müsste die Gebühr mittelfristig wieder erhoben werden, um die Kosten decken zu können. Es werden weiterhin Flugzeuglärmgebühren erhoben.

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

6.3 Behandlung der Lärmthematik in der Konzernrechnung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

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

6.3.1 Formelle Enteignungen

Mit der Erteilung der Betriebskonzession wurde der Flughafen Zürich AG auch ein Recht zur formellen Enteignung von lärmbelasteten Grundeigentümern gewährt. Das Recht zur formellen Enteignung wurde mit der Auflage übertragen, die damit verbundenen Kosten aus Entschädigungszahlungen zu übernehmen. Dieses Recht wird als immaterieller Vermögenswert aktiviert. Die Aktivierung dieses Rechts erfolgt zu demjenigen Zeitpunkt, in dem aufgrund eines definitiven Urteils eine gegenwärtige Verpflichtung entsteht beziehungsweise aufgrund von letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden die voraussichtlichen Gesamtkosten abschätzbar werden und damit eine zuverlässige Kostenschätzung gemäss IAS 38.21 möglich wird. Dieser Zeitpunkt kann je nach Flughafenregion unterschiedlich sein. Mit der Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert der zu erwartenden Kosten wird ein gleich hoher Betrag als Rückstellung passiviert. Allfällige künftige Anpassungen der einmal aktivierten

und passivierten Gesamtkosten werden bilanzwirksam (Aktiven und Passiven) erfasst. Der immaterielle Vermögenswert wird über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis Mai 2051) linear amortisiert.

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

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

6.3.2 Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen

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

6.4 Behandlung der Lärmthematik in der Jahresrechnung nach Obligationenrecht (OR)

Auch in der Jahresrechnung nach OR qualifizieren die Kosten für formelle Enteignungen als immaterieller Vermögenswert. Die Aktivierung wird erst vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. 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.

73 Stützen

VISUELLE IDENTITÄT

Nach rund dreijähriger Bauzeit werden die sanierten und aufgewerteten Vorfahrten für die Abflugs- und Ankunftsebene wieder in Betrieb genommen. Das Dach sticht mit seiner aussergewöhnlichen Auskragung sofort ins Auge. Gestützt wird die Konstruktion von 73 Stahlstützen.



KONZERNRECHNUNG

KONZERNRECHNUNG GEMÄSS IFRS

Konzernerfolgsrechnung	59
Konzerngesamtergebnisrechnung	59
Konzernbilanz	60
Veränderung des Konzerneigenkapitals	61
Konzerngeldflussrechnung	62
Anhang zur Konzernrechnung	63

BERICHT DER REVISIONSSTELLE	114
-----------------------------	-----

KONZERNERFOLGSRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2016	2015
Aviation-Erträge	(2)	620'402	597'389
Non-Aviation-Erträge	(2)	392'402	391'584
Total Erträge		1'012'804	988'973
Personalaufwand	(3)	-196'633	-167'845
Polizei und Sicherheit		-118'277	-118'615
Energie und Abfall		-18'450	-21'872
Unterhalt und Material		-35'174	-40'789
Andere Betriebskosten	(4)	-50'966	-51'205
Verkauf, Marketing und Verwaltung		-34'836	-35'013
Aktivierete Eigenleistungen und andere Erträge	(5)	24'348	47'296
Andere Aufwendungen	(5)	-4'012	-98'114
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		578'804	502'816
Abschreibungen und Amortisationen		-241'454	-228'172
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		337'350	274'644
Finanzaufwand	(6)	-22'253	-41'008
Finanzertrag	(6)	4'824	3'603
Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften	(12)	-5'326	-3'939
Gewinn vor Steuern		314'595	233'300
Ertragssteuern	(7)	-66'577	-53'493
Gewinn		248'018	179'807
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gewinn		247'728	179'643
Anteil Minderheitsaktionäre am Gewinn		290	164
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF) ¹⁾	(17)	8.07	5.85
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF) ¹⁾	(17)	8.07	5.85

1) Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis 1:5 (siehe Ziffer 17, Aktienkapital und Reserven). Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

KONZERNGESAMTERGEBNISRECHNUNG

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2016	2015
Gewinn		248'018	179'807
Sonstiges Gesamtergebnis			
Cross Currency Interest Rate Swap, nach Steuern			
Marktwertanpassungen	(18)	0	-393
Umbuchung in Erfolgsrechnung	(18)	0	497
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften			
Marktwertanpassungen		1'532	611
Umbuchung in Erfolgsrechnung		0	41
Umrechnungsdifferenzen		2'168	-6'270
Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		3'700	-5'514
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	(22)	-13'868	-19'974
Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-13'868	-19'974
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		-10'168	-25'488
Gesamtergebnis		237'850	154'319
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis		237'563	154'171
Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis		287	148

KONZERNBILANZ

(CHF in 1'000)

	Erläuterungen	31.12.2016	31.12.2015
Aktiven			
Sachanlagen	(8)	2'756'113	2'829'983
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(9)	120'136	73'574
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(10)	135'623	161'356
Übrige immaterielle Anlagen	(10)	10'406	6'865
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(12)	14'771	15'378
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(11)	308'594	257'373
Langfristige Festgelder	(15)	0	50'000
Übrige Finanzanlagen		3'497	3'279
Anlagevermögen		3'349'140	3'397'808
Warenlager		11'013	10'041
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(11)	47'136	69'964
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	110'865	99'153
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(14)	40'070	43'625
Kurzfristige Festgelder	(15)	50'000	50'000
Flüssige Mittel	(15)	447'778	371'970
Zur Veräusserung gehaltene Vermögenswerte	(16)	9'362	0
Umlaufvermögen		716'224	644'753
Total Aktiven		4'065'364	4'042'561
Passiven			
Aktienkapital	(17)	307'019	307'019
Eigene Aktien		-856	-642
Kapitalreserven		494'408	592'090
Hedgingreserven, netto		0	0
Verkehrswertreserven		4'604	3'072
Umrechnungsdifferenzen		-8'383	-10'554
Übrige Gewinnreserven		1'461'696	1'319'932
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital		2'258'488	2'210'917
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital		1'661	1'520
Total Eigenkapital		2'260'149	2'212'437
Anleihen und langfristige Darlehen	(18)	699'274	948'341
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(18)	4'762	6'454
Langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	405'926	450'780
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(21)	49'409	58'238
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	(22)	193'796	168'960
Langfristiges Fremdkapital		1'353'167	1'632'773
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		32'349	41'081
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	251'492	19'195
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(23)	104'136	68'851
Kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	33'948	34'940
Laufende Steuerverpflichtungen		30'123	33'284
Kurzfristiges Fremdkapital		452'048	197'351
Total Fremdkapital		1'805'215	1'830'124
Total Passiven		4'065'364	4'042'561

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 2016	307'019	-642	592'090	0	3'072	-10'554	1'319'932	2'210'917	1'520	2'212'437
Gewinn							247'728	247'728	290	248'018
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften										
Marktwertanpassungen					1'532			1'532		1'532
Umbuchung in Erfolgsrechnung								0		0
Umrechnungsdifferenzen						2'171		2'171	-3	2'168
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern							-13'868	-13'868		-13'868
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern					1'532	2'171	-13'868	-10'165	-3	-10'168
Gesamtergebnis	0	0	0	0	1'532	2'171	233'860	237'563	287	237'850
Ordentliche Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2015							-92'096	-92'096	-146	-92'242
Zusätzliche Ausschüttung aus den Kapitaleinlagereserven für das Geschäftsjahr 2015			-98'236					-98'236		-98'236
Erwerb eigene Aktien		-910						-910		-910
Aktienbasierte Vergütungen		696	554					1'250		1'250
Bestand per 31. Dezember 2016	307'019	-856	494'408	0	4'604	-8'383	1'461'696	2'258'488	1'661	2'260'149
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
Cross Currency Interest Rate Swap, nach Steuern										
Marktwertanpassungen				-393				-393		-393
Umbuchung in Erfolgsrechnung				497				497		497
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften										
Marktwertanpassungen					611			611		611
Umbuchung in Erfolgsrechnung					41			41		41
Umrechnungsdifferenzen						-6'254		-6'254	-16	-6'270
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern							-19'974	-19'974		-19'974
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	2016	2015
Gewinn		248'018	179'807
Finanzergebnis	(6)	17'429	37'405
Anteil an Gewinn/ Verlust von assoziierten Gesellschaften		5'326	3'939
Ertragssteuern	(7)	66'577	53'493
Abschreibungen / Amortisationen auf			
Hoch- und Tiefbauten	(8)	208'004	192'023
Mobile Sachanlagen	(8)	14'783	16'509
Anlagen im Leasing	(8)	11'189	11'188
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(10)	4'248	4'556
Übrige immaterielle Anlagen	(10)	4'246	4'706
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand			
Hoch- und Tiefbauten	(8)	-1'016	-810
Buchgewinne(-) / -verluste(+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		-4'754	-33'881
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1'250	1'111
Zu(-) / Abnahme(+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-9'458	-759
Zu-(+) / Abnahme(-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		-2'306	-2'226
Zu-(+) / Abnahme(-) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		6'152	-14'420
Verwendung Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	-23'309	70'334
Bezahlte Ertragssteuern		-74'510	-66'798
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit		471'869	456'177
davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm		-12'390	-16'360
Einnahmen Lärmgebühren	(20)	11'601	10'865
Ausgaben für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-23'991	-27'225
Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)		-135'275	-172'455
Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (inkl. Vorauszahlungen)		-51'911	-52'017
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen		7'531	67'876
Investitionen in Beteiligungen		-12'835	-20
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-97'346	-116'020
Investitionen in Festgelder Airport Zurich Noise Fund mit einer Laufzeit > 90 Tage	(15)	0	-100'000
Rückzahlungen von Festgeldern Airport Zurich Noise Fund mit einer Laufzeit > 90 Tage	(15)	50'000	195'000
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		69'200	53'625
Zinseinnahmen		3'154	4'487
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-167'482	-119'524
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm		21'854	32'605
Investitionen in Finanzanlagen und Festgelder Airport Zurich Noise Fund		-97'346	-216'020
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		119'200	248'625
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Private Placement	(18)	0	-73'150
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(18)	-19'196	-13'235
Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2015/ 2014	(17)	-190'473	-83'279
Erwerb eigene Aktien		-910	-236
Zinszahlungen		-18'204	-20'437
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-228'783	-190'337
Zu-(+) / Abnahme(-) flüssige Mittel		75'604	146'316
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	(15)	371'970	226'126
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		204	-472
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag	(15)	447'778	371'970
davon Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)	(15)	58'605	49'149

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 wesentlichen 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 72 bis 74 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 Gesellschaft hat folgende geänderte International Financial Reporting Standards eingeführt, die für das Geschäftsjahr, beginnend am 1. Januar 2016, erstmals angewendet werden müssen:

- Änderungen von IAS 1 Offenlegungsinitiative
- Änderungen von IAS 16 und IAS 38 Klarstellung akzeptierter Abschreibungsmethoden
- Änderungen von IFRS 11 Bilanzierung von Akquisitionen von Anteilen an gemeinschaftlichen Tätigkeiten
- Jährliche Änderungen von IFRS (Zyklus 2012-2014)

Die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2016 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG.

EINFÜHRUNG VON NEUEN STANDARDS IM JAHR 2017 UND SPÄTER

Die gemäss nachstehender Tabelle bis Ende 2016 publizierten neuen, überarbeiteten und geänderten Standards und Interpretationen treten erst später in Kraft und wurden in der vorliegenden Konzernrechnung nicht frühzeitig angewendet.

Neue Standards oder Interpretationen		Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG
IFRS 9 Finanzinstrumente	**	1. Januar 2018	Geschäftsjahr 2018
IFRS 15 Umsätze aus Verträge mit Kunden	**	1. Januar 2018	Geschäftsjahr 2018
IFRIC 22 Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen	*	1. Januar 2018	Geschäftsjahr 2018
IFRS 16 Leasingverhältnisse	**	1. Januar 2019	Geschäftsjahr 2019
Überarbeitungen und Änderungen von Standards und Interpretationen			
Jährliche Änderungen von IFRS (Zyklus 2014-2016):			
– IFRS 12 Angaben zu Anteilen von anderen Unternehmen	*	1. Januar 2017	Geschäftsjahr 2017
– IAS 28 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	*	1. Januar 2018	Geschäftsjahr 2018
Ansatz von aktiven latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten (Änderungen von IAS 12)	*	1. Januar 2017	Geschäftsjahr 2017
Offenlegungsinitiative (Änderungen von IAS 7)	**	1. Januar 2017	Geschäftsjahr 2017
Klassifizierung und Bewertung von anteilsbasierten Vergütungen (Änderungen von IFRS 2)	*	1. Januar 2018	Geschäftsjahr 2018
Übertragungen von als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Änderungen von IAS 40)	*	1. Januar 2018	Geschäftsjahr 2018

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

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

IFRS 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.

IFRS 16 Leasingverhältnisse

IFRS 16 Leasingverhältnisse regelt die Bilanzierungs- und Offenlegungspflichten für Leasingnehmer und Leasinggeber. Der neue Standard ersetzt den bisherigen Standard IAS 17 Leasingverhältnisse sowie die dazugehörigen Interpretationen.

Die in der Tabelle offengelegten erwarteten Effekte aus Überarbeitungen und Änderungen von Standards und Interpretationen stellen die aktuelle Einschätzung des Managements dar.

KONSOLIDIERUNGSKREIS UND -METHODEN

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

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

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

FREMDWÄHRUNGSUMRECHNUNG

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

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

ALTERNATIVE ERFOLGSKENNZAHLEN

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

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

Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

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

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 Landegebühren. Die Gebühren für die Betreuung von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität («Passengers with Reduced Mobility») fliessen ins Segment «PRM». Ins Segment «Nutzungsentgelt» fliessen insbesondere die Entgelte für die Benutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen. Die Erträge im Segment «Luftsicherheit» enthalten im Wesentlichen die Sicherheitsgebühren beziehungsweise im Segment «Lärm» die Lärmgebühren. Die Erträge werden dabei unmittelbar mit der Erbringung der entsprechenden Leistung realisiert. Die Landegebühren werden dabei pro Landung entsprechend dem Gewicht des Flugzeugs in Rechnung gestellt. Die Passagiergebühren, die Entgelte für die Benützung der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie die Sicherheitsgebühren basieren auf der Anzahl abfliegender Passagiere. Die Basis für die Lärmgebühren bildet einerseits wiederum die Anzahl abfliegender Passagiere und andererseits eine emissionsabhängige Gebühr entsprechend dem Flugzeugtyp.

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

LEASING ALS LEASINGNEHMER

Finanzierungsleasing

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

Operatives Leasing

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

FINANZERGEBNIS

Das Finanzergebnis setzt sich aus 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 Nutzantritts (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage in den Herstellkosten aktiviert.

