

skyguide

beyond horizons

Geschäftsbericht 2020



Leitzahlen 2020

91 803

Militärische Flüge

224 550

IFR An-/Abflüge

532 031

IFR Flüge

99,0%

Flüge ohne Verspätung

1364,1

Vollzeitstellen

2,2 Sek.

En-route ATFM Verspätung pro Flug

- 61,4%

IFR Transit-Flüge

- 59,2%

Verkehrsentwicklung IFR

Jahresbericht

| | |
|----|----------------------------|
| 02 | Editorial |
| 05 | Sicherheit |
| 08 | Schlüsselereignisse 2020 |
| 10 | Finanzen und Vergütungen |
| 12 | Verwaltungsrat |
| 14 | Executive Team |
| 16 | Verkehr und Pünktlichkeit |
| 19 | Mitarbeitende |
| 20 | Militärische Flugsicherung |
| 22 | Digitalisierung |
| 24 | Klima |
| 25 | Kunden |
| 26 | Drohnen |
| 28 | Abkürzungsverzeichnis |

Finanzbericht

Konsolidierte Jahresrechnung

- 30 Konsolidierte Erfolgsrechnungen für die am 31. Dezember 2020 und 2019 abgeschlossenen Geschäftsjahre
- 31 Konsolidierte Bilanzen per 31. Dezember 2020 und 2019
- 32 Konsolidierte Mittelflussrechnungen für die am 31. Dezember 2020 und 2019 abgeschlossenen Geschäftsjahre
- 34 Konsolidierter Nachweis der Eigenkapitalveränderungen für die am 31. Dezember 2020 und 2019 abgeschlossenen Geschäftsjahre
- 36 Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung per 31. Dezember 2020
- 58 Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung

Statutarische Jahresrechnung

- 60 Erfolgsrechnungen für die am 31. Dezember 2020 und 2019 abgeschlossenen Geschäftsjahre
- 61 Bilanzen per 31. Dezember 2020 und 2019
- 62 Anhang zur statutarischen Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2020
- 68 Antrag des Verwaltungsrats
- 69 Bericht der Revisionsstelle

Skyguide beweist Resilienz und nimmt Kurs auf eine veränderte Zukunft

Sehr geehrte Leserinnen und Leser

Ende 2019 war von einem neuen Virus in China die Rede. Eine mögliche Pandemie war seit Jahren Teil unseres Risikokatalogs; Risikomitigation und Schutzkonzepte waren vorbereitet. Als Flugsicherung müssen wir für unerwartete Entwicklungen gewappnet sein und rasch reagieren können. Als die Ausbreitung des neuen Coronavirus im März 2020 tatsächlich eine pandemische Dimension erreichte, kam es zu einem in der kommerziellen Luftfahrt noch nie dagewesenen Einbruch. In der Schweiz fiel das Verkehrsvolumen bisweilen um bis zu 95 Prozent.

Mit der Luftfahrt durch die Krise

Für die Luftfahrt hiess das aber nicht einfach «clear the sky». Im Gegenteil, die verbleibenden Flüge waren für die Bewältigung der Krise besonders wichtig: Linien- und Charterflüge holten Reisende heim. Frachtmaschinen transportierten weiterhin Lebensmittel und Güter für die medizinische Versorgung. Und die Flugzeuge der Luftwaffe garantierten ohne Einschränkung die Sicherheit und Hoheit des Luftraums.

In dieser ganzen Zeit hat Skyguide ihre Leistungen weiterhin vollumfänglich erbracht und so geholfen, die Verfügbarkeit, die Sicherheit und die Effizienz des Flugverkehrs zu garantieren. Die Luftfahrt und mit ihr die Flugsicherung sind in der Krise zur Vermeidung des vollständigen Zusammenbruchs ebenso unab-

dingbar, wie sie es heute für die Erholung der Wirtschaft sind. Das hat freilich finanzielle Auswirkungen.

Finanzierung muss Thema sein

Mit dem Einbruch des Flugverkehrs sind unmittelbar auch die Einnahmen der Skyguide zusammengebrochen. Um den Service public kurzfristig aufrechtzuerhalten, haben wir Massnahmen mit Sofortwirkung getroffen: Verzicht auf Lohnerhöhungen und Anteile der variablen Kaderlöhne, Neuplanung von Projekten und Kurzarbeit sind Beispiele. Es wurde trotzdem schnell klar, dass Skyguide genau wie die anderen europäischen Flugsicherungen aus eigener Kraft die Einbussen nicht zu tragen vermag.

Für solche Situationen sieht der europäische Leistungsplan einen Mechanismus vor, der besagt, dass Flugsicherungsorganisationen bei Schwankungen im vorgesehenen Verkehrsaufkommen nur einen geringen Teil der daraus resultierenden Einnahmenschwankungen zu tragen haben. Doch greift dieses Instrument auch in Extremsituationen? Die Fluggesellschaften befinden sich in ernstesten Schwierigkeiten. Der übliche Risikoteilungsmechanismus erweist sich als schwer umsetzbar in der bestehenden Pandemielage. Flugsicherungsdienste sind ein kritischer Teil der Luftfahrtindustrie. Die aktuelle Pandemie zeigt jedoch die Grenzen der derzeitigen Regelung auf. Die Europäische Kommission sowie die Staaten sind gemeinsam gefordert, neue Regeln für die Finanzierung der Flugsicherung festzulegen.

In der Zwischenzeit müssen die Staaten einspringen, damit die Flugsicherungsdienste ihren staatlichen Auftrag gewährleisten können und ein vollständiger Kollaps des europäischen Luftfahrtsystems vermieden wird. Auch Skyguide musste den Bund um eine



«Die Flugsicherung war in der Krise zur Vermeidung des vollständigen Zusammenbruchs ebenso unabdingbar, wie sie es heute für die Erholung der Wirtschaft ist.»

Refinanzierung anfragen. Der Bund ist gemäss Luftfahrtgesetz verpflichtet, für eine genügende Kapitalausstattung von Skyguide zu sorgen. Auf Antrag des Bundesrats hat das Parlament für die Jahre 2020 und 2021 insgesamt 400 Mio. CHF bewilligt. Auch Skyguide leistet einen Beitrag zur finanziellen Stabilisierung und hat Sparmassnahmen im Umfang von zwischen 90 und 100 Mio. CHF bis 2024 beschlossen.

Eine neue Ausgangslage

Die Massnahmen zur Bekämpfung der Pandemie haben eine wirtschaftliche Krise enormen Ausmasses ausgelöst. Von dieser ist die Luftfahrt besonders stark betroffen. Inzwischen hat sich gezeigt, dass gewisse Massnahmen, wie etwa Beschränkungen und Quarantänepflicht bei Reisen für unsere gesamte Luftfahrtindustrie besonders dramatisch sind. Gravierend ist nicht nur das Ausmass, sondern auch die Dauer dieses aussergewöhnlichen Zustandes.

Vor allem der Interkontinentalverkehr ist seit März 2020 beinahe zum Erliegen gekommen, und der europäische Binnenmarkt konnte sich im Sommer auch nur für kurze Zeit etwas erholen. Bis Jahresende erreichte das Verkehrsvolumen weniger als die Hälfte des Vorjahresvolumens. Mit einer raschen Erholung rechnet heute niemand mehr. Anstelle des Krisenmanagements tritt nun der Umgang mit →

«Die Europäische Kommission sowie die Staaten sind gemeinsam gefordert, neue Regeln für die Finanzierung der Flugsicherung festzulegen.»

der neuen Ausgangslage in den Fokus. Geschäfts- und Sozialpartner müssen nicht nur die Sparbemühungen verstärken, sondern auch neue Paradigmen in Betracht ziehen. Zur Sicherung der Dienstleistungen und Arbeitsplätze ist besonders die Flexibilität zu erhöhen, um künftig schneller auf Schwankungen im Verkehrsvolumen zu reagieren – bei gleichbleibender Sicherheit und Leistungsqualität.

Innovation ist langfristig die beste

Sparmassnahme

Wir haben die verkehrsarme Zeit dazu genutzt, Arbeiten an zukunftsweisenden Projekten voranzutreiben. Skyguide investiert schon seit Jahren in die Zukunft, etwa in das Virtual Centre oder das Drohnenverkehrsmanagement. Diese innovative Haltung war bei gutem Geschäftsverlauf und in unserer sich nur langsam entwickelnden Industrie nicht immer einfach zu vertreten, erweist sich heute aber als notwendiger denn je.

Vor allem die Digitalisierung muss auf nationaler und internationaler Ebene mit Hochdruck vorangetrieben werden. Sie ist nicht nur einer der wichtigsten Beiträge, um die Flugsicherungskosten nachhaltig zu senken, sondern erlaubt es auch, sich auf den sicheren Flugverkehr von morgen in seiner ganzen Unvorhersehbarkeit einzustellen und neuen Anforderungen an Nachhaltigkeit zu begegnen.

Gemeinsam die Zukunft gestalten

2020 war in vielen Belangen ein lehrreiches Jahr. Wir konnten wichtige Erkenntnisse darüber gewinnen, was wir verändern müssen und wo wir auf dem richtigen Weg in eine erfolgreiche Zukunft der Luftfahrt sind.

Unsere Mitarbeitenden haben in diesem aussergewöhnlichen Jahr Ausserordentliches geleistet. Für einige war das Arbeitsvolumen besonders gross. Andere mussten sich in ihrer veränderten Rolle völlig neu orientieren. Ihnen allen gebührt unser Dank für ihre Resilienz.

Grosse Wertschätzung für die zuverlässige Zusammenarbeit geht auch an unsere Kunden und Partner, mit denen wir teilweise schwierige Entscheidungen treffen mussten.

Zu guter Letzt sprechen wir unserem Eigner und dem Regulator unseren Dank und unsere Anerkennung aus. Wir konnten jederzeit auf ein zwar forderndes, aber gleichzeitig äusserst kompetentes Gegenüber in allen involvierten Departementen und Gremien zählen.

Wir dürfen daher das Jahr trotz aller Widrigkeiten mit einem hoffnungsvollen Ausblick abschliessen: Mit diesen Menschen und Institutionen können wir die Zukunft gestalten! •

Walter T. Vogel
Verwaltungsratspräsident

Alex Bristol
CEO

Sicherheit ist Arbeit und Kultur

In der Öffentlichkeit bedeutet Sicherheit zurzeit für viele gesundheitliche, berufliche, klimatische oder nationale Sicherheit. Die Sicherheit des Flugverkehrs wird aufgrund des guten Leistungsausweises der vergangenen Jahre und des aktuell niedrigen Verkehrsniveaus sozusagen als gegeben vorausgesetzt. Das ist sie aber nicht. Sicherheit in der Luft und am Boden muss jeden Tag von Neuem erarbeitet werden. Diese Leistung konnte Skyguide auch in aussergewöhnlichen Zeiten erbringen.

Skyguide hat den Anspruch, das hohe Sicherheitsniveau im Schweizer Luftraum zu erhalten und weiter auszubauen. Als wichtige Messgrösse gilt die Unterschreitung der Minimalabstände zwischen nach Instrumentenflugregeln operierenden Flugzeugen. Diese werden von den technischen Systemen automatisch erfasst. Im Berichtsjahr 2020 zählte Skyguide lediglich 40 solche Unterschreitungen. Die Anzahl Vorfälle ging aber auch proportional zurück, die Rekordwerte aus den Vorjahren wurden erneut verbessert. Ein weiterer Messwert sind die schweren Zwischenfälle, von denen dieses Jahr gar keine vorgekommen sind. Da ein tieferes Verkehrsniveau nicht automatisch zu weniger schweren Vorfällen führt, stellt dieses Resultat eine grosse Leistung unserer Operationen dar.

Skyguide erfasst bei der Sicherheit nicht nur statistische Indikatoren, sondern analysiert schon lange auch qualitative Vorfälleberichte. Auch diese zeigen, dass 2020 ein sicheres Jahr war.

Vorfälle prüfen

Aus qualitativer Sicht ist besonders wichtig, welche Schlüsse aus Vorkommnissen gezogen wurden und zu weiteren Verbesserungen des Gesamtsystems geführt haben. Im Jahr 2016 etwa ereignete sich ein tödlicher Unfall einer F/A-18 der Schweizer Luftwaffe, der auch die Mitarbeitenden von Skyguide erschüttert hat. Im April 2020 hat die Militärjustiz die

Untersuchungsergebnisse veröffentlicht. Aus den Vorarbeiten sowie eigenen Untersuchungen war bereits klar, dass die Flugsicherung eine Mitverantwortung bei diesem Unfall trug. Der Bericht bestätigte dies ebenso wie die Wirksamkeit der in der Folge des Unglücks getroffenen Verbesserungsmaßnahmen. Auf juristischer Ebene hat der militärische Untersuchungsrichter eine Voruntersuchung gegen den involvierten Flugverkehrsleiter sowie den Militärpiloten in der Leader-Funktion eröffnet. →

«Skyguide erfasst bei der Sicherheit nicht nur statistische Indikatoren, sondern analysiert schon lange auch qualitative Vorfälleberichte.»

Weitere Stärkung der «Just Culture»

Flugsicherung ist ein sicherheitskritisches soziotechnisches System, wie man es auch aus dem Gesundheitswesen oder der Energieindustrie kennt. Damit Schwachstellen ausgemacht, Verbesserungsmaßnahmen zeitgerecht umgesetzt und so Zwischenfälle vermieden werden können, muss sich Skyguide, genau wie Spitäler oder Kraftwerksbetreiber, auf eine etablierte Sicherheitskultur verlassen können.

Diese zeichnet sich vor allem durch eine von Vertrauen geprägte Betriebs- und Aufsichtskultur aus.

Mitarbeitende melden jegliche sicherheitsrelevante Beobachtung. Und dies auch dann, wenn ihnen selbst ein Fehler unterlaufen ist. Sie können darauf vertrauen, dass die Meldung dazu dient, das grundlegende Problem zu erkennen und zu beheben, nicht dazu, sie für einen sogenannten «honest mistake» zu bestrafen.

«Das Prinzip der «Just Culture» musste in den vergangenen Jahren einer starken juristischen Belastungsprobe standhalten.»

Dieses Prinzip der so genannten «Just Culture» wurde in den vergangenen Jahren einer starken juristischen Belastungsprobe ausgesetzt. Verschiedene, allesamt glimpflich verlaufene Vorkommnisse haben zu Rechtsverfahren gegen Flugverkehrsleiter*innen, ja sogar zu Verurteilungen geführt. Die unmittelbare Folge war ein Rückgang der Qualität der freiwilligen Meldungen aus Angst, sich damit selbst zu belasten.

Dass die «Just Culture» im Schweizer Recht keine Berücksichtigung findet, wurde in der Zwischenzeit breit abgestützt als Missstand anerkannt. Ein entsprechendes parlamentarisches Postulat ist in Bearbeitung. Skyguide setzt sich zusammen mit zahlreichen Partnern für eine Anpassung des gesetzlichen Rahmens ein. «Just Culture» fördert eine Kultur des Vertrauens und des Lernens, in der Mitarbeitende ermutigt werden, sicherheitsrelevante Ereignisse zu melden und Informationen weiterzugeben und unterstützt damit die Lernfähigkeit des komplexen Systems Luftfahrt. Aus den gemeldeten Ereignissen kann eine Organisation Schwachstellen erkennen und ihre Prozesse weiterentwickeln, um so die Sicherheit des Gesamtsystems zu verbessern.

Heute herrscht bei den verschiedenen zuständigen Rechtsbehörden ein uneinheitliches Vorgehen, was keine gute Grundlage für eine solide Sicherheitskultur in der Luftfahrt bietet.

Sicherheit ist nie einfach gegeben. Daher investiert Skyguide weiterhin dezidiert in ihre Verbesserung. •



Schlüsselereignisse 2020

Januar

WEF-Mission erfüllt

Mit jeweils mehr als tausend zusätzlichen Flügen sind besondere Anlässe wie das Weltwirtschaftsforum in Davos immer eine grosse Herausforderung für die Flugsicherung. In bewährter, enger Zusammenarbeit mit der Luftwaffe kann Skyguide auch dieses Jahr die Sicherheit aller Flüge jederzeit gewährleisten.

März

Digitale automatisierte Bewilligung für Drohnen- und Spezialflüge

Skyguide und ein Technologiepartner stellen ein optimiertes System für die Genehmigung von Drohnen- und anderen Spezialflügen im kontrollierten Luftraum vor. Die Anzahl und Komplexität dieser Flüge nimmt laufend zu. Der neue rationalisierte, digitalisierte und automatisierte Workflow verringert den Verwaltungsaufwand. Der Zugang zum kontrollierten Luftraum wird damit schneller, einfacher und sicherer.

Ausbruch der Covid-19-Pandemie

Mitte März wird der Covid-19-Ausbruch zur Pandemie erklärt. Im Verlaufe des Monats wird bereits absehbar, dass die direkten und indirekten Folgen die Luftfahrt in eine noch nie dagewesene Krise stürzen. Skyguide stellt sich als Arbeitgeberin, als Unternehmen und als hoheitliche Dienstleisterin darauf ein.

Die Skyguide academy führt Fernunterricht ein

Infolge der Covid-19-Pandemie führt die Skyguide academy den bereits begonnenen Rating-Kurs für Area Control Surveillance als Fernkurs weiter. Es gilt, die Gesundheit der Teilnehmenden mit der anhaltenden Nachfrage an gut ausgebildeten Flugverkehrsleiter*innen in Einklang zu bringen. Innerhalb von nur drei Tagen werden technische Lösungen ausgearbeitet, 60 Simulationsläufe durchgeführt und eine vollwertige Lösung auch für das praktische Training eingerichtet.

Mai

Flexibilisierung für den Betrieb in verkehrsarmen Zeiten

Ein Reservearbeitsplatz im Kontrollturm Zürich wurde für den normalerweise in Dübendorf angesiedelten An- und Abflugkontrolldienst umgebaut. Dafür mussten die Skyguide-Techniker*innen alle Systeme – Funk, Radarbildschirm, Telefon, Netzwerk – anpassen. Dank der Flexibilisierung kann der täglich bis auf 80 Bewegungen zurückgegangene Verkehr sicher und effizient auf drei bis vier Arbeitspositionen abgewickelt werden anstatt auf fünf bis sechs wie bisher.

New Route Handling 2

In der Bezirksleitstelle Zürich geht die zweite Phase des New Route Handling in Betrieb. Das Konzept erlaubt es der Flugsicherung, auf dem Bildschirm die im System der Flugzeuge hinterlegten Routen zu sehen. Das verbessert das Situationsbewusstsein ebenso wie die automatische Konflikterkennung. Die Datentransparenz sowie die Fähigkeit zur raschen Anpassung an einen volatilen Flugverkehr sind auch ein wichtiger Meilenstein für das Virtual Centre und ein weiterer Schritt auf dem Weg zum Free Route Airspace.

Doris Barnert wird neue Verwaltungsrätin

Doris Barnert, Chief Financial Officer und Leiterin Corporate Services bei Swissgrid, wird neue Verwaltungsrätin der Skyguide AG. Sie ersetzt Jean-Yves Bonvin, der sein Mandat im September 2019 aus gesundheitlichen Gründen niedergelegt hat. Vier Männer und drei Frauen bilden neu den Skyguide-Verwaltungsrat.

Juni

Skyguide lanciert U-Space-Apps für Drohnen

Skyguide lanciert ihre U-Space-Apps für Drohnen. Damit können Drohnenbetreiber einen Flug effizient planen und durchführen. Sie können Flugpläne erstellen, einreichen und einsehen, ob eine Genehmigung erforderlich ist. Die App, die es für iOS, Android oder webbasiert gibt, liefert jeweils aktuelle Flug- und Regulierungsinformationen. Die angebotenen Dienste sind vorläufig kostenlos.



Tower Genf erhält neues Kontrollsystem

Mit PAGE 1 erhält der Genfer Kontrollturm eines der modernsten Kontrollsysteme, das die Arbeitsabläufe für die Flugverkehrsleiter*innen deutlich vereinfacht. Da seine Anweisungen z.B. an die Pilot*innen nun elektronisch nachverfolgt werden können, erleichtert sich die Koordination mit allen Beteiligten am Boden und in der Luft. Dies verbessert die Sicherheit.

Juli

Halbjahresbilanz belegt historischen Verkehrseinbruch

Skyguide führt und überwacht im ersten Halbjahr 270 610 Flüge nach Instrumentenflugregeln. Dies entspricht gegenüber der Vorjahresperiode einem Rückgang von 57,1 Prozent, der sich vor allem in den Monaten März, April und Mai bemerkbar macht. Nur geringe Auswirkungen hat die Pandemie auf Trainingsflüge und Einsätze der Schweizer Luftwaffe.

September

Parlament genehmigt 150 Millionen für den Betrieb in Krisenzeiten

Infolge der Covid-Pandemie und der daraus resultierenden hohen Verluste stimmt das Parlament einem Kapitaleinschuss von 150 Mio. CHF zu. Damit ist sichergestellt, dass Skyguide im laufenden Jahr ihre hoheitlichen Aufgaben uneingeschränkt erfüllen

kann. Der Bundesrat erwartet im Gegenzug, dass das Unternehmen Massnahmen zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung konsequent umsetzt und mit den Sozialpartnern einen Plan für die Erhöhung des Pensionierungsalters der Flugverkehrsleitenden ausarbeitet, der eine langfristige finanzielle Entlastung bringt.

Gute Aussichten für die «Just Culture»

Der Ständerat stimmt einem Postulat seiner Rechtskommission zu. Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen, wie in der Aviatik, im Gesundheitswesen oder in anderen hochsicherheitsrelevanten Bereichen das Prinzip der «Just Culture» im Schweizer Recht als generelles Prinzip eingeführt werden kann.

Dezember

Finanzierung für 2021 sichergestellt

Die Verkehrsflaute in der Luftfahrtbranche hält weiter an; eine Erholung ist nicht in Sicht. Die Flugsicherung muss ihre Kosten so tief wie möglich halten und gleichzeitig die Bereitschaft für einen möglichen raschen Anstieg der Flugbewegungen nach der Pandemie sicherstellen. Um diese Übergangszeit zu überbrücken, genehmigt das Parlament die im ordentlichen Budget vorgesehene weitere Finanzierung der Skyguide in Höhe von 250 Mio. CHF. •

Verkehrseinbruch verursacht historische Umsatzeinbussen

Skyguide weist für das Geschäftsjahr 2020 einen bedeutenden finanziellen Verlust aus. Der plötzliche Verkehrseinbruch verursachte trotz der getroffenen Sparmassnahmen einen noch nie dagewesenen Einnahmefall, der die Intervention des Bundes als Hauptaktionär erforderte.

Üblicherweise stammen über 80 Prozent der Einnahmen von Skyguide aus den En-route- und An-/Abflug-Aktivitäten in Genf und Zürich (sogenannte Kategorie I), also weitgehend aus regulierten Tätigkeiten für die kommerzielle Luftfahrt. Diese sind 2020 infolge der Massnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie eingebrochen. Das Verkehrsaufkommen liegt bei etwa 41 Prozent des Vorjahresniveaus.

Während die anderen Einnahmen – vorwiegend aus Dienstleistungen für die Luftwaffe, auf Regionalflugplätzen (Kategorie II) und nicht regulierten kommerziellen Geschäften – sich in etwa halten konnten, sind die Haupteinnahmequellen der Skyguide ab Mitte März 2020 weitgehend versiegt. Die Einnahmen lagen insgesamt bei 280 Mio. CHF, was im Vergleich mit dem Vorjahr einem Minus von 36 Prozent entspricht.

Das Unternehmen hat mit Sofortmassnahmen reagiert. Diese betreffen vor allem die Personalkosten, die mehr als zwei Drittel der Ausgaben ausmachen:

- In fast allen Bereichen wurde Kurzarbeit eingeführt. Am Jahresende war weiterhin etwa ein Drittel der Belegschaft davon betroffen, vor allem die Flugverkehrsleiter*innen.
- Die Mitarbeitenden haben Guthaben an Überzeit, Ferien und Kompensationstagen abgebaut.
- Bereits gesprochene Lohnerhöhungen wurden im Einvernehmen mit den Personalverbänden auf Eis gelegt.
- Die Kaderangestellten haben auf bis zu 25 Prozent ihres variablen Lohnbestandteils verzichtet. Weitere variable Lohnbestandteile des sogenannten administrativen, operativen und technischen Personals wurden in Freitage umgewandelt, die alle noch im gleichen Geschäftsjahr und auch während des Lockdowns bezogen werden mussten.

Dazu kam die Neuplanung nicht sicherheits- oder effizienzrelevanter Projekte. Damit konnte Skyguide gegenüber dem vor der Krise erstellten und validierten Budget bis Jahresende insgesamt 28,5 Mio. CHF einsparen ohne Einbussen bei Qualität und Verfügbarkeit der Dienstleistungen.

Da die Kostenstruktur der Skyguide nur wenige Variablen aufweist, konnte der dramatische Einnahmefall trotz getroffener Sofortmassnahmen nicht kompensiert werden. Entsprechend weist das Geschäftsergebnis einen historischen Verlust von – 164,6 Mio. CHF auf.

Der Bund als Hauptaktionär sichert Liquidität und Stabilität

Um die Auswirkungen von Verkehrsschwankungen auf die Ergebnisse der Flugsicherungsorganisationen abzufedern, hat die Europäische Kommission 2015 einen Risikoteilungsmechanismus eingeführt. Dieser besagt, dass bei einem Verkehrsaufkommen, das über den Vorhersagen liegt, den Airlines ein Teil der zusätzlichen Flugsicherungseinnahmen zurückerstattet wird. Bei einem schwächeren Verkehrsaufkommen hingegen kann der Flugsicherungsanbieter einen Teil der fehlenden Einnahmen an die Kunden zurückverrechnen.

Der Verkehrsrückgang und die Einnahmeverluste im Jahr 2020 haben ein Ausmass angenommen, das die Europäische Kommission zu einem Notfallplan für die Jahre 2020 und 2021 bewegt hat. Gemäss diesem Plan können Flugsicherungsorganisationen ab 2023 die Verluste infolge des Verkehrsausfalls den Flugesellschaften über mehrere Jahre verteilt in Rechnung stellen. Die Kommission anerkennt jedoch auch, dass die Flugesellschaften mit beispiellosen finanziellen Schwierigkeiten konfrontiert sind und dass das eigentliche Verrechnungssystem der Unterdeckungen nicht anwendbar sein wird. Das bedeutet, dass für Skyguide diese Finanzhilfe zu spät kommt. Aus diesem Grund musste die Unterstützung des Bundes als Hauptaktionär in Anspruch genommen werden, um den Liquiditätsbedarf des Unternehmens zu decken und eine gesunde Bilanzstruktur zu sichern.

Um den hoheitlichen Auftrag weiter ausführen und in das Virtual Centre investieren zu können, welches erlauben wird, Verkehrsfluktuationen besser zu absorbieren, hat das Parlament einer Refinanzierung der Skyguide in zwei Schritten zugestimmt, 150 Mio. CHF für das Jahr 2020 und 250 Mio. CHF für 2021. Im Berichtsjahr führt dieser Beitrag zu einer Erhöhung des Eigenkapitals. Umfang und Art der Verwendung des Betrags von 250 Mio. CHF im Jahr 2021 werden von der Verkehrsentwicklung, den europäischen Vorgaben und damit der finanziellen Situation des Unternehmens abhängen.

Anpassung der Vergütungen

Die Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder für das Geschäftsjahr 2020 wurde von der Generalversammlung auf Antrag des Verwaltungsrats festgelegt. Die Gehaltsstruktur basiert auf dem Bundesratsbeschluss vom 23. Dezember 2016, wonach der variable Teil maximal 50 Prozent und die Nebenleistungen maximal 10 Prozent des jährlichen Fixlohns betragen dürfen. Die Vergütung des Präsidenten und der anderen Verwaltungsratsmitglieder wird gemäss dem Bundesbeschluss vom 2007 festgelegt.

Die ordentliche Generalversammlung der Skyguide vom 14. Mai 2019 fasste den Beschluss, die Entschädigungsobergrenzen der Geschäftsleitung (8 Mitglieder geplant) für 2020 auf insgesamt 4 235 000 CHF festzulegen. Dies entsprach einer Reduktion von rund 2 Prozent gegenüber dem Geschäftsjahr 2019. Die Werte für den Verwaltungsrat (einschliesslich VRP) blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert. Sie betragen 140 000 CHF für den Verwaltungsratspräsidenten und 310 000 CHF für die übrigen Verwaltungsratsmitglieder.

«Aufgrund der Kostenstruktur konnte der dramatische Einnahmeneinbruch trotz getroffener Sofortmassnahmen nicht kompensiert werden.»

Die effektiv ausgezahlten Beträge beliefen sich auf 137 892 CHF für den Verwaltungsratspräsidenten, 285 684 CHF für die übrigen Verwaltungsratsmitglieder und 3 645 003 CHF für die Geschäftsleitung. Die Unterschiede zu den festgelegten Beiträgen beziehungsweise zum Vorjahr erklären sich weitgehend durch die Anpassungen infolge der Coronakrise und die Zusammenstellung der Geschäftsleitung, die um eine Person reduziert wurde. Die ausbezahlten Leistungen liegen damit innerhalb des genehmigten Rahmens.