SACHANLAGEN

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

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

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

- Hochbauten bis maximal 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 beziehungsweise Fertigstellung werden auch keine Fremdkapitalzinsen mehr aktiviert.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

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

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

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

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

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

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

WARENLAGER

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

FORDERUNGEN

Forderungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten, die in der Regel dem Nominalwert entsprechen, abzüglich der notwendigen 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 beziehungsweise 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 mit einer Fälligkeit von bis zu 90 Tagen, gerechnet ab Erwerbszeitpunkt.

ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

Ein langfristiger Vermögenswert oder eine Veräusserungsgruppe wird als zur Veräusserung gehalten klassifiziert, sobald der zugehörige Buchwert voraussichtlich durch ein Veräusserungsgeschäft und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert wird. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Veräusserungsvorgang, zu dem sich das Management verpflichtet hat, innerhalb eines Jahres nach einer solchen Klassifizierung abgeschlossen wird.

Langfristige Vermögenswerte oder Veräusserungsgruppen, die zur Veräusserung gehalten werden, werden unter den kurzfristigen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten separat ausgewiesen. Die Vermögenswerte oder Veräusserungsgruppen werden dabei zum niedrigen Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräusserungskosten bewertet. Allfällige Wertminderungen aus der erstmaligen Umklassifizierung werden in der Erfolgsrechnung erfasst.

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

Die Vorsorgekosten setzen sich aus drei Komponenten zusammen:

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

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

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

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

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

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

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

AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG

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 beziehungsweise angekündigten Steuersätzen.

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

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)
- Wegfall der bilateralen Verträge mit der EU

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 Ereignisse könnten vorübergehend zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen. Darüber hinaus können auch weitere externe Faktoren wie beispielsweise das politische und makroökonomische Umfeld die Nachfrage sowohl im aviatischen wie auch im nicht aviatischen Geschäft am Flughafen Zürich negativ beeinflussen.

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 beziehungsweise refinanziert werden kann, wird bei anderen Elementen ein negativer Einfluss auf das Ergebnis nicht ausgeschlossen.

1.4 Betriebsunterbrechung aufgrund operationeller Ereignisse oder Naturgefahren

Der komplexe und eng verflochtene Flughafenbetrieb kann durch operationelle Ereignisse wie Unfälle oder Ausfälle kritischer Systeme empfindlich gestört werden. Je nach Ausmass der Beeinträchtigung muss der Betrieb zur Wahrung der Sicherheit von Reisenden und Flughafenmitarbeitenden eingeschränkt oder gar eingestellt werden. Die grossflächig angelegte Flughafeninfrastruktur ist Naturgefahren – insbesondere Erdbeben und Überflutung nach schweren Niederschlägen – besonders stark ausgesetzt. Um das Risiko klein zu halten, werden Infrastruktur und Betrieb robust gestaltet und soweit möglich kosteneffizient durch Sach- und Betriebsunterbruchsversicherungen abgedeckt.

1.5 Hub Carrier

Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist Zürich in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hub Carrier Swiss (beziehungsweise dessen Muttergesellschaft Lufthansa) abhängig. Die Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Im Berichtsjahr betrug der Anteil der Swiss beim Passagievolumen rund 53 % und beim Verkehrsaufkommen rund 54 % 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.

1.6 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit 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 beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und der politischen Diskussionen.

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

Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weitere seither letztinstanzlich entschiedene Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft per Ende 2010 und 2011 je eine Neueinschätzung der Kosten für formelle Enteignungen vor, was jeweils zur Anpassung der Rückstellung für formelle Enteignungen und gleichzeitig des immateriellen Vermögenswerts aus Recht zur formellen Enteignung führte.

Da sich seit dem Bundesgerichtsurteil vom 9. Dezember 2011 aus neuen letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden betreffend formelle Enteignungen keine weiteren Erkenntnisse ergeben haben, welche die Einschätzung aus dem Jahr 2011 verändert hätten, beliefen sich die geschätzten Lärmkosten für formelle Enteignungen per Ende 2015 auf CHF 406.5 Mio., wovon CHF 48.6 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind.

Im ersten Halbjahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen. Mit diesen Entscheiden wurden wichtige Fragen für die weitere Bearbeitung noch penderter Entschädigungsforderungen in letzter Instanz geklärt und damit die Rechtssicherheit massgeblich erhöht. Diese Bundesgerichtsentscheide ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine erneute Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen. Basierend auf der vorgenommenen Neuberechnung konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen per 30. Juni 2016 um CHF 21.5 Mio. reduziert werden. Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um denselben Betrag vermindert.

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen CHF 385.0 Mio., wovon CHF 59.3 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 325.7 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 2016 zum Barwert von CHF 320.2 Mio. ausgewiesen.

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

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen unverändert CHF 340.0 Mio., wovon CHF 219.2 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 120.8 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2016 zum Barwert von CHF 119.7 Mio. ausgewiesen.

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

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

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 1.6 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 stellen sich für das aktuelle Geschäftsjahr wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	Eliminationen	Konsolidiert
2016					
Erträge mit Dritten	608.7	11.7	392.4		1'012.8
Intersegmentäre Erträge	19.6		92.5	-112.1	0.0
Total Erträge	628.3	11.7	484.9	-112.1	1'012.8
Betriebskosten	-351.6	-3.5	-191.0	112.1	-434.0
Segmentergebnis (EBITDA)³⁾	276.7	8.2	293.9	0.0	578.8
Abschreibungen und Amortisationen	-141.6	-5.6	-94.3		-241.5
Segmentergebnis (EBIT)³⁾	135.1	2.6	199.6	0.0	337.3
Finanzergebnis					-17.4
Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften					-5.3
Ertragssteuern					-66.6
Gewinn					248.0
Investiertes Kapital	1'887.5	149.8	1'178.4		3'215.7
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹⁾					649.1
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²⁾					200.6
Total Aktiven					4'065.4
ROIC (in %)	5.7	1.3	13.6		8.4
Investitionen	93.7	1.1	79.3		174.1
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften			14.8		14.8

(CHF in Mio.)	Flugverkehr	PRM	Nutzungs- entgelte	Luftsicherheit	Zugangsentgelte	Eliminationen	Total regulierter Geschäfts- bereich
2016							
Erträge mit Dritten	358.5	12.9	61.4	174.9	1.0		608.7
Intersegmentäre Erträge	20.9		4.9	11.7	1.9	-19.8	19.6
Total Erträge	379.4	12.9	66.3	186.6	2.9	-19.8	628.3
Betriebskosten	-178.1	-12.1	-31.3	-88.4	-61.5	19.8	-351.6
Segmentergebnis (EBITDA)³⁾	201.3	0.8	35.0	98.2	-58.6	0.0	276.7
Abschreibungen und Amortisationen	-94.9	-0.2	-34.1	-8.0	-4.4		-141.6
Segmentergebnis (EBIT)³⁾	106.4	0.6	0.9	90.2	-63.0	0.0	135.1
Investiertes Kapital	1'437.9	4.7	310.6	92.5	41.8		1'887.5
ROIC (in %)	5.9	11.6	0.2	79.9	-106.9		5.7
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV ⁴⁾	1'384.8	2.6	301.0	66.7	39.5		1'794.6
ROIC (in %) nach FGV	7.0	19.9	0.2	104.0	-114.7		6.7

- Das nicht verzinsliche langfristige Fremdkapital beinhaltet die langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die Verbindlichkeiten für latente Steuern und die Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer.
- Das nicht verzinsliche kurzfristige Fremdkapital beinhaltet die kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die laufenden Steuerverpflichtungen, die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen».
- Segmentergebnis «Nicht regulierter Geschäftsbereich» (EBITDA/EBIT) nach Ertrag aus zusätzlicher Kaufpreiszahlung von CHF 7.3 Mio. für das Grundstück «The Circle», die mit der Auslösung der zweiten Etappe des Projekts fällig wurde.
- Die Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) definiert das betriebsnotwendige Vermögen, deren angemessene Verzinsung Grundlage der Gebührenhöhe ist, als Summe der «Anschaffungs- bzw. Herstellrestwerte der bestehenden Anlagen sowie des betriebsnotwendigen Nettoumlaufvermögens». Aus dieser Definition ergeben sich daher kleinere Abweichungen gegenüber dem ausgewiesenen investierten Kapital.

Die berichtspflichtigen Segmente stellen sich für das Vorjahr wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	Eliminationen	Konsolidiert
2015					
Erträge mit Dritten	586.6	10.8	391.6		989.0
Intersegmentäre Erträge	22.7		78.4	-101.1	0.0
Total Erträge	609.3	10.8	470.0	-101.1	989.0
Betriebskosten	-336.3	-100.3	-150.7	101.1	-486.2
Segmentergebnis (EBITDA) ³⁾	273.0	-89.5	319.3	0.0	502.8
Abschreibungen und Amortisationen	-129.5	-5.7	-93.0		-228.2
Segmentergebnis (EBIT) ³⁾	143.5	-95.2	226.3	0.0	274.6
Finanzergebnis					-37.4
Anteil an Gewinn/ Verlust von assoziierten Gesellschaften					-3.9
Ertragssteuern					-53.5
Gewinn					179.8
Investiertes Kapital	1'878.8	155.6	1'152.0		3'186.4
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹⁾					678.0
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²⁾					178.2
Total Aktiven					4'042.6
ROIC (in %)	6.1	-38.5	16.1		6.8
Investitionen	79.6	0.4	80.2		160.2
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften			15.4		15.4

(CHF in Mio.)	Flugverkehr	PRM	Nutzungs- entgelte	Luftsicherheit	Zugangsentgelte	Eliminationen	Total regulierter Geschäfts- bereich
2015							
Erträge mit Dritten	343.4	11.8	56.3	174.2	0.9		586.6
Intersegmentäre Erträge	21.7		7.4	14.4	1.9	-22.7	22.7
Total Erträge	365.1	11.8	63.7	188.6	2.8	-22.7	609.3
Betriebskosten	-167.6	-11.7	-29.2	-83.5	-67.0	22.7	-336.3
Segmentergebnis (EBITDA) ³⁾	197.5	0.1	34.5	105.1	-64.2	0.0	273.0
Abschreibungen und Amortisationen	-87.9	-0.1	-30.8	-6.5	-4.2		-129.5
Segmentergebnis (EBIT) ³⁾	109.6	0.0	3.7	98.6	-68.4	0.0	143.5
Investiertes Kapital	1'427.2	4.1	308.9	86.8	51.8		1'878.8
ROIC (in %)	6.1	-0.9	1.0	101.9	-107.0		6.1
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV ⁴⁾	1'393.4	2.6	303.0	71.1	47.7		1'817.8
ROIC (in %) nach FGV	7.0	-1.3	1.0	105.0	-118.9		6.9

- 1) Das nicht verzinsliche langfristige Fremdkapital beinhaltet die langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die Verbindlichkeiten für latente Steuern und die Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer.
- 2) Das nicht verzinsliche kurzfristige Fremdkapital beinhaltet die kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die laufenden Steuerverpflichtungen, die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen».
- 3) 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 Nettovorsorgeverpflichtung aufgrund der angekündigten BVK-Planänderung in Höhe von CHF 17.9 Mio. anteilmässig auf den Personalaufwand der berichtspflichtigen Segmente verteilt.
- 4) Die Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) definiert das betriebsnotwendige Vermögen, deren angemessene Verzinsung Grundlage der Gebührenhöhe ist, als Summe der «Anschaffungs- bzw. Herstellrestwerte der bestehenden Anlagen sowie des betriebsnotwendigen Nettoumlaufvermögens». Aus dieser Definition ergeben sich daher kleinere Abweichungen gegenüber dem ausgewiesenen investierten Kapital.

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

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

Die 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 Pistensystem, ein Grossteil der Vorfeldflächen mit Apron Control, die Passagierflächen in den Terminals, der Frachtbetrieb, die Passagierbetreuung und die Passagierservices sowie die Safety. Die wesentlichen Erträge des Segments «Flugverkehr» sind Passagier- und Landegebühren. Die externen Erträge in diesem Bereich sind bestimmt durch die Passagierentwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und die Entwicklung des Startgewichts der Flugzeuge.

→ **PRM**

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

→ **Nutzungsentgelte**

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

→ **Luftsicherheit**

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

→ **Zugangsentgelte**

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

→ **Lärm**

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

→ Nicht regulierter Geschäftsbereich

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

Grundsätze der Segmentberichterstattung

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

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

Zur Bildung der vorstehenden berichtspflichtigen Segmente wurden keine Geschäftssegmente zusammengefasst.

Zusatzangaben gemäss Verordnung über die Flughafengebühren (FGV)

Gemäss Art. 34 FGV sind 30 % des ökonomischen Mehrwerts im nicht flugbetriebsrelevanten Bereich auf der Luftseite des Flughafens sowie im Bereich des Strassenfahrzeug-Parkings als Transferzahlung zur Finanzierung der Kosten des Segments «Flugverkehr» zu verwenden. Entsprechend dieser Regelung wurden im Geschäftsjahr 2016 CHF 16.3 Mio. (2015: CHF 16.8 Mio.) dem Segment «Flugverkehr» zugeschrieben und sind in der ausgewiesenen Rendite auf dem betriebsnotwendigen Vermögen berücksichtigt. Weiter kann gemäss Art. 45 FGV die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden.

Weitere Angaben

Die Flughafen Zürich AG erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2016 wurden insgesamt CHF 3.2 Mio. (2015: CHF 9.6 Mio.) an Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht – namentlich in Brasilien, Marokko und Kasachstan. Mit der Lufthansa-Gruppe erzielte die Gesellschaft in den berichtspflichtigen Segmenten im abgelaufenen Berichtsjahr einen Umsatz von CHF 391.2 Mio. (2015: CHF 374.4 Mio.).

2 ERTRÄGE

(CHF in 1'000)	2016	2015
Passagiergebühren	235'034	226'406
Sicherheitsgebühren	173'934	173'173
PRM-Gebühren	12'887	11'784
Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren	421'855	411'363
Landegebühren	90'976	89'423
Flugzeug-Lärmgebühren	11'680	10'773
Emissionsgebühren	3'688	3'321
Parkgebühren	13'238	6'685
Frachterträge	7'675	7'370
Andere Flugbetriebsgebühren	127'257	117'572
Total Flugbetriebsgebühren	549'112	528'935
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	35'251	31'385
Deicing	5'549	2'714
Check-in	4'265	3'488
Gate- und Transferschalter	1'798	2'531
Flugzeugenergieversorgungsanlage	10'886	13'647
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	3'591	5'138
Übrige Entgelte	6'476	6'017
Total Aviation-Entgelte	67'816	64'920
Rückerstattung Sicherheitskosten	959	1'015
Restliche Erträge	2'515	2'519
Total übrige Aviation-Erträge	3'474	3'534
Total Aviation-Erträge	620'402	597'389
Retail, Tax & Duty Free	96'450	95'395
Food & Beverage	16'673	16'085
Werbeflächen und Promotion	16'888	17'006
Parkingerträge	75'350	74'317
Übrige Kommerzerträge	15'320	13'956
Total Kommerz- und Parkingerträge	220'681	216'759
Mieterträge und Pachtzinsen	89'011	87'719
Energie- und Nebenkostenverrechnung	22'008	24'475
Reinigung	4'770	4'553
Dienstleistungserträge aus Liegenschaften	7'645	5'611
Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	123'434	122'358
Kommunikationsdienstleistungen	14'568	14'122
Consultingerträge	3'150	9'610
Übrige Dienstleistungen und Diverses	20'723	19'398
Catering	1'918	1'832
Treibstoffgebühren	7'928	7'505
Total Erträge aus Dienstleistungen	48'287	52'467
Total Non-Aviation-Erträge	392'402	391'584
Total Erträge	1'012'804	988'973

Gegenüber dem Vorjahr steigerten sich die Erträge von CHF 989.0 Mio. auf CHF 1'012.8 Mio. (+2.4%). Dabei entwickelten sich sowohl die Aviation-Erträge als auch die Non-Aviation-Erträge positiv.

Die Aviation-Erträge erhöhten sich von CHF 597.4 Mio. auf CHF 620.4 Mio. (+3.9%). Die Einführung der ab 1. September 2016 tieferen Flugbetriebsgebühren führte zu einer im Vergleich zum Wachstum des Passagier-volumens unterdurchschnittlichen Entwicklung der Aviation-Erträge.

Trotz eines anspruchsvollen Umfelds konnten die Non-Aviation-Erträge gegenüber dem Vorjahr um CHF 0.8 Mio. leicht gesteigert werden und betragen für das abgelaufene Geschäftsjahr CHF 392.4 Mio. Das Total der Kommerz- und Parkingerträge nahm dabei um 1.8% auf CHF 220.7 Mio. zu. Rückläufig waren hingegen die Consulting-erträge, da zwei Beratungsmandate in Indien und Kasachstan ausgelaufen sind.

3 PERSONALAUFWAND

(CHF in 1'000)	2016	2015
Löhne und Gehälter	148'496	141'244
Personalvorsorgekosten für leistungsorientierte Pläne ¹⁾	23'325	1'280
Sozialversicherungsbeiträge	13'326	13'072
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmer	11'486	12'249
Total Personalaufwand	196'633	167'845
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen) ²⁾	1'523	1'462
Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitstellen) ²⁾	1'523	1'474
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle per 31. Dezember	129	114

1) Siehe Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmer.

2) Inkl. 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 302 Aktien (Vorjahr 590 Aktien) im Wert von CHF 49'055 (Vorjahr CHF 85'918) 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 Entscheid bezüglich Erreichungsgrad des Unternehmensergebnisses als auch jener über die Erreichung der persönlichen Ziele für das abgelaufene Geschäftsjahr werden jeweils im neuen Geschäftsjahr gefällt respektive genehmigt (Gewährungszeitpunkt). Der erfolgsabhängige Teil wird zu zwei Dritteln bar ausbezahlt und zu einem Drittel in Aktien vergütet. Für detaillierte Angaben zur Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder wird auf den separaten Vergütungsbericht auf den Seiten 47 bis 50 verwiesen.

	2016	2015	2015 ¹⁾	Abgabekurs ¹⁾
(Empfänger)	(CHF in 1'000)	(CHF in 1'000)	(Stück)	(in CHF)
Mitglieder der Geschäftsleitung	424	288	1'630	177.40
Mitglieder des Kaders	815	697	3'705	177.40
Anpassung Ausgabewert im Folgejahr an Börsenkurs ²⁾	-38	31		
Total	1'201	1'016	5'335	177.40

1) Im Geschäftsjahr 2015 im Rahmen des Bonusprogramms für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2014. Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis 1:5 (siehe Ziffer 17, Aktienkapital und Reserven). Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

2) Der Ausgabewert der Aktien lag im April 2016 (Gewährungszeitpunkt) um CHF 38'522 tiefer als der Abgrenzungsbetrag des Bonusteils für das Geschäftsjahr 2015 per Jahresende 2015.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Erreichungsgrad des massgebenden Betriebsergebnisses respektive der persönlichen Zielerreichung wurde der Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2016 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 6'560 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)	2016	2015
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	21'014	21'208
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	11'517	11'068
Weitere Betriebskosten	7'263	7'873
Versicherungen und Selbstbehalte	3'200	3'275
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	2'418	1'997
Kosten eigener Fahrzeugpark	2'116	2'213
Kommunikationskosten	1'863	1'617
Passagierdienste	1'575	1'954
Total andere Betriebskosten	50'966	51'205

5 AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN SOWIE ANDERE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

(CHF in 1'000)	2016	2015
Aktiviertete Eigenleistungen	13'513	12'282
Andere Erträge	10'835	35'014
Aktiviertete Eigenleistungen und andere Erträge	24'348	47'296
Andere Aufwendungen	-4'012	-98'114
Andere Aufwendungen	-4'012	-98'114
Total aktiviertete Eigenleistungen sowie andere Erträge und Aufwendungen	20'336	-50'818

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 13.5 Mio. (Vorjahr CHF 12.3 Mio.) handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen.

Die Position «Andere Erträge» setzt sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aus einer Abschlagszahlung von CHF 3.5 Mio. im Rahmen der Nachlassliquidation der Swissair sowie aus einer zusätzlichen Kaufpreiszahlung von CHF 7.3 Mio. für das Grundstück «The Circle», die mit der Auslösung der zweiten Etappe des Projekts «The Circle» fällig wurde, zusammen. Im Vorjahr war in dieser Position der Gewinn aus dem ersten Teilverkauf des Grundstücks für «The Circle» und der damit zusammenhängenden Entstehung der Miteigentümerstruktur in der Höhe von CHF 34.6 Mio. enthalten (siehe Ziffer 8, Sachanlagen).

In der Position «Andere Aufwendungen» war im Vorjahr insbesondere ein 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 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz). Der Saldo des Berichtsjahrs enthält im Wesentlichen Buchverluste aus Anlageabgängen.

6 FINANZERGEBNIS

(CHF in 1'000)	2016	2015
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	-15'375	-16'370
Abzüglich aktivierter Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	1'038	225
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	-14'337	-16'145
Leasingzins	-622	-1'280
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	-733	-932
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-1'240	-1'575
Übrige Zinsaufwendungen	-776	-138
Total Zinsaufwand	-17'708	-20'070
Verlust auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	-2'324	-1'196
Übriger Finanzaufwand	-1'825	-2'162
Währungsverluste	-396	-557
Zinsaufwand Aufzinsung Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz ¹⁾	0	-17'023
Total Finanzaufwand	-22'253	-41'008
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	3'011	2'740
Zinsertrag Post- und Bankguthaben / Darlehen	38	89
Verzugszinsen	1	1
Zinsertrag Aufzinsung Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz ¹⁾	1'052	0
Total Zinsertrag	4'102	2'830
Währungsgewinne	434	761
Übrige Finanzerträge	288	12
Total Finanzertrag	4'824	3'603
Finanzergebnis	-17'429	-37'405

1) Siehe Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz.

Das Finanzergebnis der Flughafen Zürich AG beträgt im Berichtsjahr CHF -17.4 Mio. und liegt damit markant über demjenigen der Vorjahresperiode von CHF -37.4 Mio.

Hauptgrund für die positive Veränderung ist der Zinseffekt aus der Aufzinsung der Rückstellungen für formelle Enteignungen und Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen. Im Gegensatz zum Vorjahr, wo aufgrund der Anpassung des Diskontierungssatzes wegen des tieferen Zinsniveaus noch ein Aufwand von CHF -17.0 Mio. entstand, resultierte im Berichtsjahr insbesondere aufgrund der verlängerten durchschnittlichen Frist der künftigen Auszahlungen der formellen Enteignungsentschädigungen ein Ertrag von CHF 1.1 Mio.

Weiter fiel 2016 der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen sowie für die Leasingverbindlichkeiten um CHF 1.7 Mio. tiefer aus. Dies ist auf die vollständige Rückzahlung des US Private Placements im April 2015 sowie die laufende Amortisation der Leasingverpflichtungen zurückzuführen.

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen sind im Vorjahresvergleich um CHF 0.8 Mio. angestiegen, was im Wesentlichen auf die Bautätigkeit von «The Circle» zurückzuführen ist. Der relevante Durchschnittszinssatz für die Berechnung der Zinsen betrug im Berichtsjahr 1.70 % (Vorjahr 1.87 %).

7 ERTRAGSSTEUERN

(CHF in 1'000)	2016	2015
Steuern des laufenden Jahrs	71'641	71'214
Steuern der Vorjahre	189	2'660
Total laufende Ertragssteuern	71'830	73'874
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	-5'253	-21'712
Erhöhung Steuersatz	0	1'331
Total latente Ertragssteuern	-5'253	-20'381
Total Ertragssteuern	66'577	53'493

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in 1'000)	2016	2015
Gewinn vor Ertragssteuern	314'595	233'300
Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz von 20.5 % (2015: 20.5 %)	64'515	47'845
Effekt aus Steuersatzänderungen auf latenten Ertragssteuern	0	1'331
Effekt aus anteiligem Ergebnis assoziierter Gesellschaften	847	576
Steuereffekte aus Vorperioden	190	2'660
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze Schweiz	384	-205
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze Ausland	100	130
Verschiedene Überleitungsposten	541	1'156
Total Ertragssteuern	66'577	53'493

8 SACHANLAGEN

Im Zusammenhang mit dem Projekt «The Circle» wurde im Vorjahr 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 Renditeliegenschaft qualifiziert ist (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 Miteigentümergemeinschaft zwischen der Gesellschaft und der Swiss Life AG übertragen.

Projekte in Arbeit

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte die Flughafen Zürich AG CHF 174.1 Mio. in Projekte in Arbeit (Vorjahr CHF 160.2 Mio.). Die grössten Positionen entfallen dabei auf folgende Projekte:

- Aufwertung Terminal 2 (CHF 36.7 Mio.)
- Erweiterung Parkanlagen (CHF 33.5 Mio.)
- Neugestaltung der Vorfahrten (CHF 15.2 Mio.)

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

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

Das Finanzierungsleasing der Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA) läuft bis 31. Juli 2020. Das Leasing für die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) endete am 31. Dezember 2016. Die entsprechende Anlage wurde auf diesen Zeitpunkt zum Restwert von CHF 5.3 Mio. übernommen und in die Hochbauten reklassifiziert.

Abschreibungen

Mit den Abschreibungen auf Sachanlagen von CHF 234.0 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 1.0 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 (zum Beispiel Passagier- und Verkehrsaufkommen, Investitionen, Hub-Status Flughafen Zürich sowie Diskontierungssatz). Die Kontrollrechnung per 31. Dezember 2016 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 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
Bestand per 1. Januar 2016	108.3	1'659.6	4'029.7	112.6	227.2	273.3	6'410.7
Zugänge					174.1		174.1
Abgänge		-26.1	-7.2		-0.8	-11.5	-45.6
Transfers	0.4	55.7	175.3		-253.1	13.9	-7.8
Reklassifizierung			90.8	-90.8			0.0
Bestand per 31. Dezember 2016	108.7	1'689.2	4'288.6	21.8	147.4	275.7	6'531.4
Abschreibungen / Wertberichtigungen							
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
Bestand per 1. Januar 2016	0.0	-791.8	-2'497.3	-90.9	0.0	-191.3	-3'571.3
Zugänge		-55.9	-152.1	-11.2		-14.8	-234.0
Abgänge		25.1	6.1			11.3	42.5
Reklassifizierung			-85.5	85.5			0.0
Bestand per 31. Dezember 2016	0.0	-822.6	-2'728.8	-16.6	0.0	-194.8	-3'762.8
Zuwendungen der öffentlichen Hand							
Bestand per 1. Januar 2015	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
Zugänge					-4.1	0.1	-4.0
Abgänge		0.4	0.6				1.0
Transfers		-7.0	-0.7		7.6		-0.1
Bestand per 31. Dezember 2016	0.0	-10.2	-1.1	0.0	-1.1	-0.1	-12.5
Nettobuchwert per 1. Januar 2015	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
Nettobuchwert per 31. Dezember 2016	108.7	856.4	1'558.7	5.2	146.3	80.8	2'756.1

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
Bestand per 1. Januar 2016	950	72'624	73'574
Zugänge	0	46'562	46'562
Reklassifizierung	0	0	0
Bestand per 31. Dezember 2016	950	119'186	120'136
Abschreibungen/ Wertberichtigungen			
Bestand per 1. Januar 2015	0	0	0
Zugänge	0	0	0
Bestand per 31. Dezember 2015	0	0	0
Bestand per 1. Januar 2016	0	0	0
Zugänge	0	0	0
Bestand per 31. Dezember 2016	0	0	0
Nettobuchwert per 1. Januar 2015	0	0	0
Nettobuchwert per 31. Dezember 2015	950	72'624	73'574
Nettobuchwert per 31. Dezember 2016	950	119'186	120'136

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 Rendite-liegenschaft gemäss IAS 40. Die Flughafen Zürich AG hat sich in diesem Zusammenhang für die Anwendung des Anschaffungskosten-Modells (Cost-Prinzip) entschieden. Das ausgewiesene Grundstück «The Circle» mit einem Wert von rund CHF 1.0 Mio. stellt dabei den Anschaffungswert der anteiligen Landparzelle dar, auf dem das Projekt realisiert wird. Die Position «Projekt in Arbeit» in der Höhe von CHF 119.2 Mio. beinhaltet die bisher aufgelaufenen anteiligen Herstellungskosten (Projekt- sowie Baukosten).

Der aktuelle Marktwert (Fair Value) von «The Circle» beträgt per Bilanzstichtag CHF 166.8 Mio. (Vorjahr: CHF 118.3 Mio.). Die Ermittlung des entsprechenden Wertes erfolgte durch einen externen Gutachter mittels der Discounted-Cash-flow-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 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
Bestand per 1. Januar 2016	210'043	69'386	279'429
Zugänge	0	0	0
Abgänge	-21'485	-916	-22'401
Reklassifizierung	0	7'887	7'887
Bestand per 31. Dezember 2016	188'558	76'357	264'915
Abschreibungen / Wertberichtigungen			
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
Bestand per 1. Januar 2016	-48'687	-62'521	-111'208
Zugänge	-4'248	-4'246	-8'494
Abgänge	0	816	816
Bestand per 31. Dezember 2016	-52'935	-65'951	-118'886
Nettobuchwert per 1. Januar 2015	165'912	10'276	176'188
Nettobuchwert per 31. Dezember 2015	161'356	6'865	168'221
Nettobuchwert per 31. Dezember 2016	135'623	10'406	146'029

Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung

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

Gestützt auf die Bundesgerichtsentscheide des ersten Halbjahrs 2016 in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen konnte die Flughafen Zürich AG per 30. Juni 2016 eine Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen vornehmen. Basierend auf der vorgenommenen Neuberechnung konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen um CHF 21.5 Mio. reduziert werden (siehe Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz). Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um denselben Betrag vermindert.