Nachhaltige Massnahmen, langfristige Sicht

Skyguide rechnet für die kommenden Jahre mit weiteren Einkommensausfällen, bis sich der Flugverkehr wieder erholt hat, was gemäss Vorhersagen der Eurocontrol wohl nicht vor 2024 oder gar 2026 der Fall sein wird. Es ist entsprechend fraglich, inwiefern in dieser Krisenzeit bestimmte, noch offene finanzstrategische Fragen beantwortet werden können (Frankenstärke, nicht vergütete Leistungen in delegierten Lufträumen, Flugsicherung auf Regionalflugplätzen, europäische finanzregulatorische Mechanismen). Zur Sicherung ihrer Zukunft und von Arbeitsplätzen treibt Skyguide interne Lösungen mit Nachdruck voran.

Bis 2024 sieht das Unternehmen eine Reduktion von über 100 Stellen vor, wenn immer möglich ohne Entlassungen. Mit den Vertreter*innen der Flugverkehrsleitenden, insbesondere mit dem aus einer Fusion der vier ursprünglichen Verbände hervorgegangenen neuen Verband HelvetiCA, haben bereits Diskussionen über die Erhöhung des Pensionierungsalters begonnen. Die Sozialpartner wollen dieses strategische Ziel gemeinsam erreichen und dabei der Forderung des Aktionärs nach einer nachhaltigen finanziellen Entlastung des Unternehmens nachkommen.

Da die Personalkosten den Grossteil der Betriebskosten von Skyguide ausmachen, sind weitere Massnahmen in diesem Bereich nicht auszuschliessen. Beibehalten werden müssen Investitionen, die es erlauben, die Zukunft für das Unternehmen konstruktiv und nachhaltig zu gestalten, die Dienstleistungsqualität und die Sicherheit zu gewährleisten und die Flexibilität des Gesamtsystems zu erhöhen.

Die Umgestaltung und insbesondere die Flexibilisierung der Flugsicherung erfordert auch eine Änderung der Vorgaben auf europäischer Ebene; die Grenzen der derzeitigen Regelungen sind im Lichte der Covid-19-Pandemie deutlich erkennbar. •

Verwaltungsrat



Walter T. Vogel seit 2015

präsidiert den Skyguide-VR und ist Vorsitzender des Ausschusses «Compensation and Nomination» sowie Mitglied des Ausschusses «Finance and Audit». Er war acht Jahre CEO der Aebi-Schmidt-Gruppe und danach deren VR-Präsident. Er ist dipl. Maschineningenieur der ETH Zürich und absolvierte BWL-Studien an der Universität St. Gallen sowie am INSEAD Fontainebleau. Weitere Mandate: VR-Präsident der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke und bis April 2020 VR-Mitglied von Kardex sowie Zentralvorstandsmitglied des Aeroclubs der Schweiz.



Bernhard Müller seit 2009

ist Vizepräsident des Verwaltungsrats, Vorsitzender des Ausschusses «Safety» und Mitglied des Ausschusses «Projects». Er ist seit 2018 Kommandant der Schweizer Luftwaffe im Rang eines Divisionärs. Davor war er bei der Luftwaffe in verschiedenen Leitungsfunktionen tätig. Er hat das Lehrerseminar in Wettingen sowie ein Studium an der historisch-philosophischen Fakultät der Universität Zürich absolviert. Weitere Mandate: Mitglied des Vorstands der Aerosuisse als Vertreter der Luftwaffe.



Cristina Feistmann seit 2015

ist Mitglied der Ausschüsse «Compensation and Nomination» und «Safety». Sie ist Company Secretary der Swiss Reinsurance Company Ltd. Mit der Welt der Aviatik ist sie seit 1998 vertraut, als sie zur Swissair-Gruppe stiess und danach als General Counsel für Swissport tätig war. Sie ist Rechtsanwältin, E.M.B.L.-HSG. Weitere Mandate: Mitglied des Stiftungsrats Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.



Dominik Hänggi seit 2015

ist der Personalvertreter im Skyguide-Verwaltungsrat und Mitglied der Ausschüsse «Projects» und «Safety». Er trat 1988 in die Flugsicherung ein und arbeitet als Flugverkehrsleiter/Dienstleiter am Standort Genf.



Anne Bobillier seit 2014

ist Vorsitzende des Ausschusses «Projects» sowie Mitglied des Ausschusses «Safety». Bis Ende 2020 war sie Corporate Project Manager bei Bechtle Holding Schweiz AG und davor bei diversen namhaften Unternehmen in Managementfunktionen tätig. Sie hat an der Universität Genf ein Lizentiat in Informatik und Informationstechnologie erworben. Weitere Mandate: Mitglied der Verwaltungsräte von Rolex Holding SA und Rolex SA, Raiffeisen Schweiz (bis 30.09.2020), Romande Energie Holding und Romande Energie SA, SkySoft-ATM SA sowie Mitglied der Chambre de Commerce et d'Industrie France Suisse und Vorstandsmitglied des SwissBoardForum.



Doris Barnert seit 2020

präsidiert den Ausschuss «Finance and Audit». Sie ist CFO, Head of Corporate Services und Mitglied der Geschäftsleitung der nationalen Netzgesellschaft Swissgrid. Zuvor war sie Direktorin Finanzen (CFO) und Mitglied der Geschäftsleitung der Solothurner Spitäler AG und in verschiedenen Funktionen bei den Schweizerischen Bundesbahnen tätig. Sie ist diplomierte Architektin ETH Zürich und verfügt über einen Executive MBA der Universität St. Gallen (HSG) und einen Master of Advanced Studies in Corporate Finance des Instituts für Finanzdienstleistungen (IFZ) der Universität Luzern. Weitere Mandate als Vertreterin von Swissgrid: Aufsichtsrätin der TSCNET Services GmbH; Verwaltungsrätin der Verfahrensgesellschaften AET NE1 SA, ALENA Aletsch Energie Netz AG, Alpiq Netz AG Gösgen/Aarau, Alpiq Réseau SA Lausanne/Aarau, BKW Übertragungsnetz AG, CKW Grid AG, EGL Grid AG, ewb Übertragungsnetz AG, ewz Übertragungsnetz AG, FMV Réseau SA, Kraftwerke Hinterrhein Netz AG, LENA Lonza Energie Netz AG, Nordostschweizerische Kraftwerke Grid AG, Ofible Rete SA, Ofima Rete SA, Repower Transportnetz AG, SN Übertragungsnetz AG, Übertragungsnetz Basel/Aarau AG.



Res Schmid seit 2017

ist Mitglied der Ausschüsse «Compensation and Nomination» und «Finance and Audit». Er ist Regierungsrat des Kantons Nidwalden. Vor 2010 war er als Militär- und Testpilot mehr als 30 Jahre für die Luftwaffe und armasuisse tätig, zuletzt als Chef-Testpilot und Leiter der fliegerischen Evaluation für den Teil-Ersatz Tiger. Bis 2020 Experte im Stab Chef VBS. Weitere Mandate: VR-Präsident der Bergbahnen Beckenried-Emmetten und der INSILVA AG sowie Kommissionspräsident der Eidgenössischen Jugendbefragungen ch-x, Stiftungsrat der Schindler Kulturstiftung und der Winkelriedhaus-Stiftung.

Corporate Governance Prozess

Auf Grundlage der Corporate Governance Vorgaben des Bundes an verselbständigte Einheiten, hat Skyguide einen Prozess eingeführt, mit dem alle diesbezüglichen Auflagen erfüllt werden. Dies betrifft u.A. die Kontrolle über die Interessensbindungen oder die Gewährleistung von spezifischen Aus- und Weiterbildungen aller Mitglieder des Verwaltungsrats.

Executive Team



Alex Bristol

(CEO) ist seit 2017 Vorsitzender der Geschäftsleitung. Der britisch-schweizerische Doppelbürger war seit 1992 bei der britischen NATS als Flugverkehrsleiter, Operationschef und zuletzt als Leiter Entwicklungs- und Investitionsstrategie beschäftigt, bevor er 2011 als Leiter des Bereichs Operations und Mitglied der Geschäftsleitung zur Skyguide stiess. Er hat einen Bachelor-Abschluss der Universität Exeter und absolvierte das INSEAD Fontainebleau und das Singapur Advanced Management Program.



Klaus Affholderbach

(Safety, Security, Quality) ist seit 2018 Mitglied der Geschäftsleitung. Seit 2001 ist er in verschiedenen Funktionen für Skyguide tätig. Er war unter anderem verantwortlich für die Flugsicherung am Standort Genf, danach für die beiden internationalen Flughäfen (Zürich und Genf) und zuletzt für den gesamten oberen Luftraum (Virtual Centre). Er ist Doktor der Naturwissenschaften und hat im Bereich Hochenergiephysik am CERN gearbeitet und geforscht.



Götz Ardey

(Business Development) ist seit Anfang Dezember 2019 Chief Business Development Officer. Er arbeitet seit 2012 bei Skyguide, zuletzt als Leiter der Abteilung Communication, Navigation and Surveillance. Davor war er während zehn Jahren in verschiedenen Funktionen beim Lufthansa-Konzern tätig. Er ist promovierter Ingenieur und verfügt über einen Masterabschluss in Betriebswirtschaft.



Hans Bracher

(Human Resources) ist seit 2015 Mitglied der Geschäftsleitung. Er stiess 2012 als HR-Leiter zu Skyguide. Er war vormals als Head Corporate Human Resources und Mitglied der Konzernleitung bei der RUAG Holding AG sowie längere Zeit für Ascim in verschiedenen Funktionen tätig, zuletzt als Head Corporate Human Resources und Mitglied der erweiterten Konzernleitung. Hans Bracher ist Rechtsanwalt.



Peter Dietrich

(Legal) ist seit Anfang Dezember 2019 General Counsel und Head Legal & Compliance. Peter Dietrich war in verschiedenen Funktionen an Gerichten, in einem kantonalen Departement sowie in der Industrie tätig. Er hat 10 Jahre lang Swissmem – den Industrieverband der Schweiz – als CEO geleitet. Danach war er zwei Jahre als Consultant für ein Beratungsunternehmen tätig, für welches er Unternehmen und ihre Führungskräfte in Change-Prozessen begleitete. Er ist Rechtsanwalt und hat einen LL.M. in internationalem Wirtschaftsrecht.



Myriam Käser

(Communications, Public Affairs und Environment) ist seit Anfang 2018 Chief Communications Officer und Mitglied der Geschäftsleitung. Ab 2015 war sie Leiterin der Unternehmenskommunikation der NZZ-Mediengruppe und Mitglied der erweiterten Unternehmensleitung. Davor arbeitete sie als Journalistin, Redaktorin sowie als Beraterin für Public Affairs, PR und Branding. Sie studierte in der Schweiz, den USA, England, Frankreich und Ägypten Politikwissenschaft, Internationales Recht und Arabistik.



Urs Lauener

(Operations) ist seit Juli 2017 Leiter des Bereichs Operations und Mitglied der Geschäftsleitung. Er hat bei der Schweizer Flugsicherung die Ausbildung zum Flugverkehrsleiter absolviert und war danach als Verfahrensexperte tätig, bevor er als Flugsicherungsexperte beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) arbeitete. 2003 kehrte Urs Lauener zurück zu Skyguide, wo er verschiedene Führungsfunktionen in der militärischen und zivilen Flugsicherung bekleidete. Er hat einen Executive MBA und ein Advanced Certificate in Aviation & Aerospace der HEC Paris.



Nicole Leyre

(Finance und Services) ist seit Juli 2018 Chief Financial Officer (CFO) und Mitglied der Geschäftsleitung. Sie war 14 Jahre lang bei Schneider Electric in verschiedenen Managementfunktionen tätig. Danach war sie über 10 Jahre CFO von KBA-NotaSys, wo sie als Mitglied der Geschäftsleitung ebenfalls die Bereiche IT, Personal und Infrastruktur leitete. Nicole Leyre hat einen Master in Betriebswirtschaftslehre und einen MBA absolviert.



Klaus Meier

(Engineering und Technology) ist seit 2014 als Chief Technology Officer (CTO) Mitglied der Geschäftsleitung und seit Anfang 2020 stellvertretender CEO. Er war zuvor der CIO Americas für Schindler in den USA. Seinen Aviatik-Hintergrund hat er sich bei der Swissair erworben, wo er in verschiedenen leitenden Funktionen Prozessoptimierungen und technologische Innovation förderte. Er ist promovierter Elektroingenieur der ETH Zürich.

Weniger Verkehr, gleiche Qualität und Verfügbarkeit

Die Covid-19-Pandemie brachte den internationalen Luftverkehr praktisch zum Erliegen. Im von Skyguide kontrollierten Luftraum flogen zeitweise weniger als 10 Prozent der Flugzeuge, mit denen gerechnet wurde. Dennoch arbeitete die Flugsicherung ohne Unterbruch.

Im Januar und Februar 2020 stieg die Zahl der von Skyguide kontrollierten Flüge im Vergleich zum Vormonat noch um 1 bis 2 Prozent, bevor der Verkehr ab Mitte März infolge der Covid-19-Pandemie zeitweise fast vollständig zusammenbrach. Der Einbruch war in den Monaten April mit –93 Prozent und Mai mit –91 Prozent besonders markant. In der Folge stieg dieser Wert auf höchstens –53 Prozent (August) an.

Im gesamten Berichtsjahr führte und überwachte Skyguide 532 031 Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR). Dies entspricht einem Rückgang von –59 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

| | 2020 | 2019 | Veränderung |
|--------------------|---------|-----------|-------------|
| Total IFR-Flüge | 532 031 | 1 304 911 | –59.2% |
| Davon Transitflüge | 317 048 | 822 312 | –61.4% |

Resilienz und Verfügbarkeit

Obwohl der Flugverkehr 2020 im von Skyguide bewirtschafteten Luftraum zeitweise fast zum Erliegen kam, mussten Technik und Betrieb eine 24-Stunden-Verfügbarkeit garantieren. Dies verlangte höchste Flexibilität über eine noch nie dagewesene Zeitspanne. Eine spezielle Personalplanung sowie betriebliche Arrangements erlaubten es, den verbleibenden Verkehr jederzeit gewohnt sicher und effizient abzufertigen – aber mit einem geringeren finanziellen und personellen Aufwand.

Die Entwicklung der Flugbewegungen gestaltete sich mit Beginn der Covid-19-Pandemie je nach Marktsegment recht unterschiedlich. Entsprechend heterogen sind die Zahlen im Vergleich zum Vorjahr¹:

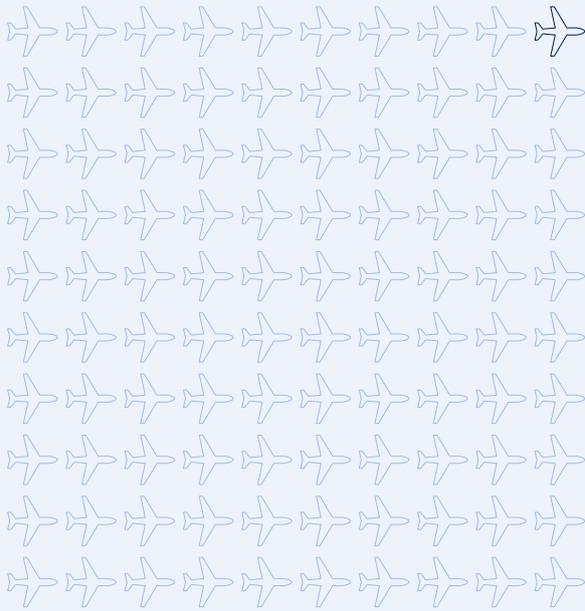
- Linienflüge
 - Traditionelle Fluggesellschaften – 66 Prozent
 - Low-cost Fluggesellschaften – 68 Prozent
- Charterflüge – 44 Prozent
- Geschäftsflüge – 25 Prozent
- Frachtflüge +1 Prozent

Besonders schwierig war die Lage im Reiseverkehr. Laufend angepasste rote Listen und variable Quarantäne-Pflicht führten nicht nur zu kurzfristigen Ausfällen, sondern auch zu einem generell vorsichtigen Verhalten von Reisenden und Fluggesellschaften. Um den Markt nicht unnötig zusätzlich zu belasten, machten sich Skyguide und ihre Kunden für ein Umdenken stark.

Die Trainings- und Einsatzflüge der Schweizer Luftwaffe fanden während der Corona-Krise nahezu unverändert statt.

Auf die Aktivitäten in den beiden von Skyguide betriebenen Bezirksleitstellen drückte sich diese Entwicklung wie folgt aus (bei den absoluten Zahlen ist zu beachten, dass für einen einzelnen Flug mehrere Flugbewegungen registriert werden, wenn er entlang der Route von verschiedenen Kontrollzentren erfasst wird):

¹ Die Angaben beziehen sich auf die Schweizer «Flight Information Region» (FIR), d.h. den Luftraum, in dem nach internationaler Regelung die Schweiz für Flugsicherungsdienste verantwortlich ist. Segmentsangaben für den gesamten von Skyguide kontrollierten Luftraum sind nicht bekannt.



Nur **1%** aller Flüge sind **verspätet**

0,3 %

der Flüge hatten mehr als
15 Minuten Verspätung

| | 2020 | 2019 | Veränderung |
|-----------|---------|---------|-------------|
| Genf | 288 820 | 716 586 | -59.7% |
| Dübendorf | 344 761 | 845 550 | -59.2% |

Die Jahreszahlen der beiden Landes- und der von Skyguide betreuten Regionalflughäfen gestalten sich ähnlich:

| IFR-Landungen/Starts | 2020 | 2019 | Veränderung |
|----------------------|----------------|----------------|---------------|
| Bern Belp | 8 194 | 9 831 | -16.7% |
| Buochs | 1 736 | 2 473 | -29.8% |
| Donaueschingen | 1 449 | 1 609 | -9.9% |
| Friedrichshafen | 6 291 | 14 414 | -56.4% |
| Genf | 78 734 | 179 107 | -56.0% |
| Grenchen | 3 581 | 4 130 | -13.3% |
| Les Eplatures | 2 222 | 2 071 | +7.3% |
| Lugano Agno | 4 631 | 7 092 | -34.7% |
| Sitten | 5 437 | 6 228 | -12.7% |
| St.Gallen-Altenrhein | 6 450 | 9 236 | -30.2% |
| Zürich | 105 360 | 269 179 | -60.9% |
| Total | 224 085 | 505 370 | -55.7% |

Messen, was Sinn macht

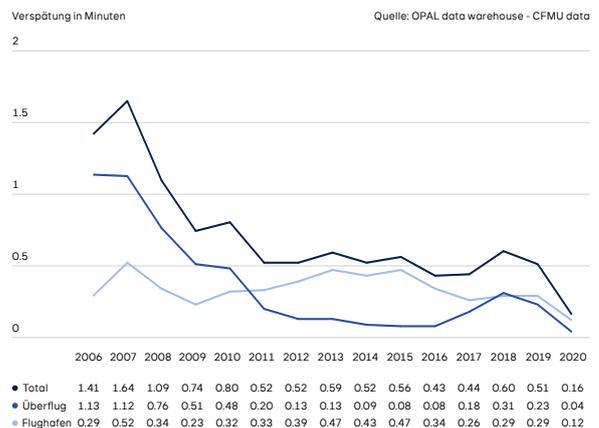
Die Anzahl der abgefertigten Flüge lässt interessante Aussagen zum Verkehrsaufkommen zu. Sie gibt aber kaum Hinweise auf die Leistung der Flugsicherung. Auch als Planungselement sind die Zahlen nur bedingt zuverlässig. Die Luftfahrt reagiert erfahrungsgemäss sehr rasch auf Veränderungen und ist daher – in jeder Hinsicht – ein sehr volatiles Geschäft.

Üblicherweise werden die Pünktlichkeitswerte herangezogen, um die Leistungsfähigkeit der Flugsicherung in Sachen Kapazitätsangebot zu

belegen. Diese Werte waren im Januar und Februar bereits sehr gut. Der folgende Verkehrseinbruch führte dazu, dass ein grosses Überangebot an Kapazität bestand. Dies zeigen auch die Jahreswerte: 99 Prozent aller Flüge konnten ohne Verspätung abgefertigt werden. Die flugsicherungsbedingten Verspätungen betragen im Schnitt lediglich 2,2 Sekunden pro Flug.

Genau so tief wie diese statistischen Durchschnittswerte sind, ist deren Aussagekraft für den realen Flugverkehr. Verspätungen im Sekundenbereich haben keine Auswirkungen für den Kunden (Fluggesellschaft) oder den Endkunden (Passagier). Hat ein einzelner Flug aber beträchtlich mehr Verspätung, verpasst die Fluggesellschaft ihren Slot und damit womöglich sogar eine Rotation. Für die →

Durchschnittliche Flughafen/Überflug-ATFM-Verspätung pro Flug (Luftraum von Skyguide)

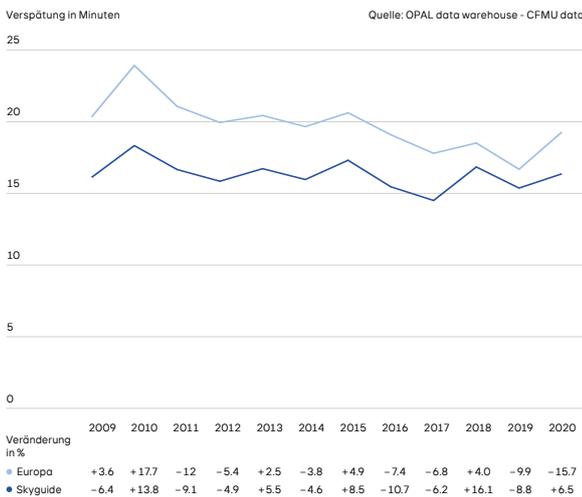


Fluktuation des Verkehrs 2020

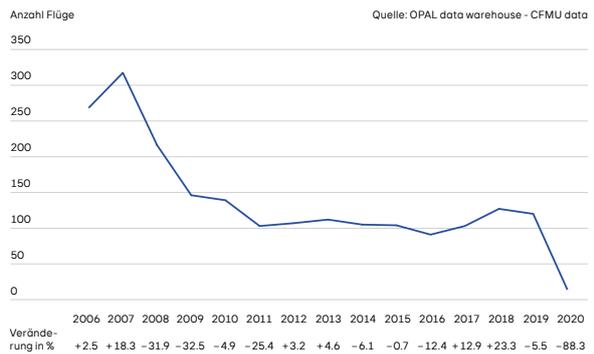


Reisenden bedeutet dies eine verspätete Ankunft, im schlimmsten Fall ein verpasster Anschluss oder eine Annullierung des Flugs. Daher werden auch alle Flüge gesondert ausgewiesen, die aufgrund von Einschränkungen bei der Flugsicherung über 15 Minuten Verspätung erfahren. 2020 waren dies 0,3 Prozent.

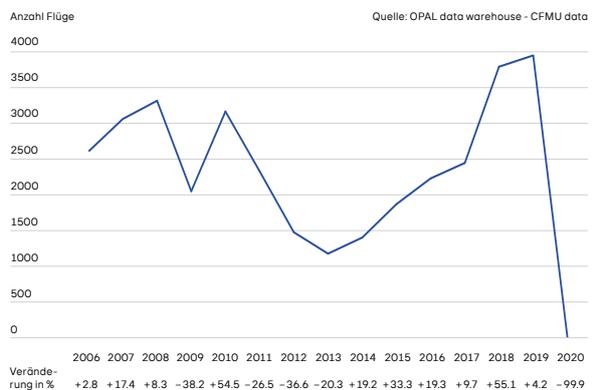
Durchschnittliche ATFM-Verspätung pro verspäteten Flug (Europa und Luftraum von Skyguide)



Verspätete Flüge pro Tag im Durchschnitt (Luftraum von Skyguide)



Verspätete Flüge pro Tag im Durchschnitt (Europa)



Auch während der Covid-19-Situation waren neben dem Verkehrsaufkommen und der Pünktlichkeit weitere Leistungskennzahlen wichtig: im Bereich der Sicherheit, der horizontalen Flugeffizienz, der militärischen Mission Effectiveness oder der finanziellen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit. •

Aus schwieriger Ausgangslage interessante Berufsaussichten schaffen

Skyguide legt grossen Wert auf attraktive Anstellungsbedingungen, Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden und eine fortschrittliche Gesundheitspolitik. Letztere war 2020 von besonderer Bedeutung. Nach Ausbruch der Covid-19-Pandemie galt die Priorität der Aufrechterhaltung der Dienstleistungen ebenso wie dem Schutz der Mitarbeitenden.

Schutz der Mitarbeitenden und Arbeitsplätze

In vielen Bereichen war Homeoffice bereits vor der Pandemie eine regelmässig genutzte Option. Diese wurde umgehend und nach Möglichkeit auf Tätigkeiten ausgeweitet, die bisher physische Präsenz erforderten. Der nahtlose Übergang dazu gestaltete sich dank der auf Effizienz und Nachhaltigkeit ausgerichteten Investitionspolitik in die technische Infrastruktur als problemlos. Zudem ist Social Distancing an fast allen Arbeitsplätzen möglich, mit Ausnahme der Flugüberwachungszentren, wo Flugverkehrsleiter*innen in Teams eng zusammenarbeiten. Trennwände aus Plexiglas wurden zwar geprüft, aber aufgrund der unvermeidlichen Spiegelungen wieder verworfen. Mit Maskenpflicht, regelmässigem Desinfizieren von Händen und Gerätschaften, einer angepassten Einsatzplanung sowie der engen Begleitung der Mitarbeitenden konnten die Massnahmen für die höchste Pandemiestufe, nämlich die Isolation eines Teams am Arbeitsplatz, vermieden werden. Der Einbruch des Flugverkehrs und die schlechten Aussichten auf eine rasche Erholung bedeuten auch personalwirtschaftliche Herausforderungen. Ende März hat Skyguide Sofortmassnahmen zur Eindämmung der Personalkosten eingeleitet, auch mit dem Ziel, die Arbeitsplätze zu erhalten.

Neue Paradigmen

Wie für viele Unternehmen hat die Covid-Krise auch bei Skyguide die laufende digitale Transformation beschleunigt. Homeoffice, Remote Training, die Neukonzeption von Arbeitsplätzen sind aber nur die Spitze des Eisbergs. Unter der Oberfläche verbergen sich die eigentlichen Anforderungen der Zukunft.

Der Flugverkehr hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten alles andere als linear entwickelt. Diese Tendenz scheint sich als neues Paradigma zu bestätigen. Das bedeutet, dass Arbeitsort, Arbeitsverteilung, Arbeitszeitmodelle oder Funktionsbeschreibungen zunehmend Flexibilisierung verlangen – und dies nicht nur kurzfristig. Die Flugsicherung muss langfristig die variablen Marktbedürfnisse befriedigen und damit ihren Service-Public-Auftrag erfüllen (Verfügbarkeit, gute Qualität, angemessene Preise).

Neue Karrieren

Dem Erfordernis der grösseren Flexibilität müssen Skyguide sowie der Fach- und Personalverband der Flugverkehrsleiter*innen bei den anstehenden Arbeiten Rechnung tragen.

Einerseits werden die Gesamtarbeitsverträge (auch diejenigen der AOT-Mitarbeitenden) Ende 2021 auslaufen. Andererseits steht eine Erhöhung des Pensionierungsalters an. Nicht nur hat der Bund diese zur Bedingung für eine Refinanzierung seines Unternehmens gemacht, sie wird auch gesellschaftlich mit der laufend zunehmenden Lebenserwartung immer dringender. Skyguide versteht die Erhöhung des Pensionierungsalters der Flugverkehrsleiter*innen nicht als Sparmassnahme. Es geht um die Flexibilisierung von Karrieren. Diese erlaubt es, die Flugsicherungsdienste den Bedürfnissen gemäss laufend weiterzuentwickeln, Kompetenzen zu valorisieren und auch zukünftigen Generationen interessante Anstellungen zu bieten. •

Menschen aus

36

Nationen arbeiten
bei Skyguide

Enge Partnerschaft für Mission Effectiveness

Während die zivile Luftfahrt 2020 einbrach, hatte die Pandemie keine wesentlichen Auswirkungen auf die Flüge der Schweizer Luftwaffe. Sie führte ihre Trainingsflüge und Luftpolizei-Einsätze auftragsgemäss ohne Unterbruch durch.

Skyguide betreibt im Auftrag der Schweizer Luftwaffe die militärische Flugsicherung. Sie konnte im Berichtsjahr alle Einsätze von der Einsatzzentrale und den militärisch genutzten Flugplätzen aus garantieren. Die militärischen Flugbewegungen nahmen um 2,9 Prozent auf 91 803 (gegenüber 94 519 im Jahr 2019) ab. Skyguide führte 305 Live und Hot Missionen sowie 2285 taktische Einsätze (gegenüber 289 und 2020 im Vorjahr) der Luftwaffe. Eine Live Mission ist die routinemässige Überprüfung in der Luft von als fremde Staatsflugzeuge deklarierten Flugzeugen durch die Luftwaffe. Eine Hot Mission ist ein Einsatz, der nicht nur eine Überprüfung, sondern ein sofortiges Eingreifen vorsieht, etwa wenn ein Flugzeug in eine deklarierte Sperrzone eindringt.