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2016 weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 135.6 Mio. (Vorjahr CHF 161.4 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 (zum Beispiel Passagier- und Verkehrsaufkommen, Investitionen, Hub-Status Flughafen Zürich sowie Diskontierungssatz). Die Kontrollrechnung per 31. Dezember 2016 zeigt, dass keine solchen Indikatoren vorliegen.

11 FINANZANLAGEN AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund)	47'136	69'964
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund)	308'594	257'373
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	355'730	327'337

Bei den zum Verkauf gehaltenen Wertschriften handelt es sich um Obligationen in CHF. 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 2016 zwischen 0.00 % und 3.375 % (2015: zwischen 0.00 % und 3.375 %). Siehe auch Ziffer 14, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen, und Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund. Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt (siehe Ziffer 6, Finanzergebnis, und Ziffer 24.1 a), Finanzielles Risk Management, i), Ausfallrisiko).

12 BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN GESELLSCHAFTEN

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Bangalore International Airport Ltd., Bengaluru (Indien) ¹⁾		
Kapital: INR 3'846 Mio. (Vorjahr INR 3'846 Mio.) / Beteiligungsquote 5.0 % (Vorjahr 5.0 %)	n/a	8'617
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 %)	3'284	4'223
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A., Belo Horizonte (Brasilien)		
Kapital: BRL 323 Mio. (Vorjahr BRL 144 Mio.) / Beteiligungsquote 25.0 % (Vorjahr 25.0 %)	11'487	2'538
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	14'771	15'378

1) Ausweis unter Ziffer 16, Zur Veräusserung gehaltene Vermögenswerte, da Verkauf im 1. Quartal 2017 geplant.

Indien

Die Flughafen Zürich AG hat am 15. April 2016 eine Vereinbarung zum Verkauf ihrer 5%-Beteiligung an Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), der Eigentümer- und Betriebsgesellschaft des internationalen Flughafens im indischen Bengaluru, unterzeichnet. Der vereinbarte Kaufpreis vor Steuern beträgt USD 48.9 Mio. Der Vollzug der Veräusserung ist abhängig von den üblichen Abschlussbedingungen und wird für das erste Quartal 2017 erwartet.

Die Beteiligung an BIAL wurde auf diesen Zeitpunkt letztmals gemäss der bisherig angewandten Equitymethode bewertet, was einen Buchwert von CHF 9.4 Mio. (31. Dezember 2015: CHF 8.6 Mio.) ergab. Der entsprechende Vermögenswert wird seither als «Zur Veräusserung gehaltener langfristiger Vermögenswert» im Umlaufvermögen der Konzernbilanz der Flughafen Zürich AG ausgewiesen (siehe Ziffer 16, Zur Veräusserung gehaltene Vermögenswerte).

Bis zum 15. April 2016 beurteilte das Management der Flughafen Zürich AG den Einfluss auf die Beteiligung trotz Auslaufen des Operations- und Management-Vertrags per 23. Mai 2015 als weiterhin massgeblich, obwohl die Gesellschaft weniger als 20 % an BIAL besass. Diese Einschätzung basierte 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 hatte und andererseits die Flughafen Zürich AG gemeinsam mit den übrigen «Private Promoters» (GVK und Siemens) massgeblich am Entscheidungsprozess bezüglich strategischer Themen von BIAL beteiligt war.

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 Konzessionärs-gesellschaften für die chilenischen Flughäfen in Antofagasta und Iquique sowie über die in São Paulo (Brasilien) ansässige Companhia de Participações Aeroportuárias Anteile am Hato International Airport in Curaçao.

Brasilien

Die Flughafen Zürich AG ist neben der brasilianischen CCR 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.

Damit ist die Flughafen Zürich AG seit 2014 zusammen mit CCR für den Ausbau und Betrieb des internationalen Flughafens von Belo Horizonte im Bundesstaat Minas Gerais in Brasilien verantwortlich. Der Konzessionsvertrag ist auf 30 Jahre ausgelegt und beinhaltet vorgeschriebene Infrastrukturausbauten in den ersten Konzessionsjahren. Ende 2016 konnte nach nur 14 Monaten Bauzeit ein neues Terminal in Betrieb genommen werden. Aufgrund des rückläufigen Wachstums und der politisch und wirtschaftlich anspruchsvollen Situation in Brasilien sind die Passagierzahlen 2016 mit 9.6 Mio. um 14.7 % tiefer ausgefallen als im Vergleich zum Vorjahr.

Es besteht ein Operations-, Management- und Service-Agreement (OMSA) mit der Konzessionärs-gesellschaft. Aus diesem Dienstleistungsvertrag fließen der Gesellschaft entsprechende Erträge zu. Die Flughafen Zürich AG stellt den Leiter für den Kommerzbereich sowie den Flugbetriebsleiter.

Venezuela

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

Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Mio. sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang (rund USD 17.1 Mio., aufgelaufen per 31. Dezember 2016) 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. Das ICSID hat von Venezuela eine Vorauszahlung der Verfahrenskosten verlangt. Da Venezuela diese Vorauszahlung nicht geleistet hat, wurde das Verfahren Anfang Juli 2016 sistiert und es fand im Berichtsjahr keine Verhandlung über die Aufhebung des Schiedsspruchs statt. Bei einer Sistierung von mehr als sechs Monaten kann das Schiedsgericht das von Venezuela angestrebte Aufhebungsverfahren einstellen.

Die Beteiligungswerte sind seit dem 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)	31.12.2016	31.12.2015
Umsatz	n/a	167'863
Gewinn	n/a	38'799
Gesamtergebnis	n/a	38'799
Anlagevermögen	n/a	519'936
Umlaufvermögen	n/a	68'103
Langfristiges Fremdkapital	n/a	-337'884
Kurzfristiges Fremdkapital	n/a	-77'809
Nettoreinvermögen	n/a	172'346
Beteiligungsquote	n/a	5 %
Buchwert der assoziierten Beteiligung¹⁾	n/a	8'617

1) Ausweis unter Ziffer 16, Zur Veräusserung gehaltene Vermögenswerte, da Verkauf im 1. Quartal 2017 geplant.

A-port Chile S.A.

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Umsatz	7'385	7'029
Verlust	-2'582	-2'044
Gesamtergebnis	-2'582	-2'044
Anlagevermögen	37'867	40'310
Umlaufvermögen	2'954	3'288
Langfristiges Fremdkapital	-29'256	-28'842
Kurzfristiges Fremdkapital	-4'863	-6'138
Nettoreinvermögen	6'702	8'618
Beteiligungsquote	49 %	49 %
Buchwert der assoziierten Beteiligung	3'284	4'223

Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S. A.

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Umsatz	219'206	93'659
Verlust	-20'202	-20'819
Gesamtergebnis	-20'202	-20'819
Anlagevermögen	635'942	337'947
Umlaufvermögen	37'858	29'238
Langfristiges Fremdkapital	-459'904	-318'852
Kurzfristiges Fremdkapital	-167'949	-38'180
Nettoreinvermögen	45'947	10'153
Beteiligungsquote	25.0 %	25.0 %
Buchwert der assoziierten Beteiligung	11'487	2'538

13 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹⁾	112'147	100'134
Wertberichtigungen	-1'282	-981
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	110'865	99'153

1) In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 35.3 Mio. (2015: CHF 33.6 Mio.) enthalten. Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts 2016 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2016 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Schweiz	46'970	58'905
Europa	9'484	5'145
Indien	0	624
Andere	5'790	1'108
Total Aviation	62'244	65'782
Schweiz	48'634	31'994
Europa	93	79
Indien	6	384
Lateinamerika	1'096	1'173
Andere	74	722
Total Non-Aviation	49'903	34'352
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	112'147	100'134

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)	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2015
Nicht fällig	104'647	-674	-522	91'963	0	-446
Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	4'273	-28	-21	4'660	0	-21
Fällig zwischen 31 und 60 Tagen	1'021	-7	-5	889	0	-6
Fällig über 61 Tage	2'206	-14	-11	2'622	-491	-17
Total	112'147	-723	-559	100'134	-491	-490

Die Wertberichtigung hat sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

	Einzelwertberichtigung		Pauschalwertberichtigung		Total Wertberichtigung	
(CHF in 1'000)	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Bestand per 1. Januar	-491	-722	-490	-487	-981	-1'209
Veränderung	-232	231	-69	-3	-301	228
Bestand per 31. Dezember	-723	-491	-559	-490	-1'282	-981

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)	31.12.2016	31.12.2015
Noch nicht fakturierte Leistungen	10'254	13'302
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	910	1'317
Vorausbezahlte Leistungen	21'616	20'151
Aktive Rechnungsabgrenzungen	32'780	34'770
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	6'346	8'635
Sonstige Forderungen	944	220
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	40'070	43'625

Die übrigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen beinhalten die folgenden Finanzinstrumente:

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Noch nicht fakturierte Leistungen	10'254	13'302
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	910	1'317
Total Finanzinstrumente	11'164	14'619
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	6'346	8'635
Vorausbezahlte Leistungen	21'616	20'151
Sonstige Forderungen	944	220
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	40'070	43'625

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 20, Airport Zurich Noise Fund), wurden periodengerecht abgegrenzt.

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

15 FLÜSSIGE MITTEL UND FESTGELDER

(CHF in 1'000)	31.12.2016		31.12.2015	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	219	0	227	0
Post- und Bankguthaben	312'559	58'605	336'743	49'149
Call- und Festgelder ¹⁾	135'000	0	35'000	0
Total flüssige Mittel	447'778	58'605	371'970	49'149
Kurzfristige Festgelder ²⁾	50'000	50'000	50'000	50'000
Langfristige Festgelder ²⁾	0	0	50'000	50'000
Total Festgelder	50'000	50'000	100'000	100'000

1) Fälligkeit innerhalb von 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt.

2) 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	2016	2015	2016	2015
		Zinssätze (in %)	Zinssätze (in %)	Späteste Fälligkeit	Späteste Fälligkeit
Post- und Bankguthaben	CHF	-0.75 bis 0.00	-0.75 bis 0.02	n/a	n/a
Collateral	CHF		-0.91 bis -0.01	n/a	n/a
Call- und Festgelder ¹⁾	CHF	-0.40 bis 0.01	0.00 bis 0.25	n/a	n/a
Festgelder ²⁾	CHF		-0.50 bis 0.40	n/a	23.01.2017

1) Fälligkeit innerhalb von 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt.

2) Fälligkeit grösser als 90 Tage ab Erwerbszeitpunkt.

16 ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Die Flughafen Zürich AG hat am 15. April 2016 eine Vereinbarung zum Verkauf ihrer 5-%-Beteiligung an Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), der Eigentümer- und Betriebsgesellschaft des internationalen Flughafens im indischen Bengaluru, unterzeichnet. Der vereinbarte Kaufpreis vor Steuern beträgt USD 48.9 Mio. Der Vollzug der Veräusserung ist abhängig von den üblichen Abschlussbedingungen und wird für das erste Quartal 2017 erwartet.

Die Beteiligung an BIAL wurde auf diesen Zeitpunkt letztmals gemäss der bisher angewandten Equitymethode bewertet, was einen Buchwert von CHF 9.4 Mio. (31. Dezember 2015: CHF 8.6 Mio.) ergab. Der entsprechende Vermögenswert wird seither als «Zur Veräusserung gehaltener langfristiger Vermögenswert» ausgewiesen.

17 AKTIENKAPITAL UND RESERVEN

(Anzahl Aktien) ¹⁾	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 10)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Bestand per 1. Januar 2015	30'701'875	12'165	30'689'710
Erwerb von eigenen Aktien		1'540	-1'540
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-7'555	7'555
Bestand per 31. Dezember 2015	30'701'875	6'150	30'695'725
Erwerb von eigenen Aktien		5'206	-5'206
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-5'643	5'643
Bestand per 31. Dezember 2016	30'701'875	5'713	30'696'162

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

Aktiensplit

Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis von 1:5. Das Aktienkapital der Flughafen Zürich AG in der Höhe von CHF 307'018'750 ist seit diesem Zeitpunkt neu aufgeteilt in 30'701'875 voll liberierte Namenaktien (bisher 6'140'375 Namenaktien) mit einem Nennwert von CHF 10.00 (bisher CHF 50.00).

Aktienrechte

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

Eigene Aktien

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

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:

	2016	2015 ¹⁾
Den Aktionären zustehender Gewinn (in CHF)	247'728'063	179'643'482
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'697'277	30'694'025
Einfluss der verwässernden Aktien	8'286	8'715
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'705'563	30'702'740
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	8.07	5.85
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	8.07	5.85

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

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 154.4 Mio. (2015: CHF 154.1 Mio.) infolge handelsrechtlicher Bestimmungen einer Ausschüttungssperre.

Dividenden

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 2016 vor, eine ordentliche Dividende von CHF 3.20 pro Aktie (insgesamt CHF 98.2 Mio.) aus dem Bilanzgewinn auszuschütten. Zudem beantragt der Verwaltungsrat die Auszahlung einer Zusatzdividende in der Höhe von CHF 3.20 pro Aktie (insgesamt CHF 98.2 Mio.) zulasten der Kapitaleinlagereserven.

Gemäss Generalversammlungsbeschluss vom 28. April 2016 hat die Flughafen Zürich AG für das Geschäftsjahr 2015 eine ordentliche Dividende von insgesamt CHF 92.1 Mio. (ohne Dividende auf eigenen Aktien) und eine Zusatzdividende von total CHF 98.2 Mio. (ohne Dividende auf eigene Aktien) ausbezahlt.

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2016	2015
Öffentliche Hand	38.60 %	38.60 %
Private	4.07 %	3.69 %
Unternehmungen	5.01 %	3.35 %
Pensionskassen	2.23 %	1.68 %
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Bestände)	28.58 %	27.01 %
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	21.51 %	25.67 %
Total	100.00 %	100.00 %

	2016	2015
Anzahl Aktionäre	7'334	6'041

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

	2016	2015
Kanton Zürich	33.33 %	33.33 %
Stadt Zürich (inkl. städtischer Versicherungskasse)	5.05 %	5.05 %

18 FINANZVERBINDLICHKEITEN

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Anleihen	699'274	948'341
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	4'762	6'454
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	704'036	954'795
Anleihen	249'800	0
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	1'692	19'195
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	251'492	19'195
Total Finanzverbindlichkeiten	955'528	973'990

Im Vergleich zum Bilanzstichtag des Vorjahres wurde aufgrund der im Mai 2017 fälligen Anleihe von CHF 250.0 Mio. (Nominalbetrag) eine Umgliederung von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten vorgenommen.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden zudem in Übereinstimmung mit den bestehenden Leasingverträgen insgesamt CHF 19.2 Mio. der ausstehenden Leasingverbindlichkeiten zurückbezahlt (2015: CHF 13.2 Mio.), wobei die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) vollständig amortisiert worden sind (siehe Ziffer 8, Sachanlagen).