«Im Zentrum steht die Frage, ob die Luftwaffe ihre Mission erfüllen kann. Die wichtigste Messgrösse der Flugsicherung ist daher die Mission Effectiveness.»

Mission Effectiveness

Die Anzahl der Flüge, Sicherheit, Pünktlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit spielen natürlich auch für die Leistungsfähigkeit der militärischen Flugsicherung eine Rolle. Im Zentrum steht aber die Frage, ob die Luftwaffe ihre Mission erfüllen kann. Die wichtigste Messgrösse der

Flugsicherung ist die der Mission Effectiveness, also der Einsatzwirksamkeit.

Skyguide konnte ihren wichtigen Beitrag zur Wahrung der Lufthoheit und Bevölkerungssicherheit auch in der Pandemie leisten. Besonders eng ist die Zusammenarbeit der beiden Partnerorganisationen bei besonderen Missionen und in Projekten.

Besondere Missionen und Projekte

Im Januar 2020 fand das Weltwirtschaftsforum in Davos statt. Wiederum konnten Luftwaffe und Skyguide die Herausforderung in erprobter, enger Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Graubünden und der österreichischen Luftwaffe meistern. Die Sicherheit der hochrangigen Teilnehmenden an diesem weltweit aufmerksam beobachteten Anlass war jederzeit gewährleistet.

Ebenfalls in diesem Jahr konnte Skyguide in Payerne den neuen Kontrollturm beziehen. Dabei ging es nicht nur um den Ersatz der veralteten Infrastruktur mit einer besseren Sicht auf das Vorfeld und modernisierter technischer Ausrüstung. Dank dem Neubau konnte die Airbase neu organisiert werden. Sämtliche Akteure – Pilot*innen, Kommando, Flugsicherung – sind nun physisch am selben Ort. Der direkte Austausch wird so verstärkt, die Arbeitsbeziehung intensiviert und somit die Qualität der Arbeit erhöht. Das ist für die Homepage des permanenten Luftpolizeidiensts besonders wertvoll.

Permanenter Luftpolizeidienst

Nachdem im Februar 2014 ein Flug der Ethiopian Airlines auf dem Weg von Addis Abeba nach Rom



entführt wurde und gemäss internationalen Abmachungen von französischen Jagdflugzeugen begleitet in Genf schliesslich gelandet war, hat in der Schweiz ein finanz- und verteidigungspolitisches Umdenken stattgefunden: Die Schweizer Luftwaffe soll rund um die Uhr für den luftpolizeilichen Einsatz bereitstehen.

Mit dem Projekt LP24 (Luftpolizeidienst 24 Stunden pro Tag) wurden dafür die operativen, technischen und vor allem personellen Voraussetzungen geschaffen. Ende 2020 – pünktlich zum 20-jährigen Jubiläum von Skyguide als Unternehmen für zivile und militärische Flugsicherung – konnten Luftwaffe und Skyguide das Projekt erfolgreich abschliessen. Seit 1. Januar 2021 ist der Luftpolizeidienst 24 Stunden am Tag in Bereitschaft.

Um die Bereitschaftszeiten rund um die Uhr für die Luftwaffe möglichst wirtschaftlich zu nutzen, führen die Mitarbeitenden der Skyguide in dieser Zeit vermehrt auch nicht operationelle Tätigkeiten wie Trainingsvorbereitungen oder Verfahrensanpassungen durch. •

«Seit 1. Januar 2021 – pünktlich zum 20-jährigen Jubiläum von Skyguide als Unternehmen für zivile und militärische Flugsicherung – ist der Luftpolizeidienst 24 Stunden am Tag in Bereitschaft.»





Die Zukunft Europas ist digital

Als der «Single European Sky» lanciert wurde, war dies eine ausgezeichnete Idee, um der Fragmentierung des europäischen Luftraums entgegenzuwirken und so längerfristig ein anhaltendes Verkehrswachstum bewältigen zu können. Inzwischen hat sich einerseits gezeigt, dass nationale Interessen oft überwiegen. Andererseits war der Verkehr immer wieder starken Schwankungen unterworfen. Viel mehr als eine kontinuierliche Steigerung der Kapazitäten braucht Europa daher eine Flexibilisierung der Flugsicherung. Die Digitalisierung ermöglicht die benötigte Transformation.

Die Europäische Kommission hatte das Programm «Single European Sky» (SES) 2004 basierend auf dem Grundgedanken eines laufend ansteigenden Flugverkehrs gestartet. Verschiedene Ansätze zur Defragmentierung und damit zur inhärenten Effizienzsteigerung der Flugsicherung in Europa – wie etwa eine gemeinsame Organisation für zentrale Dienste oder die Zusammenlegung von Aktivitäten in übernationalen Flugsicherungszentren – scheiterten an divergierenden nationalen Interessen.

Welche Referenzgrößen für die Referenzperioden?

Mit der Vorgabe von Leistungskennzahlen trieb die Europäische Kommission Staaten und Flugsicherungsorganisation dazu an, in den mittlerweile geschaffenen funktionalen Luftraumblöcken (Functional Airspace Blocks) sowie mit gesamteuropäischen Netzwerkdiensten im Verbund an ihrer Leistungssteigerung zu arbeiten. Entsprechend den Anforderungen der Airline-Industrie standen in der ersten Referenzperiode (RP1) von 2012 bis 2014 vor allem höhere Kapazitäten und tiefere Stückpreise im Vordergrund.

Für die zweite Referenzperiode (RP2) von 2015 bis 2019 kamen Sicherheits- und Nachhaltigkeitsziele dazu. Die Vorgaben für die dritte Referenzperiode (RP3, 2020 bis 2024) sind noch nicht in Kraft, infolge

der Coronakrise aber bereits weitgehend revisionsbedürftig. Die Luftfahrt wird sich womöglich nicht vor Ablauf der Periode 2024 erholen. Dies erst recht nicht unter der anhaltend grossen klima- und umweltpolitischen Erwartungshaltung.

Grundlage für die Leistungsziele waren jeweils die Prognosen zur Verkehrsentwicklung. Diese haben sich – zumindest für die Schweiz – oft als unzuverlässig erwiesen. Die kommerzielle Luftfahrt reagiert immer rasch und stark auf Veränderungen in ihrem Umfeld. Wie wird sie sich nun in Europa weiterentwickeln? Sämtliche Prognosen stehen auf wackeligen Füßen. Daher müssen zukünftige Regulatorien unbedingt die mehr denn je nötige Flexibilisierung in den Vordergrund stellen.

Vision Digitalisierung

Der «Single European Sky» bleibt indessen eine wichtige Vision – allerdings unter veränderten Vorzeichen. Idealerweise wird sich die Europäische Kommission mit einem neuen, visionären Ansatz direkt auf eine nächste Referenzperiode konzentrieren. Wie Organisationen in vielen Industriebereichen müssen auch Flugsicherungen innovativer und agiler werden und den Erfolg ihrer Strategien in unterschiedlichen Szenarien unter Beweis stellen können. Nicht zufälligerweise hat die Covid-19-Pandemie daher die

allgemeine Tendenz zur Digitalisierung verstärkt. In der Flugsicherung trägt diese zum Aufbau einer nahtlosen, transparenten Luftraumverwaltungsstruktur bei, die nationale, technische und operative Grenzen überwindet und verschiedenen Akteuren den Zugang zu denselben Daten ermöglicht.

Als bedeutende unter den kleineren Flugsicherungsorganisationen setzt sich Skyguide inmitten Europas schon seit Jahren für diese Vision ein, unterstützt vom Schweizer Staat in der Funktion als Eigner und Regulator. Die 2020 gemeinsam ausgearbeitete «Vision 2035» und die damit im Einklang stehende «Airspace Architecture Study» der Europäischen Kommission geben Antworten auf die Frage, welche Daseinsberechtigung Skyguide in 15 Jahren hat. Das so genannte «Virtual Centre» ist dabei zentral.

Digitale Transformation konkret – Virtual Centre

Auch wenn die Schweiz als Nicht-EU-Land für die Finanzierung von Vorhaben weniger Mittel zur Verfügung gestellt bekommt, macht Skyguide vorwärts und arbeitet mit europäischen Partnerorganisationen am Virtual Centre. Vernetzte Systeme basierend auf dem Ansatz einer offenen Architektur, die den ungehinderten Austausch von Daten ermöglicht, führen zu einer radikalen Umgestaltung der Geschäftstätigkeit. Verschiedene Betriebseinheiten oder Organisationen können dann, von verschiedenen Standorten aus operierend, zentrale Flugsicherungsdienste anbieten.

Skyguide arbeitet derzeit am Abschluss der zweiten Programm-Tranche, in der ein harmonisiertes Fluginformationssystem entwickelt wurde, das die Zentren in Zürich und in Genf versorgt. Verschiedene Kernfunktionen etwa für die Flugplandatenverarbeitung sind dieses Jahr auf die neue Plattform migriert worden. Skyguide ist weltweit Pionierin, indem sie eine offene und vernetzte Plattform für sicherheitskritische Systeme nutzt und damit sicher arbeitet.

Skyguide hat die dritte Tranche mit der Realisierung der operativen Vorteile dieser neuen Plattform gestartet. Diese ermöglicht einen standardisierten und ortsunabhängigen Betrieb, der letztlich weniger Flugverkehrsleiter*innen für die gleiche Kapazität benötigt. Das heisst nicht, dass der Mensch im System ersetzt wird – im Gegenteil: Er muss komplexe Situationen analysieren und wichtige Entscheide

fällen. Die technischen Systeme unterstützen ihn dabei und übernehmen Routineaufgaben, für die es nicht die Entscheidungsfähigkeit des Menschen braucht. Die Flugsicherung benötigt so weniger Reserven, um die Dienstleistung zu erbringen, was gerade im Hinblick auf Schwankungen im Verkehrsaufkommen und auf den bereits spürbaren Fachkräftemangel von grossem Vorteil ist.

Eine in Auftrag gegebene unabhängige Studie bestätigt, dass diese nutzengetriebene Strategie kohärent und sinnvoll ist. Skyguide trägt dazu bei, den Flugsicherungssektor für die Zeit nach der Covid-19-Pandemie resilienter und nachhaltiger aufzustellen.

«Skyguide trägt dazu bei, den Flugsicherungssektor für die Zeit nach der Covid-19-Pandemie resilienter und nachhaltiger aufzustellen.»

Schaffung von Anreizen und Partnerschaften

Bis jetzt ging es in Europa darum, mehr Kapazität bereitzustellen, ohne die Kosten zu erhöhen. Skyguide hat auf diese Herausforderung eine klare Antwort gefunden. Sie lautet: gezielte Digitalisierung.

Auch die EU-Kommission will diese Digitalisierung vorantreiben und muss nun Anreize für die digitale Transformation schaffen. Bisher ist eher das Gegenteil der Fall: Investitionen in neue Systeme für die Datenverarbeitung können ausserhalb der Flugsicherungsrechnung abgeschrieben werden, wohingegen «Data as a Service» als operative Kosten direkt den Nutzern belastet werden müssen. Lösungen, die insgesamt günstiger, leistungsstärker und anpassungsfähiger sind, kommen den Kunden also unnötig teurer zu stehen.

Die Schweiz und Skyguide, die 2021 im FABEC das Doppelpräsidium innehaben (Staaten und Flugsicherungsorganisationen), werden sich nach Kräften für eine visionäre europäische Flugsicherung im Sinne der Flexibilisierung durch Digitalisierung einsetzen. •

Die Flugsicherung stärkt den Klimabeitrag der Luftfahrt

Die Klimaerwärmung blieb 2020 ein bedeutendes Thema. Und die Luftfahrt wird – trotz der weltweit eingebrochenen Verkehrszahlen – weiterhin exemplarisch und medienwirksam als eine wichtige Ursache für diese Entwicklung gehandelt.

Luftfahrt mit zentraler Aufgabe

Das Thema Umwelt rückt vermehrt ins Zentrum operativer Überlegungen. Im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie konnte die Luftfahrt aber auch unter Beweis stellen, welche zentrale Rolle sie für die Gesellschaft spielt: Die zahlreichen Repatriierungsflüge zu Beginn der Pandemie, der ununterbrochen weitergeführte Warentransport, medizinische Flüge sowie die weiterhin garantierte Luftraumhoheit sind Zeugen ihrer Wichtigkeit und Leistungsfähigkeit. Auch die Wiederkurbelung der Wirtschaft wird von einer funktionierenden Luftfahrt abhängen.

Regulation statt Repression

Andererseits trägt der Flugverkehr als Teil der menschlichen Mobilität, wenn auch nur zu einem geringfügigen Anteil, zu CO₂-Emissionen und zur Verschlechterung der Luftqualität bei. Neben einem unverfälschten Markt müssen gesellschaftspolitische Überlegungen bestimmen, wie und zu welchen Kosten geflogen werden soll. Diesen Aspekt nimmt das revidierte Schweizer CO₂-Gesetz auf. Das Parlament hat in der Herbstsession beschlossen, dass künftig auf Flugtickets eine Abgabe erhoben werden soll, die etwa zur Hälfte an die Bevölkerung zurückerstattet wird. Die andere Hälfte soll in einen neuen Klimafonds fließen.

Beitrag der Flugsicherung

Natürlich muss die Luftfahrt das Ihre dazu beitragen, dass die Schweiz die gesteckten Klimaziele erreichen kann. Auch die Flugsicherung beteiligt sich nach Möglichkeit daran. Einer der wichtigsten Beiträge ist die sogenannte «Horizontal Flight Efficiency», also die effizienteste Routenführung. Der Verkehrsrückgang hat eine detaillierte Analyse ermöglicht, die gezeigt hat, dass die horizontale Streckenführung im von Skyguide kontrollierten Luftraum nahe am Optimum liegt. Skyguide bietet umwelteffiziente Routen an.