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	31.12.2016	31.12.2016				
Finanzverbindlichkeiten	Nominalbetrag	Buchwert	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungs-termin
	(CHF in 1'000)	(CHF in 1'000)				
Anleihe	300'000	299'576	2012 - 2020	1.250 %	nein	3.7.
Anleihe	400'000	399'698	2013 - 2023	1.500 %	nein	17.4.
Leasingverbindlichkeiten EVA	4'762	4'762	2003 - 2020	3.476 %	nein	1. des Monats
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		704'036				

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

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

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Fällig innerhalb 1 Jahr	251'492	19'195
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	304'338	555'142
Fällig nach 5 Jahren	399'698	399'653
Total Finanzverbindlichkeiten	955'528	973'990

Absicherungsgeschäfte mit Hedge Accounting

Betreff	US Private Placement			
Laufzeit	2003 - 2015			
Kontraktwert	USD 275 Mio.	Total Marktwerte brutto	Latente Steuern	Total Marktwerte netto
Marktwerte (CHF in 1'000)				
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
Marktwertanpassungen	0	0	0	0
Bestand per 31. Dezember 2016	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 seit diesem Zeitpunkt keine Absicherungsgeschäfte mehr, die im Rahmen von Hedge Accounting designiert sind.

Die kumulierten Fremdwährungsschwankungen auf den abgesicherten Finanzverbindlichkeiten wurden 2015 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 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
Fremdwährungsschwankung	0	0	0	0
Bestand per 31. Dezember 2016	0	0	0	0

Mit der Auflösung des Cross Currency Interest Rate Swap sind seit 2015 keine nicht realisierten Gewinne/Verluste mehr vorhanden, die in den Hedging-Reserven als Position des Konzerneigenkapitals auszuweisen sind:

(CHF in 1'000)	Brutto	Latente Steuern	Netto
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
Marktwertanpassung	0	0	0
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	0	0	0
Bestand per 31. Dezember 2016	0	0	0

Übersicht Leasingverbindlichkeiten

Die unten dargestellten Leasingverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen den unter Ziffer 8, Sachanlagen, dargestellten Leasingvertrag für die Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA), wobei der Zinssatz der entsprechenden Leasingverbindlichkeit per Bilanzstichtag 3.476 % beträgt.

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	1'887	19'817
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	4'980	6'867
Fällig nach 5 Jahren	0	0
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	6'867	26'684
Zukünftige Zinsen	-413	-1'035
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	6'454	25'649
Fällig innerhalb 1 Jahr	1'692	19'195
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	4'762	6'454
Fällig nach 5 Jahren	0	0

19 RÜCKSTELLUNG FÜR FORMELLE ENTEIGNUNGEN SOWIE LÄRM- UND ANWOHNERSchUTZ

(CHF in 1'000)	Formelle Enteignungen	Lärm- und Anwohnerschutz	Total
Bestand per 1. Januar 2015	352'300	46'063	398'363
Auszahlung ¹⁾	-12'529	-14'272	-26'801
Erhöhung Rückstellung	0	97'135	97'135
Zinsaufwand Aufzinsung ²⁾	14'536	2'487	17'023
Bestand per 31. Dezember 2015	354'307	131'413	485'720
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahr)	19'970	14'970	34'940
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	334'337	116'443	450'780
Bestand per 1. Januar 2016	354'307	131'413	485'720
Auszahlung ¹⁾	-10'724	-12'585	-23'309
Reduktion Rückstellung	-21'485	0	-21'485
Zinsertrag / -aufwand Aufzinsung ²⁾	-1'880	828	-1'052
Bestand per 31. Dezember 2016	320'218	119'656	439'874
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahr)	19'965	13'983	33'948
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	300'253	105'673	405'926

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

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

Rückstellung für formelle Enteignungen

Im ersten Halbjahr 2016 fällt das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen. Mit diesen Entscheiden wurden wichtige Fragen für die weitere Bearbeitung noch pendenter Entschädigungsforderungen in letzter Instanz geklärt und damit die Rechtssicherheit massgeblich erhöht. Diese Bundesgerichtsentscheide ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine erneute Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen. Basierend auf der vorgenommenen Neuberechnung konnte die Rückstellung für formelle Enteignungen per 30. Juni 2016 um CHF 21.5 Mio. reduziert werden. Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung um denselben Betrag vermindert (siehe Ziffer 10, Immaterielle Vermögenswerte).

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen CHF 385.0 Mio., wovon CHF 59.3 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 325.7 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2016 zum Barwert von CHF 320.2 Mio. ausgewiesen. Der Zinssatz für die Diskontierung der nominellen Zahlungsströme erhöhte sich trotz einem gesunkenen Zinsniveau von 0.30% auf 0.35%, da sich die durchschnittliche Frist der künftigen Auszahlungen erhöht hat. Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2025 (bisher Ende 2020) abgeschlossen werden können.

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 30. Juni 2015 zurückgestellt, was zu einer erfolgswirksamen Belastung der Konzernrechnung des Vorjahrs in der Höhe von CHF 97.1 Mio. (vor Steuern) führte (siehe Ziffer 5, Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge und Aufwendungen).

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen unverändert CHF 340.0 Mio., wovon CHF 219.2 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 120.8 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2016 zum Barwert von CHF 119.7 Mio. ausgewiesen. Der Zinssatz für die Diskontierung der nominellen Zahlungsströme reduzierte sich insbesondere aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus von 0.40% auf 0.25%. Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen unter Einbezug des erweiterten Schallschutzprogramms bis Ende 2025 abgeschlossen werden können.

20 AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

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

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

(CHF in 1'000)	2016	2015
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	471'744	491'396
Total Einnahmen Lärmgebühren	11'601	10'865
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-12'585	-17'779
Total Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	-11'406	-12'954
Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	459'354	471'528
Operative Kosten	-3'277	-3'137
Zinsertrag aus Finanzanlagen	2'639	3'897
Marktwertveränderung Finanzanlagen	1'532	652
Realisierte Kursgewinne / -verluste Finanzanlagen	-2'324	-1'196
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	457'924	471'744

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 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz).

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 15, Flüssige Mittel und Festgelder)	58'605	49'149
Festgelder (siehe Ziffer 15, Flüssige Mittel und Festgelder)	50'000	100'000
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 11, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	47'136	69'964
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 11, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	308'594	257'373
Abgrenzung gegenüber Flughafen Zürich AG ¹⁾	-6'411	-4'742
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	457'924	471'744

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)	2017	2018	2019	2020	2021ff.	Total
Flüssige Mittel	58'605					58'605
Festgelder	50'000					50'000
AAA	11'905	23'222	8'148	7'440	116'140	166'855
AA+ / AA / AA-	7'079	24'713	8'203		31'541	71'536
A+ / A / A-	21'483	8'243	2'008		17'810	49'544
Ohne Rating	6'670	21'194	5'435	10'069	24'427	67'795
Übrige ¹⁾	-6'411					-6'411
Total investierte Mittel						
Airport Zurich Noise Fund	149'331	77'372	23'794	17'509	189'918	457'924
in %	32.61	16.90	5.20	3.82	41.47	100.00

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

21 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 unveränderten Steuersatz von 20.5 % aus. 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)	2016	2015
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1. Januar	58'238	83'773
Veränderung Steuersatz, über OCI berücksichtigt	0	-86
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	0	1'331
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swap, über Hedging-Reserve gebucht	0	-101
Cross Currency Interest Rate Swap, Umbuchung in Erfolgsrechnung	0	129
Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht	-3'576	-5'095
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	-5'253	-21'713
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember	49'409	58'238

Die latenten Steuern lassen sich folgenden Bilanzpositionen zuordnen:

	31.12.2016		31.12.2015	
(CHF in 1'000)	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Sachanlagen und übrige immaterielle Anlagen		17'201		20'926
Beteiligungen und übrige Finanzanlagen		1'522		2'274
Erneuerungsfonds		33'333		32'206
Fluglärmthematik		36'674		35'291
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		190		340
Vorsorgeverpflichtung	39'728		33'058	
Diverse Positionen		217		259
Latente Steueraktiven / -verbindlichkeiten	39'728	89'137	33'058	91'296
Verrechnung von Aktiven und Passiven	-39'728	-39'728	-33'058	-33'058
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto	0	49'409	0	58'238

22 LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Nettovorsorgeverpflichtungen	-182'633	-158'147
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer	-11'163	-10'813
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-193'796	-168'960

22.1 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)

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind für die berufliche Vorsorge bei der BVK angeschlossen. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für Angestellte des Kantons Zürich sowie weiterer Arbeitgeber. 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 ist seit diesem Zeitpunkt als privatrechtlich selbständige Stiftung organisiert. 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 2016 einen (ungeprüften) Deckungsgrad von 99.4 % (Vorjahr 96.1 %) auf – muss die Flughafen Zürich AG seit dem 1. Januar 2013 für alle versicherten Personen Sanierungsbeiträge in der Höhe von 2.5 % des versicherten Lohns leisten, bis diese Unterdeckung beseitigt ist.

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

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

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

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

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 führte im Vorjahr 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 2016 und des Dienstzeitaufwands wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des Planvermögens wurde per 31. Dezember 2016 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)	31.12.2016	31.12.2015
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-657'505	-612'545
Marktwert des Planvermögens	474'872	454'398
In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen	-182'633	-158'147

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2016	2015
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-612'545	-579'673
Laufender Dienstzeitaufwand	-23'067	-18'921
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	17'899
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-4'807	-6'244
Arbeitnehmerbeiträge	-9'791	-9'429
Ausbezahlte Leistungen	27'302	11'245
Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)	-19'789	-6'388
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	3'561	3'631
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	-18'369	-24'665
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-657'505	-612'545

Per 31. Dezember 2016 beträgt die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtungen 17.3 Jahre (Vorjahr 17.4 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2016	2015
Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar	454'398	432'633
Arbeitgeberbeiträge	17'443	16'804
Arbeitnehmerbeiträge	9'791	9'429
Ausbezahlte Leistungen	-27'302	-11'245
Administrationskosten	-258	-258
Zinserträge auf Planvermögen	3'647	4'768
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	17'153	2'267
Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember	474'872	454'398

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2016	2015
Nettovorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-158'147	-147'040
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-24'485	-2'756
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	-17'444	-25'155
Arbeitgeberbeiträge	17'443	16'804
Nettovorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-182'633	-158'147

Für das Geschäftsjahr 2017 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 19.6 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2016	2015
Laufender Dienstzeitaufwand	-23'067	-18'921
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	17'899
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-1'160	-1'476
Administrationskosten	-258	-258
In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag	-24'485	-2'756

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2016	2015
Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)	-19'789	-6'388
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	-18'369	-24'665
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	3'561	3'631
Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge	17'153	2'267
Im sonstigen Gesamtergebnis erfasster Betrag	-17'444	-25'155

Annahmen, um die Vorsorgeverpflichtungen per Jahresende zu ermitteln:

(in %)	2016	2015
Diskontsatz	0.60	0.80
Inflationssatz	0.50	1.00
Künftige Lohnerhöhungen	1.00	1.00
Künftige Rentenerhöhungen	0.00	0.00

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	31.12.2016	31.12.2015
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	2.0	6.0
Aktien	33.0	31.0
Obligationen	37.0	34.0
Immobilien	18.0	19.0
Andere	10.0	10.0
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 % beziehungsweise –0.25 % hat folgende Auswirkungen auf den Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (DBO):

(CHF in 1'000)	2016 Effekt auf DBO		2015 Effekt auf DBO	
	+0.25 %	–0.25 %	+0.25 %	–0.25 %
Diskontsatz	–26'300	28'273	–23'277	25'114
Künftige Lohnerhöhungen	1'973	–1'315	0	0
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	3'945	–2'630	–613	613

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

b) Beitragsorientierter Vorsorgeplan

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

22.2 Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

Die Flughafen Zürich AG entrichtet ihren Mitarbeitenden gemäss Anstellungsreglement vom 1. Januar 2016 Treueprämien auf Basis der geleisteten Dienstjahre. Die entsprechende Rückstellung in der Höhe von CHF 11.2 Mio. (Vorjahr CHF 10.8 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, die per Bilanzstichtag 9.1 Jahre (Vorjahr 8.9 Jahre) beträgt.

23 ÜBRIGES KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL UND RECHNUNGSABGRENZUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	40'209	35'125
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	9'992	9'732
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	36'951	5'802
Ertragsabgrenzungen	5'891	1'213
Passive Rechnungsabgrenzungen	93'043	51'872
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	3'594	3'436
An- und Vorauszahlungen von Kunden	4'011	6'895
Sozialversicherungsbeiträge	2'425	6'134
Andere Verpflichtungen	1'063	514
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	104'136	68'851

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

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	40'209	35'125
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	9'992	9'732
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	36'951	5'802
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	87'152	50'659
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	3'594	3'436
An- und Vorauszahlungen von Kunden	4'011	6'895
Ertragsabgrenzungen	5'891	1'213
Sozialversicherungsbeiträge	2'425	6'134
Andere Verpflichtungen	1'063	514
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	16'984	18'192
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	104'136	68'851

24 WEITERE ANGABEN

24.1 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

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

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

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

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

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

Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Chief Risk Officer

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

Abteilung Risk Management & Versicherungen

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

Linienstellen (Bereiche und Abteilungen)

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

Fachstellen

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

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

a) Finanzielles Risk Management

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

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

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

i) Ausfallrisiko

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

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

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

Mit Ausnahme des Hauptkunden Swiss bestehen die Kundenforderungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 35.3 Mio. (2015: CHF 33.6 Mio.) enthalten (siehe Ziffer 13, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts 2016 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2016 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden von professionellen Finanzinstituten 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 vier Jahre. Das Mindestrating entspricht einem BBB+ (Standard & Poor's) beziehungsweise einem Baa1 (Moody's) oder einem vergleichbaren Rating einer anderen anerkannten Ratingagentur (siehe Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund).

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

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	447'559	371'743
Festgelder (kurz- und langfristig)	50'000	100'000
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	308'594	257'373
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	110'865	99'153
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	47'136	69'964
Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	11'164	14'619
Übrige Finanzanlagen	23	23
Total maximales Ausfallrisiko	975'341	912'875

ii) Liquiditätsrisiko

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

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

(CHF in 1'000)	Laufzeit bis	31.12.2016	31.12.2015
Betriebskreditlimiten (committed credit lines) ¹⁾	31.12.2019	240'000	240'000
Total Kreditlimiten		240'000	240'000
Beanspruchung ²⁾		-60	-60
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		239'940	239'940

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) Letter of Credit und Bankgarantien.