Wie für die Luftfahrt üblich, wird auch hier in internationalen Dimensionen gedacht. In der ersten Hälfte des

Jahres 2020 wurden den Nutzern im funktionalen Luftraumblock Europe Central (FABEC) mehr als 230 neue Direktverbindungen zur Verfügung gestellt. Zusammen mit der Einführung des rund um die Uhr verfügbaren sogenannten «Free-Route Airspace» – also einem Luftraum, in dem die Besatzungen ihre Routen frei wählen – haben die Flugsicherungsdienstleister des FABEC den Luftraumnutzern geholfen, die horizontale Flugeffizienz von 96,93 Prozent im Juli 2019 auf fast 97,41 Prozent ein Jahr später zu steigern, wobei 100 Prozent die kürzeste überhaupt mögliche Strecke darstellt. 2020 betrug die horizontale Flugeffizienz innerhalb der Schweiz nach Angaben von Eurocontrol über 99 Prozent. Im Durchschnitt verlängerte sich ein Flug um 1,2 km gegenüber der direktesten Strecke. Auch die vertikalen Flugprofile werden laufend verbessert, so dass vor allem im Sinkflug möglichst wenig Kraftstoff verbraucht wird und die Anflüge dadurch auch leiser werden. Ohne eine Änderung der Luftraumstrukturen, können die politisch geforderten und operationell möglichen Verbesserungen allerdings nicht erreicht werden. Skyguide steht hier weiterhin im Spannungsfeld zwischen Klimaschutz und Lärmschutz. Die weiteren Einflussmöglichkeiten der Flugsicherungsorganisationen auf die Verbesserung des klimatischen Fussabdrucks der Luftfahrt sind vergleichsweise gering. Sie beschränken sich weitgehend auf die Unternehmensführung (Mobilität der Mitarbeitenden, Energieeffizienz der Bauten und Gerätschaften usw.). Auch diesbezüglich engagiert sich Skyguide – unter anderem als Teil der Initiative «Vorbild Energie und Klima».

Qualitative Beiträge

In den vergangenen Jahren haben Flugsicherungsorganisationen zunehmend meteorologische Veränderungen festgestellt. Zur Erinnerung: Wetterbedingte Kapazitätseinschränkungen werden der Flugsicherung als Verspätungen angerechnet. Es gibt klare Hinweise auf vermehrte und schwerere Sommergewitter, und auch im Winter ist das Wetter weniger vorhersehbar. Die Folge sind Schäden an Infrastrukturen von Flugsicherungen, Flughäfen und Fluggesellschaften. Um sich sowie ihre Kunden und Partner besser zu schützen, muss die Flugsicherung diese Phänomene besser verstehen. Entsprechende Studien können einen qualitativen Beitrag zum Verständnis des Klimawandels liefern sowie Lösungsansätze bekräftigen. •

Der Kunde ist Experte

Skyguide erbringt unverzichtbare Dienstleistungen. Dabei stellt Skyguide ihre Kunden und Partner in den Fokus.

Der gesamte Sektor der Luftfahrt steht unter grossem Druck und die verschiedenen Akteure arbeiten eng miteinander verflochten. Lösungen von Problemen und die notwendige Weiterentwicklung können daher einzig aus der Zusammenarbeit entstehen.

Reduzierter Flugverkehr

Auch wenn gegenüber dem Vorjahr nur noch ein Viertel der Fluggäste unterwegs sind, bieten Airlines und Flughäfen weiterhin eine bestimmte Anzahl Verbindungen an – quasi als Grundversorgung. Die Kosten sind für Skyguide hoch, genau wie der Aufwand für die laufende Neuplanung. Die Einnahmen aus Drittgeschäften sind dagegen nur leicht zurückgegangen.

Für Skyguide bedeutet dies Kostenanpassung wo immer möglich. Aber für den Erhalt der Luftfahrtindustrie entscheidend ist, dass bald eine Erholung eintritt.

Flugplatzlandschaft Schweiz

Die Regionalflugplätze sind der aktuellen Krisensituation genauso ausgeliefert wie die Landesflughäfen. Seit Inkrafttreten des europaweiten Verbots einer querfinanzierten Flugsicherung müssen sie ihre spezifischen Kosten nun voll selbst tragen. Zu deren Deckung genügen die aus dem Mineralölsteuerfonds gesprochenen Beiträge nicht vollständig. Daher stellt Skyguide günstigere, an den Regionalbetrieb angepasste Dienstleistungen zur Verfügung und kostengünstigere Navigationstechnologien.

Leider hat sich das Projekt der Finanzierung der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen im politischen Prozess verzögert. Skyguide erhofft sich Klärung durch die zurzeit laufende, übergeordnete BAZL-Studie zur «Flugplatzlandschaft Schweiz».

Konsultation, Befragung, Austausch

Aus unterschiedlichen Gründen ist in den letzten

Jahren auch der öffentliche Druck auf die Leichtaviatik und auf die Luftwaffe gewachsen, die mit Skyguide besonders eng zusammenarbeitet. Mit ihrer Expertise strebt Skyguide eine stets effiziente und konstruktive Beziehung in der täglichen Zusammenarbeit an. Die Zusammenarbeit beschränkt sich aber nicht nur auf den operativen Alltag.

«Die Kundenbefragung weist 2020 eine weitere Verbesserung in allen relevanten Bereichen aus.»

Ein breiterer Austausch findet im Rahmen von Kunden-Plattformen statt. Dabei stehen auch kommerzielle oder strategische Überlegungen zur Diskussion. Für die Festlegung der Flugsicherungstarife besteht etwa ein obligatorisches Konsultationsverfahren mit den Fluggesellschaften. Skyguide will sich aber keinesfalls auf das obligate Minimum beschränken, sondern sucht den direkten Austausch mit ihren Kunden. Eine wichtige Ergänzung zu den verschiedenen Foren bietet eine alle zwei Jahre durchgeführte Kundenbefragung. Diese hat auch 2020 stattgefunden und weist eine weitere Verbesserung in allen relevanten Bereichen aus. •



Drohnen werden luftraumfähig

Nachdem Drohnen vor ein paar Jahren technologisch einen grossen Schritt nach vorne gemacht haben, entstand in der Öffentlichkeit eine rege Diskussion, die zwischen positiven Zukunftsvisionen und prinzipiellem Argwohn schwankte. Heute dominiert realistische Zuversicht.

Beim grossen Entwicklungsschub in der Drohnenindustrie geht es darum, die Schlüsselbedürfnisse aller Stakeholder abzudecken: Innovation, Effizienz, Sicherheit genauso wie Lärmschutz und die Garantie der Privatsphäre.

Eine zukunftsorientierte Sicht

Anfänglich machten Freizeitwendungen sowie Entwicklungen und Tests einen grossen Teil der Drohnenflüge aus. Mittlerweile übernehmen professionelle Drohnenbetreiber aber eine Vielzahl wichtiger Funktionen: Transport von Gütern mit zeitkritischer Anwendung, gezielte Verteilung von Dünge- und Schädlingsbekämpfungsmitteln in der Landwirtschaft, Datenerfassung für Vermessungen und Dokumentationen, Sicherheitsdienste wie Search/Rescue und Surveillance usw.

«Von Beginn weg hat Skyguide das inhärente Potenzial von Drohnen genutzt.»

Dabei erweisen sich Drohnen oft als günstiger, effizienter und umweltfreundlicher als andere Vorgehensweisen. Ausserdem eröffnen sie immer neue Anwendungsfelder. Wie in anderen Lebensbereichen, hatte die Pandemie auch hier eine beschleunigende Wirkung auf die Marktentwicklung. Seit je wollte Skyguide nicht nur für Ordnung

im Luftraum sorgen und bestimmte Einsätze ermöglichen, sondern das inhärente Potenzial von Drohnen nutzen. Die selbst entwickelte Anwendung zur Kalibrierung von Navigationsanlagen, die einen möglichst CO₂- und lärmemissionsarmen Betrieb erlaubt, war gar so erfolgreich, dass diese heute Flugsicherungen und Flughäfen im Ausland angeboten wird.

Eine Partnerschaft zur Innovationsförderung

Sicherheit und Effizienz der gesamten Luftfahrt, inklusive Drohnenverkehr, muss natürlich im Zentrum stehen. Im Gegensatz zur traditionellen Luftfahrt herrscht im Emerging Market der Unmanned Aircraft Systems (UAS) eine höhere Entwicklungsgeschwindigkeit, getrieben von schnellen Innovationen in Technologie und Geschäftsmodelle. Die Regulierung muss daher so liberal wie möglich sein und nur so restriktiv wie nötig. Dank der exemplarischen Zusammenarbeit zwischen dem BAZL und Skyguide konnte sich die Schweiz hier als führende Kraft positionieren. Sie taten sich im Frühjahr 2020 mit 27 Unternehmen aus der Drohnenindustrie in einer Public Private Partnership zusammen. Zweck der Partnerschaft ist es, einen kooperativen Rahmen für die Swiss U-Space Implementation (SUSI) zu schaffen.

Nach Unterzeichnung einer entsprechenden Vereinbarung führte SUSI auf Jahresende die sogenannte «Remote Identification» ein, also eine eindeutige Identifikation jeder Drohne, was in einem ersten Schritt das situative Bewusstsein verbessert. Damit wird auch der Grundstein gelegt, um in nicht allzu

ferner Zukunft Dienstleistungen wie das Erkennen und Vermeiden von anderen Luftraumnutzern und Konfliktlösungen anzubieten.

Sicherheit für bemannten und unbemannten Flugverkehr

Für aktuelle und zukünftige Anwendungen operieren die modernen elektrisch betriebenen Drohnen oft kleinräumig und autonom in ansonsten unzugänglichen ländlichen sowie innerstädtischen Gebieten. Nur schon dadurch unterscheiden sie sich deutlich von anderen Luftverkehrsteilnehmern. Daher ist U-Space nicht einfach Flugsicherung für Drohnen und darf es auch nicht werden. Dank ihrer Innovationsfähigkeit konnte Skyguide ihre Kompetenzen aus der Flugsicherung in ein neuartiges Luftraummanagement überführen. Das wird vor allem für die gemeinsame Nutzung des Luftraums wichtig sein. Durch die Annahme von Motion 20.3916 «Ausnahme des Modellflugs von der EU-Drohnenregelung» durch das Parlament verzögert sich aber die Umsetzung der europäischen Drohnenverordnung, die der Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr dient. Ziel muss es sein, den Drohnenverkehr so zu regulieren, dass bemannter und unbemannter Flugverkehr sicher neben- und miteinander funktionieren. Wegen der rechtlich unklaren Situation wird auch die kommerzielle Nutzung von Informationsdiensten voraussichtlich später erfolgen.

Innovative Leistung

Erste Schritte zur Integration von Drohnen hatte Skyguide bereits vor Jahren in verschiedenen Testanordnungen unternommen. In einer pragmatischen, für die moderne Technologie typisch agilen Vorgehensweise gelangten 2020 erste Anwendungen in den Betrieb und auf den Markt:

- In Zusammenarbeit mit ihrem Industriepartner lancierte Skyguide im März ein automatisiertes digitales Bewilligungssystem für Drohnenflüge.
- Im Mai führte Skyguide einen ersten Teil (Backend) des Flight Information Management Systems (FIMS) ein. Dieses Fluginformationsmanagementsystems für Drohnen bildet den grundlegenden Baustein einer nationalen U-Space-Infrastruktur.
- Im Juni folgte die Einführung der Swiss U-Space App (Frontend), die Drohnenpilot*innen Informationen darüber liefert, wo sie fliegen können und

wo nicht. Die App gibt es webbasiert sowie für Mobiltelefone und Tablets.

- Im Verlaufe des Jahres konnte Skyguide sowohl das FIMS wie die App um immer weitere Informationen und Funktionalitäten erweitern sowie diese für andere U-Space-Dienstleister öffnen und für besondere Missionen (etwa von Blaulichtorganisationen) weiter spezifizieren.

Drohnen international

Ende 2020 publizierte die Europäische Kommission die Ausführungsbestimmungen für die U-Space-Regulierung. Diese wird es erlauben, die Integration der Drohnen in den bestehenden Flugverkehr anzugehen. Dafür hatten sich die internationalen Gremien an den Arbeiten der Vorreiter in diesem Gebiet orientiert. Entsprechend fügen sich das neue internationale Regelwerk und der Schweizer Ansatz von Skyguide und BAZL geradezu nahtlos ineinander. Es gilt nun einen Weg zu finden, um die europäischen Bestimmungen auch in der Schweiz einführen zu können. •

«Dank ihrem Innovationsgeist konnte Skyguide ihre Kompetenzen aus der Flugsicherung in ein neuartiges Luftraummanagement für Drohnen überführen.»

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------|---|
| ACC | Area Control Centre |
| AIM | Aeronautical Information Management |
| AOT | Administratives, operationelles und technisches Personal |
| ATC | Air Traffic Control |
| ATFCM | Air Traffic Flow and Capacity Management |
| ATFM | Air Traffic Flow Management |
| ATM | Air Traffic Management |
| ATSEP | Flugsicherungstechniker und -ingenieur |
| BAZL | Bundesamt für Zivilluftfahrt |
| CERN | Europäische Organisation für Kernforschung |
| COO | Chief Operations Officer |
| CPCG | Centre de Perfectionnement des Cadres Genf |
| CSS | Coflight Cloud Services |
| CTO | Chief Technology Officer |
| DCT | Directs (Verkürzte Flugrouten) |
| DFS | Deutsche Flugsicherung |
| DSNA | Direction des Services de la Navigation Aérienne (Französische Flugsicherung) |
| EASA | Europäische Agentur für Flugsicherheit |
| ENAV | Italienische Flugsicherung |
| ETH | Eidgenössische Technische Hochschule |
| FABEC | Functional Airspace Block Europe Central |
| FIMS | Flight Information Management Systems |
| FIR | Flight Information Region |
| HEC | Haute Ecole Commerciale |
| HRO | High Reliability Organisation |
| HSG | Universität St. Gallen |
| IFR | Instrumentenflug |
| LP24 | Permanenter Luftpolizeibereitschaftsdienst |
| NATS | Britische Flugsicherung |
| NMOC | Network Management Operations Centre |
| PAGE1 | Kontrollsystem im Genfer Flughafenbereich (erste Projektstufe) |
| RP | Reference Period, Bezugszeiträume der EU-Leistungspläne |
| SES | Single European Sky |
| SESAR | Single European Sky ATM Research |
| SMS | Sicherheitsmanagementsystem |
| SUSI | Swiss U-Space Implementation |
| SUST | Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle |
| TMA | Terminal Manoeuvring Area |
| UAS | Unmanned Aircraft System |
| U-Space | Betriebssystem für Drohnen |
| VBS | Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport |
| WEF | World Economic Forum |