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

(CHF in 1'000)		Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Stand 31.12.2016	Buchwert				
Anleihen	949'074	1'012'625	265'375	335'250	412'000
Leasingverbindlichkeiten	6'454	6'867	1'887	4'980	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	32'349	32'349	32'349	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	87'152	87'152	87'152	0	0
Total nicht-derivative Finanzinstrumente	1'075'029	1'138'993	386'763	340'230	412'000
Total Finanzverbindlichkeiten	1'075'029	1'138'993	386'763	340'230	412'000

(CHF in 1'000)		Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 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
Total Finanzverbindlichkeiten	1'065'730	1'146'424	126'932	601'492	418'000

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.

Die folgende Tabelle zeigt die entsprechenden Währungsrisiken:

(CHF in 1'000)	31.12.2016		31.12.2015	
	Euro	US-Dollar	Euro	US-Dollar
Post- und Bankguthaben	3'435	629	1'601	533
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	715	277	711	0
Total Währungsrisiken Aktiven	4'150	906	2'312	533

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des CHF um 10 % gegenüber den unten aufgeführten Währungen per 31. Dezember 2016 hätte das Konzerneigenkapital beziehungsweise 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	0	-42	0	42
Euro	0	-184	0	184
31. Dezember 2015	0	-226	0	226
US-Dollar	0	-73	0	73
Euro	0	-354	0	354
31. Dezember 2016	0	-427	0	427

iiib) Zinssatzrisiko

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

Grundsätzlich werden Fremdfinanzierungen mit festverzinslichen Konditionen und in 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)	31.12.2016	31.12.2015
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	355'730	327'337
Festgelder (kurz- und langfristig)	50'000	100'000
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	405'730	427'337
Flüssige Mittel	389'173	322'821
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	58'605	49'149
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	447'778	371'970
Total verzinsliche Aktiven	853'508	799'307
Anleihen	-949'074	-948'341
Leasingverbindlichkeiten	-6'454	-25'649
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-955'528	-973'990
Total verzinsliche Passiven	-955'528	-973'990

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

(CHF in 1'000)	Anstieg Zinsniveau um 50 Basispunkte		Rückgang Zinsniveau um 50 Basispunkte	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	1'677	0	-1'677
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-4'606	0	4'606	0
31. Dezember 2015	-4'606	1'677	4'606	-1'677
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	1'979	0	-1'979
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-5'812	0	5'812	0
31. Dezember 2016	-5'812	1'979	5'812	-1'979

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).

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

(CHF in 1'000)	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2015
Anleihen	949'074	996'967	948'341	1'006'075
Total	949'074	996'967	948'341	1'006'075

c) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie:

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Collateral und kurzfristige Geldanlagen	447'559	371'743
Festgelder (kurz- und langfristig)	50'000	100'000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	110'865	99'153
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	11'164	14'619
Übrige Finanzanlagen	11	11
Total Darlehen und Forderungen	619'599	585'526
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (kurz- und langfristig)	355'730	327'337
Übrige Finanzanlagen ¹⁾	3'486	3'268
Total zur Veräusserung verfügbare Finanzanlagen	359'216	330'605
Finanzverbindlichkeiten	-955'528	-973'990
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-32'349	-41'081
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-87'152	-50'659
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	-1'075'029	-1'065'730

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.

	Zur Veräusserung gehaltene Wertschriften Anleihen Airport Zurich Noise Fund	
(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Stufe 1 (Notierte Marktpreise)	355'730	327'337
Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)	0	0
Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren)	0	0
Total Verkehrswerte	355'730	327'337

e) Kapitalmanagement

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

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

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

24.2 Mietverträge

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

a) Fixmietverträge

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

b) Umsatzmietverträge

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

Die Kommerzerträge (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage) und die Erträge aus der Liegenschaftsbewirtschaftung (Mietträge und Pachtzinsen) beinhalten in der Berichtsperiode bedingte Mietzahlungen in der Höhe von CHF 90.2 Mio. (siehe auch Ziffer 2, Erträge).

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

(CHF in 1'000)	31.12.2016
Fälligkeit bis 1 Jahr	98'061
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	216'039
Fälligkeit über 5 Jahre	121'706
Total	435'806

24.3 Investitionsverpflichtungen

Per Bilanzstichtag bestehen Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von insgesamt rund CHF 192 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen die Erweiterung und Sanierung der Parkanlagen (CHF 65 Mio.), die Erneuerung der Zonen A (CHF 26 Mio.) und West (CHF 21 Mio.) sowie die Erneuerung des Dock Guidance System (CHF 11 Mio.). Weiter bestehen für das Projekt «The Circle» anteilige Investitionsverpflichtungen in der Höhe von noch rund CHF 250 Mio.

24.4 Eventualverbindlichkeiten

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

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

Die Flughafen Zürich AG gewährt im Rahmen ihres Engagements für den Ausbau und Betrieb des Flughafens Confins in Belo Horizonte eine Garantie zur Kreditbesicherung der lokalen Fremdfinanzierung, die von der brasilianischen Entwicklungsbank Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) bereitgestellt wird. Der Betrag aus dieser Garantie beträgt per Bilanzstichtag CHF 14.9 Mio. (31. Dezember 2015: CHF 0.0 Mio.). Weiter ist die Gesellschaft eine Rückbürgschaft für eine Erfüllungsgarantie eingegangen, die die Betreibergesellschaft Concessionário 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 22.0 Mio. (31. Dezember 2015: 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.

24.5 Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

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

a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr durch die Flughafen Zürich AG gemäss Leistungsvereinbarung CHF 97.2 Mio. (2015: CHF 97.2 Mio.) vergütet. In diesem Zusammenhang bestehen per Bilanzstichtag passive Rechnungsabgrenzungen in der Höhe von CHF 8.0 Mio. (2015: CHF 9.2 Mio.), die in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» enthalten sind.

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 2016 auf CHF 2.2 Mio. (2015: CHF 6.4 Mio.). Per Bilanzstichtag bestehen in diesem Zusammenhang aktive Rechnungsabgrenzungen in der Höhe von CHF 0.7 Mio. (2015: CHF 3.5 Mio) gegenüber Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A., die in der Position «Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen» enthalten sind. Zudem war im Vorjahr in der Position «Forderungen aus Lieferungen und Leistungen» noch eine offene Forderung in der Höhe von CHF 0.8 Mio. aus erbrachten Dienstleistungen gegenüber der Betreibergesellschaft in Belo Horizonte bilanziert.

Im Vorjahr resultierten zudem aus dem Operations-, Management- und Service-Agreement mit Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), das am 23. Mai 2015 auslief, Dienstleistungserträge in der Höhe von CHF 1.4 Mio. In diesem Zusammenhang waren per 31. Dezember 2015 in der Position «Forderungen aus Lieferungen und Leistungen» noch offene Forderungen in der Höhe von CHF 0.4 Mio. gegenüber BIAL enthalten.

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG im Rahmen der Personalvorsorge Arbeitgeberbeiträge in der Höhe von CHF 17.4 Mio. (2015: CHF 16.8 Mio.) an die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich entrichtet (siehe Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmer). Davon sind per Bilanzstichtag noch CHF 2.3 Mio. (2015: CHF 4.5 Mio) in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» (Ziffer 23) enthalten.

b) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

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

Name	Funktion	Stück	Stück ³⁾
		31.12.2016	31.12.2015
Andreas Schmid	Präsident	20	20
Vincent Albers ¹⁾	Mitglied	350	0
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	174	0
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Eveline Saupper ¹⁾	Vizepräsidentin	675	675
Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	65	65
Ulrik Svensson	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	0	0
Carmen Walker Späh ²⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
Total		1'289	765

1) Seit 28. April 2015.

2) Seit 1. Juli 2015.

3) Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis 1:5 (siehe Ziffer 17, Aktienkapital und Reserven). Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

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

Name	Stück	Stück ³⁾
	31.12.2016	31.12.2015
Stephan Widrig	3'025	4'665
Stefan Conrad	2'925	2'620
Stefan Gross ¹⁾	0	n/a
Daniel Scheifele ²⁾	0	n/a
Daniel Schmucki	5'950	5'645
Total	11'900	12'930

1) Seit 1. Februar 2016.

2) Seit 1. April 2016.

3) Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis 1:5 (siehe Ziffer 17, Aktienkapital und Reserven). Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

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)	2016	2015
Kurzfristig fällige Leistungen	4'064	3'480
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	542	742
Andere langfristig fällige Leistungen	0	0
Anteilbasierte Vergütung	425	304
Total	5'031	4'526

24.6 Konzerngesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst im Berichtsjahr die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligungsquote
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 307'018'750	Muttergesellschaft
Zürich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0 %
Zürich Airport Latin America S.A.	Santiago de Chile	CLP 4'403 Mio.	100.0 %
A-Port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	62.0 %
A-Port Operaciones 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	Beteiligungsquote
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 7 Mio.	16.3 %
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte	BRL 323 Mio.	25.0 %
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.	Belo Horizonte	BRL 612 Mio.	12.3 %
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5 %
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5 %

24.7 Erläuterungen 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 Siebenjahresperiode mittels Ausschreibungsverfahren per 1. Dezember 2011 mit einer Laufzeit bis Ende November 2018 neu vergeben.

24.8 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2016 am 2. März 2017 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2016 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

An die Generalversammlung der Flughafen Zürich AG, Kloten

Bericht zur Prüfung der Konzernrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2016, der Konzernerfolgsrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Veränderung des Konzerneigenkapitals und der Konzerngeldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang zur Konzernrechnung, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung (Seiten 59 bis 113) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2016 sowie dessen Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz, den International Standards on Auditing (ISA) sowie den Schweizer Prüfungsstandards (PS) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung" unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands sowie dem Code of Ethics for Professional Accountants des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA Code), und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

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

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte



Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung



Investitionen in Sachanlagen

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Konzernrechnung des aktuellen Zeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung der Konzernrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.



Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung

Prüfungssachverhalt

Im Zusammenhang mit der Lärmthematik hat die Flughafen Zürich AG per 31. Dezember 2016 Rückstellungen in Höhe von CHF 119.7 Mio. für Lärm- und Anwohnerschutz und von CHF 320.2 Mio. für formelle Enteignungen bilanziert. Weiter hat sie einen immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung in Höhe von CHF 135.6 Mio. angesetzt.

Aufgrund von Art. 36a LFG (Luftfahrtgesetz) und dem Bundesgesetz über die Enteignung in Verbindung mit Art. 679 und 684 ZGB (Zivilgesetzbuch) hat die Flughafen Zürich AG Kosten für formelle Enteignungen und aufgrund von Art. 20 f. USG (Umweltschutzgesetz) und den entsprechenden Verordnungsbestimmungen Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen zu tragen. Das Überschreiten der seit dem 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 für die Refinanzierung dieser Kosten über Luftverkehrsgebühren (lärmabhängige Landegebühren oder Zuschläge auf Passagiergebühren).

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik ist von hoher Komplexität und beinhaltet wesentliche Ermessensentscheide der Geschäftsleitung in Bezug auf die Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen. Zudem beinhaltet sie wesentliche Schätzungen und Annahmen der Geschäftsleitung in Bezug auf die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen sowie die Berechnung der Höhe der Rückstellungen und in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten.

Diese Ermessensentscheide sowie die Schätzungen und Annahmen basieren auf den im Zeitpunkt der Bilanzierung vorliegenden Informationen und beeinflussen die ausgewiesenen Beträge für die Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz und für den immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung. Es besteht das Risiko, dass die weitgehend ausserhalb des Einflussbereiches der Flughafen Zürich AG liegenden tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen und Annahmen abweichen und daher die Rückstellungen oder der immaterielle Vermögenswert wesentliche Anpassungen benötigen. Weiter besteht das Risiko, dass die Werthaltigkeit des immateriellen Vermögenswertes beeinträchtigt sein könnte.

Unsere Vorgehensweise

Im Bereich der Rückstellungen haben wir im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durchgeführt:

- Beurteilung der Verpflichtung zur Bildung von Rückstellungen
- Evaluation der Berechnungsgrundlage und der für die Bewertung der Rückstellungen verwendeten Parameter; Beurteilung der zugrundeliegenden Annahmen sowie Vergleich mit intern und extern verfügbaren Daten
- Rechnerischer Nachvollzug der Berechnungen anhand von Stichproben
- Beurteilung der Angemessenheit der Schätzungen durch retrospektive Überprüfung historischer Schätzungen zu tatsächlichen Auszahlungen
- Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung sowie Wirksamkeit von im Prozess eingebetteten internen Kontrollen basierend auf einer Auswahl von Stichproben im Hinblick auf die Ausrichtung von Entschädigungszahlungen für formelle Enteignungen bzw. Auszahlungen für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen

Im Zusammenhang mit der Rückstellung für formelle Enteignungen haben wir zusätzlich die folgenden Prüfungshandlungen durchgeführt:

- Analyse der Entwicklung der offenen Rechtsverfahren und kritische Würdigung von wesentlichen offenen Fragestellungen und deren Beurteilung durch die Geschäftsleitung
- Analyse der quartalsweise erstellten Zusammenfassungen der Rechtsfälle sowie der halbjährlichen Lärmberichterstattung an die Geschäftsleitung und den Verwaltungsrat und kritische Beurteilung der sich daraus ergebenden Fragen
- Nachvollziehen, ob bei Vorliegen neuer Erkenntnisse aus laufenden Verfahren und letztinstanzlichen Gerichtsurteilen die Kostenschätzung der voraussichtlichen Gesamtkosten aktualisiert und in Übereinstimmung mit den Rechnungslegungsgrundsätzen behandelt wurde

Der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung steht in direktem Zusammenhang mit der Rückstellung für formelle Enteignungen. In diesem Zusammenhang haben wir im Wesentlichen folgende Prüfungshandlungen durchgeführt:

- Rechnerischer Nachvollzug der Amortisation und Abstimmung mit dem Rechnungslegungsgrundsatz
- Kritische Würdigung der Einschätzung des Vorliegens von Indikatoren einer Wertbeeinträchtigung und Besprechung sich daraus ergebender Fragen mit dem Leiter Controlling und Accounting



Wir halten fest, dass, wie im Anhang der Konzernrechnung beschrieben, die Unsicherheiten und Risiken im Zusammenhang mit der Lärmthematik erhebliche Auswirkungen auf Art und Umfang der Unternehmens-tätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG haben könnten. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden.