Finanzbericht 2020

Konsolidierte Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnungen für die am 31. Dezember 2020 und 2019
abgeschlossenen Geschäftsjahre

| in KCHF | Erläuterung | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-----------------|----------------|
| Flugsicherungserträge | | 259 414 | 458 101 |
| Übrige Betriebserträge | | 12 964 | 13 788 |
| Gewinn aus dem Verkauf von Sachanlagen | | 15 | 207 |
| Übernahme von Über- und (Unter-)deckungen | 11 | 22 734 | -1 997 |
| Überträge von (Über-) und Unterdeckungen | 12 | -14 633 | -31 375 |
| Total Betriebserträge | 1 | 280 494 | 438 724 |
| Total Personalkosten | 2 | 294 091 | 303 288 |
| Eurocontrol-Kosten | 3 | 9 978 | 12 094 |
| Meteo-Aufwand | 4 | 13 702 | 5 152 |
| Übrige eingekaufte FS-Dienstleistungen | | 1 359 | 1 479 |
| Mietleistungen | | 1 955 | 1 780 |
| Materialaufwand, Unterhalt, Wartung | | 17 600 | 14 439 |
| Liegenschaftsaufwand | | 7 484 | 7 886 |
| Energie | | 2 128 | 2 228 |
| Verwaltungsaufwand | 5 | 25 272 | 22 259 |
| Delkredere | 6 | 3 293 | 2 367 |
| Ausserplanmässige Abschreibungen | 7 | 276 | 1 241 |
| Abschreibungen | | 62 297 | 62 478 |
| Total übriger Betriebsaufwand | | 145 344 | 133 403 |
| Total Betriebsaufwand | | 439 435 | 436 691 |
| Betriebsergebnis | | -158 941 | 2 033 |
| Finanzertrag | 8 | 142 | 173 |
| Finanzaufwand | 9 | 5 625 | 6 163 |
| Finanzergebnis | | -5 483 | -5 990 |
| Ergebnis einer assoziierten Gesellschaft | | 155 | -7 |
| Ergebnis vor Steuern | | -164 269 | -3 964 |
| Steuern | 10 | 340 | 478 |
| Ergebnis nach Steuern | | -164 609 | -4 442 |
| Den Minderheitsanteilen zurechenbar | | 0 | -17 |
| Den Aktionären von Skyguide zurechenbar | | -164 609 | -4 459 |

Konsolidierte Bilanzen per 31. Dezember 2020 und 2019

| in KCHF | Erläuterung | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|-------------|----------------|----------------|
| Aktiven | | | |
| Umlaufvermögen | | | |
| | | | |
| Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzanlagen unter 90 Tagen | 13 | 135 291 | 144 700 |
| Forderungen und Vorschüsse | 14 | 81 001 | 74 203 |
| Derivative Finanzinstrumente | 19 | 0 | 5 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungsposten | 15 | 17 968 | 24 858 |
| Total Umlaufvermögen | | 234 260 | 243 766 |
| Anlagevermögen | | | |
| Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte | 16 | 6 276 | 9 621 |
| Sachanlagen | 17 | 270 107 | 293 874 |
| Beteiligungen an den Konzerngesellschaften | | 2 032 | 1 954 |
| Immaterielle Anlagen | 18 | 141 211 | 128 251 |
| Total Anlagevermögen | | 419 626 | 433 700 |
| Total Aktiven | | 653 886 | 677 466 |
| Passiven | | | |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten | | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 8 671 | 5 920 |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 23a | 199 070 | 0 |
| Erhaltene Vorschüsse und übrige kurzfristige Verbindlichkeiten | 20 | 5 874 | 9 893 |
| Passive Rechnungsabgrenzungsposten | 21 | 68 872 | 72 805 |
| Kurzfristige Rückstellungen | 22 | 10 242 | 10 882 |
| Total kurzfristige Verbindlichkeiten | | 292 729 | 99 500 |
| Langfristige Verbindlichkeiten | | | |
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | 23b | 0 | 197 908 |
| Übrige langfristige Verbindlichkeiten | 24 | 54 617 | 58 901 |
| Total langfristige Verbindlichkeiten | | 54 617 | 256 809 |
| Total Fremdkapital | | 347 346 | 356 309 |
| Eigenkapital | | | |
| Aktienkapital | 25 | 141 120 | 140 000 |
| Eigene Aktien | 26 | -25 | -25 |
| Allgemeine Reserven | | 19 706 | 19 706 |
| Kapitalreserven | | 148 880 | 0 |
| Übrige Reserven | | 155 775 | 161 322 |
| Kumulierte Umrechnungsdifferenzen | | -354 | -346 |
| Gewinnvortrag | | 6 047 | 4 959 |
| Jahresergebnis | | -164 609 | -4 459 |
| Total Eigenkapital | | 306 540 | 321 157 |
| Total Passiven | | 653 886 | 677 466 |

Konsolidierte Mittelflussrechnungen für die am 31. Dezember 2020 und 2019 abgeschlossenen Geschäftsjahre

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|-----------------|----------------|
| Betriebsaktivitäten | | |
| Nettoergebnis | -164 609 | -4 442 |
| Abschreibungen | 62 572 | 63 719 |
| Finanzerträge | -107 | -121 |
| Finanzaufwand | 5 160 | 5 015 |
| Erhaltene Dividenden | -187 | -225 |
| Steuern | 340 | 478 |
| Gewinne und übrige Veränderungen auf den Sach- und immateriellen Anlagen | -15 | -207 |
| Positive Neubewertung auf zum Verkauf verfügbaren Wertschriften und assoziierte Gesellschaft | -78 | 2 |
| Veränderung der erhaltenen langfristigen Vorschüsse | -4 622 | 8 865 |
| Veränderung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten | 1 162 | 1 162 |
| Veränderung der Forderungen und Vorschüsse | -10 091 | 1 152 |
| Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzungsposten, Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte | 9 929 | 44 787 |
| Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 2 750 | -3 202 |
| Veränderung der erhaltenen Vorschüsse und übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten | -4 019 | 1 055 |
| Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzungsposten | -3 731 | 11 278 |
| Veränderung der Rückstellungen | 2 653 | 560 |
| Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit | -102 893 | 129 876 |
| Bezahlte Steuern | -340 | -544 |
| Bezahlte Zinsen | -5 018 | -4 849 |
| Erhaltene Zinsen | 107 | 121 |
| Netto Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit | -108 144 | 124 604 |

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|--|----------------|----------------|
| Investitionstätigkeiten | | |
| Investitionen in Sachanlagen | -36 887 | -53 596 |
| Ertrag vom Verkauf von Sachanlagen | 15 | 207 |
| Investitionen in immaterielle Anlagen | -14 879 | -10 113 |
| Auszahlungen für Investitionen (Kauf) von Finanzanlagen | 0 | -3 478 |
| Einzahlungen für Devestition (Verkauf) von Finanzanlagen | 307 | 61 |
| Erhaltene Dividenden | 187 | 225 |
| Netto Mittelfluss aus Investitionstätigkeit | -51 257 | -66 694 |
| Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeiten | | |
| Erwerb von Aktien konsolidierter Unternehmen | 0 | -1 040 |
| Kapitalerhöhung | 1 120 | 0 |
| Kapitalreserven | 148 880 | 0 |
| Netto Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit | 150 000 | -1 040 |
| Umrechnungsdifferenzen Fremdwährungen | -8 | -67 |
| Veränderung der flüssigen Mittel | -9 409 | 56 803 |
| Flüssige Mittel per 1. Januar | 144 700 | 87 897 |
| Flüssige Mittel per 31. Dezember | 135 291 | 144 700 |
| Veränderung der flüssigen Mittel | -9 409 | 56 803 |

Konsolidierter Nachweis der Eigenkapitalveränderungen für die am 31. Dezember 2020 und 2019 abgeschlossenen Geschäftsjahre.

| in KCHF | Aktienkapital | Eigene Aktien | Allgemeine Reserven | Kapitalreserven |
|--|----------------|---------------|---------------------|-----------------|
| Eigenkapital per 1. Januar 2019 | 140 000 | -25 | 19 706 | 0 |
| Umrechnungsdifferenzen Fremdwährungen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Transfer an die Reserven | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Erwerb von Aktien konsolidierter Unternehmen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Jahresergebnis | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Eigenkapital per 31. Dezember 2019 | 140 000 | -25 | 19 706 | 0 |
| Eigenkapital per 1. Januar 2020 | 140 000 | -25 | 19 706 | 0 |
| Umrechnungsdifferenzen Fremdwährungen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Transfer an die Reserven | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kapitalerhöhung | 1 120 | 0 | 0 | 148 880 |
| Jahresergebnis | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Eigenkapital per 31. Dezember 2020 | 141 120 | -25 | 19 706 | 148 880 |

Die allgemeinen Reserven bilden die gesetzliche Rücklage nach Art. 671 des Schweizerischen Obligationenrechts ab.

| Übrige Reserven | Umrechnungs- differenzen | Gewinn- vortrag | Jahres- ergebnis | Total ohne Minderheits- beteiligungen | Minderheits- anteile | Total |
|--------------------|-----------------------------|--------------------|---------------------|---|-------------------------|----------------|
| 169 503 | -279 | 4 792 | -8 014 | 325 683 | 497 | 326 180 |
| 0 | -67 | 0 | 0 | -67 | 0 | -67 |
| -8 181 | 0 | 167 | 8 014 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -514 | -514 |
| 0 | 0 | 0 | -4 459 | -4 459 | 17 | -4 442 |
| 161 322 | -346 | 4 959 | -4 459 | 321 157 | 0 | 321 157 |
| 161 322 | -346 | 4 959 | -4 459 | 321 157 | 0 | 321 157 |
| 0 | -8 | 0 | 0 | -8 | 0 | -8 |
| -5 548 | 0 | 1 088 | 4 459 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | 0 | | 0 | 150 000 | 0 | 150 000 |
| 0 | 0 | 0 | -164 609 | -164 609 | 0 | -164 609 |
| 155 775 | -354 | 6 047 | -164 609 | 306 540 | 0 | 306 540 |

Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung per 31. Dezember 2020

Allgemeine Informationen

Skyguide, Schweizerische Aktiengesellschaft für zivile und militärische Flugsicherung (nachstehend Skyguide), ist im Rahmen des von der Schweizerischen Eidgenossenschaft erteilten Mandats tätig. Dieses Mandat untersteht dem Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG) und den entsprechenden Verordnungen. Die Gesellschaft hat ihren Sitz an der Route de Pré-Bois 15-17, Meyrin (Schweiz).

Beziehungen zur Eidgenossenschaft

Die Schweizerische Eidgenossenschaft ist der Hauptaktionär von Skyguide. Gemäss dem Bundesgesetz über die Luftfahrt gehört die Kapitalmehrheit der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Laut Statuten der Gesellschaft muss diese Beteiligung mindestens 51% betragen. Eine Verringerung der Beteiligung der Eidgenossenschaft bedürfte einer Gesetzesänderung durch die Eidgenössischen Räte. Ein solcher Beschluss könnte unter gewissen Umständen dem Referendum unterstehen. Als Mehrheitsaktionär verfügt die Eidgenossenschaft über die Macht, alle Entscheidungen der Generalversammlung der Gesellschaft einschliesslich der Wahl der Verwaltungsratsmitglieder zu kontrollieren.

Geschäftsbeziehungen mit der Eidgenossenschaft

Skyguide unterhält verschiedene Geschäftsbeziehungen mit der Eidgenossenschaft oder anderen, sich in deren Mehrheitsbesitz befindlichen Gesellschaften. Diese Geschäfte umfassen unter anderem die Zahlung der gebührenbefreiten Flüge durch die Eidgenossenschaft. Diese Transaktionen werden zu den üblichen Marktbedingungen durchgeführt.

Grundlage für die Erstellung der konsolidierten Jahresrechnung

Die konsolidierte Jahresrechnung wurde in Übereinstimmung mit den gesamten Fachempfehlungen zur Rechnungslegung Swiss GAAP-FER und gemäss den spezifischen, in der Branche geltenden Regeln erstellt.

In Übereinstimmung mit den für diese Industrie spezifischen Regeln wendet Skyguide die «Grundsätze zur Festlegung der Gebühregrundlage für

Überflugsicherungsdienstleistungen und Grundsätze zur Berechnung der Einheitstarife» von Euro-control sowie die Flugsicherungsverordnung an. Die Behandlung der Unter- und Überdeckungen (siehe Geschäftsmodell) ergibt sich aus diesen Dokumenten. Die Konzernrechnung wurde nach dem Grundsatz der historischen Kosten erstellt, mit Ausnahme der zum Fair Value bewerteten Posten «Derivative Finanzinstrumente». Die Buchführung folgt dem Konzept der Periodenabgrenzung. Alle in den Konsolidierungskreis einbezogene Gesellschaften schliessen ihre Rechnung zum 31. Dezember ab.

Einschätzungen und Beurteilungen

Die Erstellung der Konzernrechnung nach Swiss GAAP FER verlangt gewisse Einschätzungen und Beurteilungen bezüglich der Rechnungslegung. Diese haben einen Einfluss auf die Aktiven und Passiven, Aufwände und Erträge sowie auf die Eventualverpflichtungen. Diese Einschätzungen und Beurteilungen werden regelmässig überprüft und basieren auf Erfahrungswerten der Vergangenheit und anderen Faktoren, insbesondere Erwartungen künftiger Ereignisse, von denen unter den gegebenen Umständen angenommen werden kann, dass sie eintreten können. Die tatsächlichen Ergebnisse können von diesen Einschätzungen abweichen. Die Konzernleitung überprüft die Einschätzungen und zugrunde liegenden Annahmen fortlaufend und passt diese, falls notwendig, an. Jegliche Änderungen werden in der Periode erfasst, in der die Einschätzung angepasst wurde.

Wichtigste Ereignisse

Das Jahr 2020 war von der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie geprägt, deren Ausmass und Folgen immer weiter zunahmen und die Luftfahrtindustrie in eine beispiellose Krise gestürzt haben. Der Verkehrseinbruch und die dadurch entstehende Unterdeckung haben sich erheblich auf die Finanzsituation von Skyguide ausgewirkt. Der Jahresabschluss 2020 ist daher nicht mit dem des Geschäftsjahres 2019 vergleichbar.