Weitere Informationen zur Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz und dem immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung sind an folgenden Stellen im Anhang zur Konzernrechnung enthalten:

- I Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Immaterielle Vermögenswerte (Seite 68) und Rückstellungen (Seite 71)
- II Ermessensentscheide in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie wesentliche Annahmen und Schätzungsunsicherheiten, 1.6 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik (Seiten 73 und 74)
- III Erläuterungen zur Konzernrechnung Nr. 10 Immaterielle Vermögenswerte (Seite 86), Nr. 19 Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz (Seite 96) und Nr. 24.4 Eventualverbindlichkeiten (Seite 110)

Ergänzende Erläuterungen zur Lärmthematik finden sich im Abschnitt Risk Management, Aktuelle Risikosituation, 6. Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik (Geschäftsbericht 2016, Seiten 54-56).



Investitionen in Sachanlagen

Prüfungssachverhalt

Sachanlagen zur Nutzung im Rahmen der operativen Betriebstätigkeit sowie sich in diesem Zusammenhang in Arbeit befindliche Projekte umfassen 68% (CHF 2'756.1 Mio.) der gesamten Vermögenswerte. Im Rahmen der Masterplanung und der strategischen Investitionskostenplanung investiert die Flughafen Zürich AG durch Neubauprojekte sowie Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen in erheblichem Umfang in die Aufrechterhaltung, Optimierung und Erweiterung der operationellen Kapazität und Qualität der betrieblichen Anlagen. 2016 betrugen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 174.1 Mio.

In diesem Zusammenhang bestehen unter anderem die folgenden Risiken:

- Inexistenz von Sachanlagen aufgrund reger Bau-tätigkeit inklusive wesentlicher Erneuerungsprojekte
- Aktivierung statt erfolgswirksame Erfassung von Reparatur- und Instandhaltungskosten
- Unsachgemässe Bestimmung oder periodische Neubeurteilung der Nutzungsdauern
- Verspäteter Abschreibungsbeginn bei Neubau-projekten (bei Projektabschluss und Umbuchung

Unsere Vorgehensweise

Wir haben im Wesentlichen die folgenden Prüfungs-handlungen durchgeführt:

- Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung sowie Wirksamkeit von im Beschaffungs- und Investitionsprozess eingebetteten internen Kontrollen sowie von Kontrollen zur Sicherstellung der Existenz der Sachanlagen basierend auf einer Auswahl von Stichproben
- Beurteilung der Aktivierbarkeit neuer Investitionen in Projekte in Arbeit anhand von Stichproben
- Abstimmung der aktivierten Beträge mit den erhaltenen Rechnungen basierend auf einer Auswahl von Stichproben
- Kritische Würdigung der den einzelnen Anlagen zugeordneten Nutzungsdauern und Abstimmung derselben mit den internen Richtlinien für die Bestimmung der Nutzungsdauern
- Beurteilung der periodischen Neueinschätzung der Restnutzungsdauern durch die Geschäftsleitung
- Nachvollzug der Übertragungen von Projekten in Arbeit zu im Rahmen der operativen Tätigkeit genutzten Anlagen anhand der Evaluation der Wirksamkeit von internen Kontrollen sowie von spezifisch ausgewählten Projektabschlussmeldungen



- | | |
|---|--|
| in Anlageklasse statt Zeitpunkt der Bereitschaft zur Nutzung) | — Kritische Würdigung der Einschätzung des Vorliegens von Indikatoren einer Wertbeeinträchtigung und Besprechung sich daraus ergebender Fragen mit dem Leiter Controlling und Accounting |
| — Beeinträchtigung der Werthaltigkeit von Sachanlagen | |

Weitere Informationen zu Sachanlagen sind an folgenden Stellen im Anhang zur Konzernrechnung enthalten:

- I Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Sachanlagen (Seite 67)
- III Erläuterungen zur Konzernrechnung Nr. 8 Sachanlagen (Seiten 83 und 84)

Übrige Informationen im Geschäftsbericht

Der Verwaltungsrat ist für die übrigen Informationen im Geschäftsbericht verantwortlich. Die übrigen Informationen umfassen alle im Geschäftsbericht dargestellten Informationen, mit Ausnahme der Konzernrechnung, der Jahresrechnung, des Vergütungsberichtes und unserer dazugehörigen Berichte.

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

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

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Konzernrechnung

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

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

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung

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



Als Teil einer Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den ISA sowie den PS üben wir während der gesamten Prüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen in der Konzernrechnung, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.
- schlussfolgern wir über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Geschäftstätigkeit durch den Verwaltungsrat sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung treffen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben im Anhang der Konzernrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt der Konzernrechnung einschliesslich der Angaben im Anhang sowie, ob die Konzernrechnung die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass eine sachgerechte Gesamtdarstellung erreicht wird.
- erlangen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zur Konzernrechnung abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Prüfung der Konzernrechnung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss aus, unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Prüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung erkennen.

Wir geben dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihnen über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern zutreffend – damit zusammenhängende Schutzmassnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung der Konzernrechnung des aktuellen Zeitraums waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bericht, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schliessen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äusserst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bericht mitgeteilt werden soll, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.



Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

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

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Schaad', written in a cursive style.

Martin Schaad
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Seiler', written in a cursive style.

Samuel Seiler
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 2. März 2017

KPMG AG, Badenerstrasse 172, Postfach, CH-8036 Zürich

KPMG AG ist eine Konzerngesellschaft der KPMG Holding AG und Mitglied des KPMG Netzwerks unabhängiger Mitgliedsfirmen, der KPMG International Cooperative ("KPMG International"), einer juristischen Person schweizerischen Rechts. Alle Rechte vorbehalten.

JAHRESRECHNUNG

JAHRESRECHNUNG GEMÄSS SCHWEIZER OBLIGATIONENRECHT (OR)

Erfolgsrechnung	121
Bilanz	122
Anhang zur Jahresrechnung	123
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	132

BERICHT DER REVISIONSSTELLE	133
-----------------------------	-----

ERFOLGSRECHNUNG (HANDELSRECHTLICHER ABSCHLUSS)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2016	2015
Aviation-Erträge		620'402	597'389
Non-Aviation-Erträge		388'716	382'583
Total Erträge		1'009'118	979'972
Personalaufwand		-180'936	-181'114
Polizei und Sicherheit		-118'277	-118'615
Energie und Abfall		-18'450	-21'872
Unterhalt und Material		-35'174	-40'789
Andere Betriebskosten		-50'267	-50'494
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-29'044	-30'209
Aufwendungen für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-7'432	-6'217
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5'500	-5'500
Übrige Erträge und Aufwendungen		13'159	12'286
Betriebserfolg vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		577'197	537'448
Abschreibungen und Amortisationen		-223'249	-208'817
Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern		353'948	328'631
Finanzertrag		4'930	5'205
Finanzaufwand		-21'898	-24'707
Ausserordentliches Ergebnis	(1)	8'565	34'023
Gewinn vor Steuern		345'545	343'152
Direkte Steuern		-73'233	-75'458
Jahresgewinn		272'312	267'694

BILANZ (HANDELSRECHTLICHER ABSCHLUSS)

(CHF in 1'000)

	Erläuterungen	31.12.2016	31.12.2015
Aktiven			
Flüssige Mittel		490'301	366'920
Kurzfristige Festgelder		0	50'000
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		47'136	69'964
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(2)	110'795	99'151
Übrige kurzfristige Forderungen		4'912	5'541
Warenlager		11'019	10'041
Aktive Rechnungsabgrenzungen	(3)	13'874	13'556
Umlaufvermögen		678'037	615'173
Langfristige Festgelder		0	50'000
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		308'594	257'373
Beteiligungen	(4)	11'512	11'512
Übrige langfristige Finanzanlagen		25'950	13'279
Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft «The Circle»	(5)	139'034	88'630
Sachanlagen	(6)	2'666'449	2'702'520
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		14'448	7'973
Übrige immaterielle Anlagen		9'503	5'991
Anlagevermögen		3'175'490	3'137'278
Total Aktiven		3'853'527	3'752'451
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		33'175	39'619
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		250'000	0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(7)	39'111	44'586
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(9)	33'948	34'940
Übrige kurzfristige Rückstellungen		1'260	4'020
Passive Rechnungsabgrenzungen		94'378	54'113
Kurzfristiges Fremdkapital		451'872	177'278
Langfristige verzinsliche Finanzverbindlichkeiten	(8)	700'000	950'000
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(9)	463'651	469'553
Übrige langfristige Rückstellungen		0	5'184
Erneuerungsfonds		162'602	157'102
Langfristiges Fremdkapital		1'326'253	1'581'839
Total Fremdkapital		1'778'125	1'759'117
Aktienkapital	(10)	307'019	307'019
Gesetzliche Kapitalreserven			
Kapitaleinlagereserven	(10)	411'744	509'980
Gesetzliche Gewinnreserven			
Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven		42'370	42'370
Freiwillige Gewinnreserven		109'470	109'168
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		933'342	757'745
Jahresgewinn		272'312	267'694
Eigene Aktien	(11)	-855	-642
Eigenkapital		2'075'402	1'993'334
Total Passiven		3'853'527	3'752'451

I GRUNDSÄTZE DER JAHRESRECHNUNG

ALLGEMEINES

Die Jahresrechnung 2016 der Flughafen Zürich AG, mit Sitz in Kloten, wurde nach den Bestimmungen des Schweizer Rechnungslegungsrechts erstellt.

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

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

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

BILANZIERUNG DER KOSTEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER LÄRMTHEMATIK

Die Kosten für die formellen Enteignungen 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 Einnahmen aus Lärmgebühren 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 beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und aus den politischen Diskussionen. Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2016 noch knapp 10'000 offen waren. Rund 1'350 dieser Fälle sind bei der eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

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

Im ersten Halbjahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsfordernungen aufgrund von Ost- und Südanflügen. Mit diesen Entscheiden wurden wichtige Fragen für die weitere Bearbeitung noch penderter Entschädigungsfordernungen in letzter Instanz geklärt und damit die Rechtssicherheit massgeblich erhöht. Diese Bundesgerichtsentscheide ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine erneute Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen per 30. Juni 2016.

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.

Per Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss im Zusammenhang mit der Lärmthematik immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 14.4 Mio. (Vorjahr CHF 8.0 Mio.) und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 497.6 Mio. (Vorjahr CHF 504.5 Mio.) aus.

Je nach weiterer beziehungsweise 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 (Lärmfüföiber) per 1. Februar 2014 sistiert.

UMSATZERFASSUNG

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

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

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 beziehungsweise Mieterin periodengerecht im Aufwand erfasst, die Leasingbeziehungsweise Mietgegenstände selber jedoch nicht bilanziert.

WARENLAGER

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

FINANZANLAGEN AIRPORT ZÜRICH NOISE FUND

Die Finanzanlagen des Airport Zürich 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 beziehungsweise belastet.

II ERLÄUTERUNGEN ZUR JAHRESRECHNUNG

1 AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

(CHF in 1'000)	2016	2015
Ausserordentlicher Ertrag	12'335	35'012
Ausserordentlicher Aufwand	-3'770	-989
Ausserordentliches Ergebnis	8'565	34'023

Die Position «Ausserordentlicher Ertrag» setzt sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aus einer Abschlagszahlung von CHF 3.5 Mio. im Rahmen der Nachlassliquidation der Swissair sowie aus einer zusätzlichen Kaufpreiszahlung von CHF 7.3 Mio. für das Grundstück «The Circle», die mit der Auslösung der zweiten Etappe des Projekts «The Circle» fällig wurde, zusammen. Im Vorjahr war in dieser Position der Gewinn aus dem ersten Teilverkauf des Grundstücks für «The Circle» und der damit zusammenhängenden Entstehung der Miteigentümerstruktur in der Höhe von CHF 34.6 Mio. enthalten (siehe Ziffer 6, Sachanlagen).

Der ausserordentliche Aufwand beinhaltet im Wesentlichen Buchverluste aus Anlageabgängen.

2 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	111'501	98'571
Wertberichtigung	-1'282	-981
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen	576	1'561
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	110'795	99'151

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen stellen offene Forderungen aus erbrachten Dienstleistungen gegenüber Zurich Airport International AG (beziehungsweise im Vorjahr noch Bangalore International Airport Ltd.) dar.

3 AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Dritten	13'826	13'044
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Beteiligungen	48	512
Total aktive Rechnungsabgrenzungen	13'874	13'556

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

4 BETEILIGUNGEN

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligungsquote
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 323 Mio.	25.0 %
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. ²⁾	Belo Horizonte	BRL 612 Mio.	12.3 %
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 diesbezüglich keine Veränderungen ergeben.

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

Die Flughafen Zürich AG hat am 15. April 2016 eine Vereinbarung zum Verkauf ihrer 5-%-Beteiligung an Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), der Eigentümer- und Betriebsgesellschaft des internationalen Flughafens im indischen Bengaluru, unterzeichnet. Der vereinbarte Kaufpreis vor Steuern beträgt USD 48.9 Mio. Der Vollzug der Veräusserung ist abhängig von den üblichen Abschlussbedingungen und wird für das erste Quartal 2017 erwartet.

Die Flughafen Zürich AG und ihr Konsortiumspartner Unique IDC sind mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahrs 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 17.1 Mio., aufgelaufen per 31. Dezember 2016) 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. Das ICSID hat von Venezuela eine Vorauszahlung der Verfahrenskosten verlangt. Da Venezuela diese Vorauszahlung nicht geleistet hat, wurde das Verfahren Anfang Juli 2016 sistiert und es fand im Berichtsjahr keine Verhandlung über die Aufhebung des Schiedsspruchs statt. Bei einer Sistierung von mehr als sechs Monaten kann das Schiedsgericht das von Venezuela angestrebte Aufhebungsverfahren einstellen. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

5 KAPITALANTEIL MITEIGENTÜMERGEMEINSCHAFT «THE CIRCLE»

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Anteil Vermögenswerte Miteigentümergeinschaft «The Circle»	140'652	94'318
Anteil Verbindlichkeiten Miteigentümergeinschaft «The Circle»	-1'618	-5'688
Total Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft «The Circle»	139'034	88'630

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.

6 SACHANLAGEN

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Grundstücke	109'697	109'282
Hochbauten, Tiefbauten	2'329'221	2'289'024
Projekte in Arbeit	146'863	222'485
Mobile Sachanlagen	80'668	81'729
Total Sachanlagen	2'666'449	2'702'520

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)	31.12.2016	31.12.2015
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	36'810	40'226
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	2'301	4'360
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	39'111	44'586

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

8 LANGFRISTIGE VERZINSLICHE FINANZVERBINDLICHKEITEN

	31.12.2016				
Finanzverbindlichkeiten	Nominalbetrag	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungs-termin
	(CHF in 1'000)				
Anleihe	300'000	2012 - 2020	1.250 %	nein	3.7.
Anleihe	400'000	2013 - 2023	1.500 %	nein	17.4.
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	700'000				

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)	2016	2015
Bestand per 1. Januar	504'493	513'914
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	-6'894	-9'421
Bestand per 31. Dezember	497'599	504'493
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahr)	33'948	34'940
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	463'651	469'553

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

(CHF in 1'000)	2016	2015
Erträge aus Lärmgebühren	11'680	10'773
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-12'585	-14'272
Kosten für formelle Enteignungen	-682	-425
Operative Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik	-3'276	-3'137
Amortisation immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	-4'248	-4'556
Zinserträge und realisierte/unrealisierte Kursgewinne/-verluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	2'217	2'196
Total Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	-6'894	-9'421

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch Anhang zur Jahresrechnung, Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik auf den Seiten 123 und 124.

10 AKTIENKAPITAL UND KAPITALEINLAGERESERVEN

Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis von 1:5. Das Aktienkapital der Flughafen Zürich AG in der Höhe von CHF 307'018'750 ist seit diesem Zeitpunkt neu aufgeteilt in 30'701'875 voll liberierte Namenaktien (bisher 6'140'375 Namenaktien) mit einem Nennwert von CHF 10.00 (bisher CHF 50.00). Die Kapitaleinlagereserven betragen per Bilanzstichtag CHF 411.7 Mio. (Vorjahr CHF 510.0 Mio.).

11 EIGENE AKTIEN

(Anzahl Aktien)	2016	2015
Bestand per 1. Januar ¹⁾	6'150	12'165
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	5'206	1'540
Zuteilung an Geschäftsleitung, Mitarbeitende und Dritte ²⁾	-5'643	-7'555
Bestand per 31. Dezember	5'713	6'150

1) Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis 1:5 (siehe Ziffer 10, Aktienkapital und Kapitaleinlagereserven). Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

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

Im Berichtsjahr wurden 5'206 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 NICHT BILANZIERTE LEASINGVERPFLICHTUNGEN

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

(CHF in 1'000)	31.12.2016	31.12.2015
Fällig innerhalb 1 Jahr	1'887	19'817
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	4'980	6'867
Fällig nach 5 Jahren	0	0
Total nicht bilanzierter Leasingverbindlichkeiten	6'867	26'684

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

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

14 NETTOAUFLÖSUNG STILLE RESERVEN

Im Berichtsjahr wurden stille Reserven im Umfang von CHF 7.5 Mio. aufgelöst. 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 123 und 124) wurden im Vorjahr 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:

	2016	2015
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	Stück ³⁾
		31.12.2016	31.12.2015
Andreas Schmid	Präsident	20	20
Vincent Albers ¹⁾	Mitglied	350	0
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	174	0
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Eveline Saupper ¹⁾	Vizepräsidentin	675	675
Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	65	65
Ulrik Svensson	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	0	0
Carmen Walker Späh ²⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
Total		1'289	765

1) Seit 28. April 2015.

2) Seit 1. Juli 2015.

3) Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis 1:5 (siehe Ziffer 10, Aktienkapital und Kapitaleinlagereserven). Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

17 BETEILIGUNGSRECHTE FÜR GESCHÄFTSLEITUNG, KADER UND MITARBEITENDE

Im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung an Geschäftsleitung und Kader wurden im Berichtsjahr Mitgliedern der Geschäftsleitung 1'630 Aktien (2015: 2'545 Aktien) im Wert von CHF 289'162 (2015: CHF 389'894) zugeteilt und Kadermitgliedern 3'705 Aktien (2015: 4'365 Aktien) im Wert von CHF 657'267 (2015: CHF 668'718).

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

Name	Stück	Stück ³⁾
	31.12.2016	31.12.2015
Stephan Widrig	3'025	4'665
Stefan Conrad	2'925	2'620
Stefan Gross ¹⁾	0	n/a
Daniel Scheifele ²⁾	0	n/a
Daniel Schmucki	5'950	5'645
Total	11'900	12'930

1) Seit 1. Februar 2016.

2) Seit 1. April 2016.

3) Per 6. Mai 2016 erfolgte ein Aktiensplit im Verhältnis 1:5 (siehe Ziffer 10, Aktienkapital und Kapitaleinlagereserven). Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

Die Flughafen Zürich AG gibt zusätzlich denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden in diesem Zusammenhang 302 Aktien (2015: 590 Aktien) im Wert von CHF 49'055 (2015: CHF 85'918) abgegeben.

18 WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2016 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 2. März 2017 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2016 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	272'312
Gewinnvortrag	933'342
Bilanzgewinn	1'205'654
Einlage in die gesetzliche Gewinnreserven ¹⁾	0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 3.20 ²⁾	98'246
Vortrag auf neue Rechnung	1'107'408

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

(CHF in 1'000)

Kapitaleinlagereserve vor Ausschüttung	411'744
Übertragung von Kapitaleinlagereserven in freiwillige Gewinnreserven und Auszahlung einer Zusatzdividende von brutto CHF 3.20 ²⁾	98'246
Kapitaleinlagereserven nach Ausschüttung	313'498

- 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

An die Generalversammlung der Flughafen Zürich AG, Kloten

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2016, der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung (Seiten 121 bis 132) für das am 31. Dezember 2016 endende Jahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards (PS) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung" unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

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

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



Rückstellung für Fluglärm, Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung



Investitionen in Sachanlagen

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Jahresrechnung des aktuellen Zeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung der Jahresrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.



Rückstellung für Fluglärm, Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung

Prüfungssachverhalt

Im Zusammenhang mit der Lärmthematik hat die Flughafen Zürich AG per 31. Dezember 2016 eine Rückstellung für Fluglärm in Höhe von CHF 497.6 Mio. bilanziert. Weiter hat sie einen immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung in Höhe von CHF 14.4 Mio. angesetzt.

Aufgrund von Art. 36a LFG (Luftfahrtgesetz) und dem Bundesgesetz über die Enteignung in Verbindung mit Art. 679 und 684 ZGB (Zivilgesetzbuch) hat die Flughafen Zürich AG Kosten für formelle Enteignungen und aufgrund von Art. 20 f. USG (Umweltschutzgesetz) und den entsprechenden Verordnungsbestimmungen Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen zu tragen. Das Überschreiten der seit dem 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 für die Refinanzierung dieser Kosten über Luftverkehrsgebühren (lärmabhängige Landegebühren oder Zuschläge auf Passagiergebühren).

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik ist von hoher Komplexität und beinhaltet wesentliche Ermessensentscheide der Geschäftsleitung in Bezug auf die Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen. Zudem beinhaltet sie wesentliche Schätzungen und Annahmen der Geschäftsleitung in Bezug auf die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen sowie die Berechnung der Höhe der Rückstellungen und in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten.

Diese Ermessensentscheide sowie die Schätzungen und Annahmen basieren auf den im Zeitpunkt der Bilanzierung vorliegenden Informationen und beeinflussen den ausgewiesenen Betrag der Rückstellung für Fluglärm und für den immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung. Es besteht das Risiko, dass die weitgehend ausserhalb des Einflussbereiches der Flughafen Zürich AG liegenden Ergebnisse von diesen Schätzungen und Annahmen abweichen und daher die Rückstellung oder der immaterielle Vermögenswert wesentliche Anpassungen benötigen. Weiter besteht das Risiko, dass die Werthaltigkeit des immateriellen Vermögenswertes beeinträchtigt sein könnte.

Unsere Vorgehensweise

Im Bereich der Rückstellung haben wir im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durchgeführt:

- Beurteilung der Verpflichtung zur Bildung einer Rückstellung
- Evaluation der Berechnungsgrundlage und der für die Bewertung der Rückstellung verwendeten Parameter; Beurteilung der zugrundeliegenden Annahmen sowie Vergleich mit intern und extern verfügbaren Daten
- Rechnerischer Nachvollzug der Berechnungen anhand von Stichproben
- Beurteilung der Angemessenheit der Schätzungen durch retrospektive Überprüfung historischer Schätzungen zu tatsächlichen Auszahlungen
- Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung sowie Wirksamkeit von im Prozess eingebetteten internen Kontrollen basierend auf einer Auswahl von Stichproben im Hinblick auf die Ausrichtung von Entschädigungszahlungen für formelle Enteignungen bzw. Auszahlungen für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen
- Analyse der Entwicklung der offenen Rechtsverfahren und kritische Würdigung von wesentlichen offenen Fragestellungen und deren Beurteilung durch die Geschäftsleitung
- Analyse der quartalsweise erstellten Zusammenfassungen der Rechtsfälle sowie der halbjährlichen Lärmberichterstattung an die Geschäftsleitung und den Verwaltungsrat und kritische Beurteilung der sich daraus ergebenden Fragen
- Nachvollziehen, ob bei Vorliegen neuer Erkenntnisse aus laufenden Verfahren und letztinstanzlichen Gerichtsurteilen die Kostenschätzung der voraussichtlichen Gesamtkosten aktualisiert und in Übereinstimmung mit den Rechnungslegungsgrundsätzen behandelt wurde

Der immaterielle Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung steht in direktem Zusammenhang mit der Rückstellung für Fluglärm. In diesem Zusammenhang haben wir im Wesentlichen folgende Prüfungshandlungen durchgeführt:

- Rechnerischer Nachvollzug der Amortisation und Abstimmung mit dem Rechnungslegungsgrundsatz
- Kritische Würdigung der Einschätzung des Vorliegens von Indikatoren einer Wertbeeinträchtigung und Besprechung sich daraus ergebender Fragen mit dem Leiter Controlling und Accounting



Wir halten fest, dass, wie im Anhang der Jahresrechnung beschrieben, die Unsicherheiten und Risiken im Zusammenhang mit der Lärmthematik erhebliche Auswirkungen auf Art und Umfang der Unternehmens-tätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG haben könnten. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden.

Weitere Informationen zur Rückstellung für Fluglärm und dem immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung sind an folgenden Stellen im Anhang zur Jahresrechnung enthalten:

- I Grundsätze der Jahresrechnung, Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik (Seiten 123 und 124)
- II Erläuterungen zur Jahresrechnung, Erläuterung 9 Rückstellung für Fluglärm (Seite 129)

Ergänzende Erläuterungen zur Lärmthematik finden sich zudem im Abschnitt Risk Management, Aktuelle Risikosituation, 6. Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik (Geschäftsbericht 2016, Seiten 54-56)



Investitionen in Sachanlagen

Prüfungssachverhalt

Sachanlagen zur Nutzung im Rahmen der operativen Betriebstätigkeit sowie sich in diesem Zusammenhang in Arbeit befindliche Projekte umfassen 69% (CHF 2'666.4 Mio.) der gesamten Vermögenswerte. Im Rahmen der Masterplanung und der strategischen Investitionskostenplanung investiert die Flughafen Zürich AG durch Neubauprojekte sowie Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen in erheblichem Umfang in die Aufrechterhaltung, Optimierung und Erweiterung der operationellen Kapazität und Qualität der betrieblichen Anlagen. 2016 betrugen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 174.1 Mio.

In diesem Zusammenhang bestehen unter anderem die folgenden Risiken:

- Inexistenz von Sachanlagen aufgrund reger Bau-tätigkeit inklusive wesentlicher Erneuerungsprojekte
- Aktivierung statt erfolgswirksame Erfassung von Reparatur- und Instandhaltungskosten
- Unsachgemässe Bestimmung oder periodische Neubeurteilung der Nutzungsdauern
- Verspäteter Abschreibungsbeginn bei Neubau-projekten (bei Projektabschluss und Umbuchung in Anlageklasse statt Zeitpunkt der Bereitschaft zur Nutzung)
- Beeinträchtigung der Werthaltigkeit von Sachan-lagen

Unsere Vorgehensweise

Wir haben im Wesentlichen die folgenden Prüfungs-handlungen durchgeführt:

- Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung sowie Wirksamkeit von im Beschaffungs- und Investitions-prozess eingebetteten internen Kontrollen sowie von Kontrollen zur Sicherstellung der Existenz der Sachanlagen basierend auf einer Auswahl von Stichproben
- Beurteilung der Aktivierbarkeit neuer Investitionen in Projekte in Arbeit anhand von Stichproben
- Abstimmung der aktivierten Beträge mit den erhal-tenen Rechnungen basierend auf einer Auswahl von Stichproben
- Kritische Würdigung der den einzelnen Anlagen zugeordneten Nutzungsdauern und Abstimmung derselben mit den internen Richtlinien für die Bestimmung der Nutzungsdauern
- Beurteilung der periodischen Neueinschätzung der Restnutzungsdauern durch die Geschäftsleitung
- Nachvollzug der Übertragungen von Projekten in Arbeit zu im Rahmen der operativen Tätigkeit ge-nutzten Anlagen anhand der Evaluation der Wirk-samkeit von internen Kontrollen sowie von spezi-fisch ausgewählten Projektabschlussmeldungen
- Kritische Würdigung der Einschätzung des Vorlie-gens von Indikatoren einer Wertbeeinträchtigung und Besprechung sich daraus ergebender Fragen mit dem Leiter Controlling und Accounting



Weitere Informationen zu Sachanlagen sind an folgenden Stellen im Anhang zur Jahresrechnung enthalten:

- I Grundsätze der Jahresrechnung, Sachanlagen (Seite 125)
- II Erläuterungen zur Jahresrechnung, Erläuterung 6 Sachanlagen (Seite 128)

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

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

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

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

Als Teil einer Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den PS üben wir während der gesamten Prüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen in der Jahresrechnung, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.
- schlussfolgern wir über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Geschäftstätigkeit durch den Verwaltungsrat sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung treffen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben im Anhang der Jahresrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten



Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.

Wir tauschen uns mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss aus, unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Prüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung erkennen.

Wir geben dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihnen über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern zutreffend – damit zusammenhängende Schutzmassnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung der Jahresrechnung des aktuellen Zeitraums waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bericht, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schliessen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äusserst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bericht mitgeteilt werden soll, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

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

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

KPMG AG

Martin Schaad
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Samuel Seiler
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 2. März 2017

FINANZKALENDER 2017

FINANZINFORMATIONEN

06.03.2017	Veröffentlichung Jahresergebnis 2016
20.04.2017	Generalversammlung 2017
29.08.2017	Veröffentlichung Halbjahresergebnis 2017
19.04.2018	Generalversammlung 2018

VERKEHRS- UND KOMMERZSTATISTIK

13.03.2017	Key Figures Februar 2017
12.04.2017	Key Figures März 2017
11.05.2017	Key Figures April 2017
13.06.2017	Key Figures Mai 2017
12.07.2017	Key Figures Juni 2017
14.08.2017	Key Figures Juli 2017
13.09.2017	Key Figures August 2017
12.10.2017	Key Figures September 2017
13.11.2017	Key Figures Oktober 2017
12.12.2017	Key Figures November 2017
15.01.2018	Key Figures Dezember 2017

KONTAKTE

Investor Relations

Stefan Weber

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

Impressum

Copyright	Flughafen Zürich AG
Fotografien	Markus Bertschi, Zürich
Gestaltung	Eclat AG, Zürich
Realisation	Neidhart + Schön AG, Zürich