- Flugsicherungserträge (Erläuterung 1): Die Flugsicherungserträge beliefen sich per 31. Dezember 2020 auf CHF 259 Millionen (2019: 458 Millionen CHF) und verzeichneten im Vergleich zum 31. Dezember 2019 einen Rückgang um 43%.
- Personalkosten (Erläuterung 2): Skyguide hat Massnahmen umgesetzt, um die Personalkosten zu reduzieren. Dazu zählen die Einführung von Kurzarbeit, insbesondere für die Flugverkehrsleiter*innen, der Abbau von Ferienguthaben, das Aussetzen von Lohnerhöhungen und die Senkung des variablen Lohnanteils. Die erhaltenen Entschädigungen für Kurzarbeit belaufen sich auf CHF 8,2 Millionen. Des Weiteren wurde 2020 eine Umstrukturierungsrückstellung in Höhe von CHF 3,4 Millionen verbucht.
- Anlagevermögen: Trotz der Gesundheitskrise war keine Wertminderung der Aktiven erforderlich, da das Geschäftsmodell (siehe Beschreibung weiter unten in dieser Erläuterung) nicht in Frage gestellt wird und Skyguide weiterhin ausreichend Cashflow generieren wird, um ihre Geschäftstätigkeit und die erforderlichen Investitionen zu finanzieren. Die Verluste des Jahres 2020 im Zusammenhang mit dem Verkehrsrückgang werden gemäss dem Notfallplan der Europäischen Kommission für die Jahre 2020 und 2021 letztendlich den Fluggesellschaften in Rechnung gestellt. Zudem sind Flugsicherungsunternehmen, wie der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss ausgeführt hat, ein entscheidendes Element für die Luftfahrt und es müssen Finanzierungslösungen gefunden werden, um ihre Überlebensfähigkeit zu gewährleisten.
- Forderungen und Vorschüsse (Erläuterung 14): Der Nettobetrag der Gebührenforderungen per 31. Dezember 2020 ist im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 31% auf CHF 20,6 Millionen zurückgegangen. Grund hierfür ist der Rückgang der Geschäftstätigkeit trotz der von Skyguide ergriffenen Begleitmassnahmen. So wurden den Fluggesellschaften, die in besonderem Masse von den Auswirkungen der Pandemie betroffen waren, für das zweite Halbjahr 2020 Zahlungsverstundungen gewährt. Auf der Grundlage der Bewertung der Forderungen erfasste Skyguide im Geschäftsjahr 2020 zusätzliche Delkredere-Rückstellungen in Höhe von CHF 3,3 Millionen.
- Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte (Erläuterung 16): Der Betrag der einzunehmenden Erträge im Zusammenhang mit der Unterdeckung für das Jahr 2020 (CHF 145 Millionen) wird als Rückgang der Position «Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte» erfasst und nicht in der Erfolgsrechnung. Aufgrund des Ausmasses der Covid-19-Krise hat die Europäische Kommission für die Jahre 2020 und 2021 einen Notfallplan veröffentlicht, dessen Einziehungsfristen aussergewöhnlich lang sind und dessen Anwendungsmodalitäten noch bestimmt werden müssen. Um die durch diese Situation herbeigeführten Unsicherheiten widerzuspiegeln, hat sich Skyguide dazu entschlossen, die Kriterien für die Umsatzerfassung wie folgt zu präzisieren: Die Unterdeckungen können nur in der Erfolgsrechnung erfasst werden, sofern die Einziehungsmodalitäten und -fristen üblich, klar festgelegt und von allen Parteien anerkannt sind.
- Eigenkapital: Skyguide hat den Erlös aus der von der Schweizerischen Eidgenossenschaft zugesagten Kapitalerhöhung erhalten. Sie beläuft sich auf CHF 150 Millionen und wurde an der ausserordentlichen Generalversammlung am 28. Oktober 2020 genehmigt.
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen: Das Saldo ist infolge der Neuverhandlung der Zahlungsfristen der Lieferanten gestiegen. So stieg die Lieferantenschuld im Durchschnitt von 16 auf 21,5 Tage nach dem Kauf.
- Flüssige Mittel: Die Liberierung der Kapitalerhöhung im November ermöglichte es Skyguide, ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber ihren Mitarbeitenden und Lieferanten nachzukommen. Ende Dezember 2020 blieb das Liquiditätsniveau unter dem Niveau des Jahresanfangs (CHF -9,4 Millionen), ermöglichte es aber, die Geschäftstätigkeit zu sichern.

B. Fortführung der Geschäftstätigkeit

Die Massnahmen der Regierungen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie haben zu einem beispiellosen Rückgang des Luftverkehrsaufkommens und infolgedessen auch der Gebührenforderungen an die Benutzer geführt. Dies sorgte kurzfristig für ein hohes Mass an Unsicherheit und veranlasste das Management von Skyguide dazu, die Unterdeckungen des Jahres nicht als zu fakturierenden Ertrag zu erfassen. Das Geschäftsmodell von Skyguide ist jedoch nach wie vor nachhaltig und das Management ist zuversichtlich, dass das Unternehmen die Cashflows generieren kann, die zur Finanzierung seiner Aktivitäten und künftigen Investitionen erforderlich sind.

Der von der Europäischen Kommission veröffentlichte Notfallplan sieht die Weiterverrechnung der für 2020 und 2021 entgangenen Gewinne an die Fluggesellschaften ab 2023 vor. Zudem ist Skyguide als Flugsicherungsunternehmen ein entscheidendes Element für die Luftfahrtindustrie. Daher ist die Finanzierung des Unternehmens im Schweizer Luftfahrtgesetz (Artikel 40d) verankert. Im Jahr 2020 hat das Schweizer Parlament einer Kapitalerhöhung des Unternehmens in Höhe von CHF 150 Millionen und einer zusätzlichen Finanzierung von CHF 250 Millionen für 2021 zugestimmt.

Des Weiteren wurde Skyguide von der Schweizerischen Eidgenossenschaft eine Kreditlinie von CHF 200 Millionen gewährt, um es dem Unternehmen zu ermöglichen, einem eventuellen Liquiditätsmangel zu begegnen. Diese Kreditlinie ist bis 2025 gültig. Diese verschiedenen Elemente erlauben den Schluss, dass die Fortführung der Geschäftstätigkeit von Skyguide gesichert ist.

Konsolidierungskreis und -methode

Die konsolidierte Jahresrechnung umfasst die Rechnung von Skyguide sowie die in den Konsolidierungskreis einbezogenen Tochtergesellschaften.

Im Geschäftsjahr 2020 gab es keine Veränderungen des Konsolidierungskreises.

Im Konsolidierungskreis einbezogene Tochtergesellschaften von Skyguide

| Name der Gesellschaften | Tätigkeit | Land | 2020 | | 2019 | | 2019 | |
|-------------------------|---------------------|---------|------------------|------------------|------------------|------------------|---|---|
| | | | Beteiligung in % | Stimmanteil in % | Beteiligung in % | Stimmanteil in % | Durch Skyguide liberiertes nominales Aktienkapital (KCHF) | Durch Skyguide liberiertes nominales Aktienkapital (KCHF) |
| SkySoft-ATM SA | Softwareentwicklung | Schweiz | 100 | 100 | 95 | 100 | 100 | 95 |
| skynav SA | Holding | Belgien | 100 | 100 | 96 | 100 | 100 | 96 |
| swisscontrol SA | Inaktiv | Schweiz | 100 | 100 | 50 | 100 | 100 | 50 |

Skyguide konsolidiert diejenigen Gesellschaften gemäss der Methode der Vollkonsolidierung, an denen sie zu über 50% beteiligt ist oder direkt oder indirekt die ausschliessliche Kontrolle ausübt.

Die Aktiven und Passiven dieser Gesellschaften sowie die Aufwände und Erträge werden vollständig in die konsolidierte Jahresrechnung übernommen. Die etwaigen Anteile der Minderheitsaktionäre am Eigenkapital und am Jahresergebnis erscheinen in der konsolidierten Bilanz und der konsolidierten Erfolgsrechnung gesondert. Der Anteil der Minderheitsaktionäre wird separat im Eigenkapital ausgewiesen.

Die konzerninternen Forderungen, Schulden, Erträge, Aufwände und Gewinne werden bei der Konsolidierung eliminiert.

Umrechnung in Schweizer Franken

Die konsolidierte Jahresrechnung wird in Schweizer Franken (CHF) erstellt und in Tausend Schweizer Franken (KCHF) dargestellt. Die Tochtergesellschaften des Konzerns reichen ihre Finanzabschlüsse in Lokalwährung ein. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung der ausländischen Tochtergesellschaft (skynav SA) erfolgt zum Durchschnittskurs des Jahres, während die Bilanz zum Kurs am Bilanzstichtag gemäss den von der eidgenössischen Steuerverwaltung veröffentlichten Sätzen umgewandelt wird.

Die Umrechnungsdifferenzen, die bei der Umrechnung der Bilanzposten entstehen, werden im Eigenkapital verbucht. Die Umrechnungsdifferenz zwischen dem Ergebnis zum Durchschnittskurs und dem Bilanzergebnis wird im Eigenkapital verbucht.

Kapitalkonsolidierung

Der Buchwert der Beteiligungen wird durch die Verrechnung mit dem Anteil des zum Zeitpunkt des Erwerbs oder der Gründung der Tochtergesellschaften bewerteten Eigenkapitals eliminiert. Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der angelsächsischen Methode (purchase method).

Genehmigung der Konzernrechnung

Die konsolidierte Jahresrechnung wurde vom Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 24. Februar 2021 freigegeben und muss noch von der Generalversammlung am 3. Mai 2021 genehmigt werden.

Buchführungsgrundsätze und Bewertungsmethoden

Die Buchführungsgrundsätze von SkySoft-ATM SA und swisscontrol SA folgen den Buchführungsgrundsätzen von Skyguide. Skynav SA untersteht den belgischen Regeln. Jene Jahresrechnung wird an die Buchführungsgrundsätze von Skyguide angepasst. Die wichtigsten bei der Erstellung der Konzernrechnung von Skyguide verwendeten Buchführungsgrundsätzen werden nachfolgend erläutert.

Fremdwährungen

Berichtswährung

Die Bestandteile der Jahresrechnung von Skyguide werden in der Währung angegeben, die am besten der wirtschaftlichen Realität der Transaktion entspricht. Die Jahresrechnung wird in Schweizer Franken (CHF), der Berichtswährung von Skyguide, präsentiert.

Fremdwährungstransaktionen

Die Transaktionen in Fremdwährungen werden zum Schlusskurs des Vormonats in die Berichtswährung umgerechnet. Die aus der Abwicklung dieser Transaktionen sowie aus der Neubewertung der am Stichtag in Fremdwährungen erfassten Bilanzpositionen resultierenden Wechselkursgewinne und/oder -verluste werden in der Erfolgsrechnung erfasst, ausser wenn diese Transaktionen als «Cashflow Hedge» bezeichnet werden. In diesem Fall wird die Wechselkursdifferenz im Eigenkapital verbucht.

Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzanlagen unter 90 Tagen

Diese Position umfasst die Kontokorrentguthaben sowie kurzfristige Finanzanlagen unter 90 Tagen. Diese Transaktionen werden zu den Anschaffungskosten verbucht. Diese Positionen werden zum Schlusskurs des Abschlussmonats in die Berichtswährung umgerechnet.

Forderungen

Die Forderungen werden gemäss dem in Rechnung gestellten Betrag verbucht. Eine Delkredere-Rückstellung für Forderungsverluste erfolgt gestützt auf eine Überprüfung der offenen Posten am Ende des Zeitraums, wenn die entsprechenden Beträge mit hoher Wahrscheinlichkeit uneinbringlich sind. Eine endgültig uneinbringliche Forderung wird gelöscht.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Diese Position umfasst den im Voraus bezahlten, im folgenden Geschäftsjahr zu verbuchenden Aufwand sowie die einzunehmenden Erträge, inklusive die Unterdeckungen (siehe Erläuterung 15).

Wertschriften und assoziierte Gesellschaft

Die Wertschriften werden im Anlagevermögen ausgewiesen. Sie werden zu ihrem Marktwert am Stichtag bewertet. Die Neubewertungen sowie die Gewinne und Verluste aus dem Verkauf von Wertpapieren werden als Finanzertrag bzw. Finanzaufwand verbucht. Eine assoziierte Gesellschaft ist eine Beteiligung, an der ein massgeblicher Einfluss wahrgenommen werden kann. Von einem massgeblichen Einfluss ist dann auszugehen, wenn der Stimmenanteil mindestens 20%, aber weniger als 50% beträgt und keine beherrschende Stellung ausgeübt werden kann. Eine assoziierte Gesellschaft wird mittels der Equity-Methode erfasst. Das Ergebnis der assoziierten Gesellschaft wird in der Erfolgsrechnung separat ausgewiesen.

Sachanlagen

Die Sachanlagen werden zu den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Die Abschreibungen werden linear und aufgrund der folgenden Nutzungsdauer pro Sachanlagenkategorie berechnet. Die Abschreibungsdauern werden global anhand der folgenden Regeln abgeschätzt:

| Art der Sachanlagen | Abschreibungsdauer (Jahre) |
|--|---|
| Gebäude: Rohbau | 40 |
| Gebäude: Innen- und Ausseineinrichtungen | 10 bis 15 |
| Grundstücke | Keine Abschreibung |
| Anlagen im Bau | Keine Abschreibung |
| Gebäudeinfrastruktur | Gemäss der Restnutzungsdauer der entsprechenden Anlagen |
| Fahrzeuge | 5 bis 8 |
| Flugsicherungsanlagen: Gebäude | 40 |
| Flugsicherungsanlagen: Technische Anlagen | 15 bis 20 |
| Mobiliar | 5 bis 10 |
| Informatikmaterial (ohne Flugsicherungsanlagen) | 3 bis 8 |
| Messgeräte | 8 bis 15 |
| Instruktions- und Simulationsanlagen: Informatikmaterial | 4 bis 8 |
| Instruktions- und Simulationsanlagen: Technische Simulationsanlagen | 15 bis 20 |
| Instruktions- und Simulationsanlagen: Infrastruktur der Simulationsanlagen | 20 |

Die Nettoverluste aus der Ausserbetriebsetzung von Sachanlagen sind in der Erfolgsrechnung als «Ausserplanmässige Abschreibungen» verbucht. Die Zinsen auf Darlehen zur Finanzierung des Erwerbs von Sachanlagen werden gegebenenfalls in der Erfolgsrechnung unter «Finanzaufwand» verbucht. Die Kosten für Reparaturen und Wartung sind in der Erfolgsrechnung unter «Materialaufwand, Unterhalt und Wartung» verbucht. Bei grösseren Renovierungsarbeiten werden die Kosten aktiviert und über die Lebensdauer der ersetzten Teile abgeschrieben, jedoch maximal über die Restlaufzeit des zugrunde liegenden Aktivums. Die spezifisch einer Sachanlage zuzuordnenden Wechselkursgewinne und -verluste aus Deckungsgeschäften werden in der entsprechenden Sachanlageposition verbucht. Gemäss gängiger Praxis werden allfällige Forschungskosten (z.B. Kosten, die im Rahmen von Vorprojektphasen oder im Zusammenhang mit Machbarkeitsstudien entstehen) nicht aktiviert, sondern zum Zeitpunkt ihrer Entstehung als Aufwand verbucht.

Immaterielle Anlagen

Die immateriellen Anlagen werden zu den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Die Abschreibungen erfolgen linear und gestützt auf eine allgemeine Nutzungsdauer von drei bis acht Jahren. Die vom Unternehmen geschaffenen immateriellen Anlagen (vor allem Flugsicherungssoftware) werden aktiviert und ab

deren Inbetriebnahme in der Rubrik «Software» ausgewiesen. Seit 2019 wird die sich in Entwicklung befindliche Software in der Rubrik «Immaterielle Anlagen» ausgewiesen, sofern ihre Entwicklung im Jahr 2019 begonnen hat. Die früher begonnenen Entwicklungen werden auch weiterhin in der Rubrik «Anlagen im Bau» der Sachanlagen ausgewiesen. Die vom Unternehmen erworbenen immateriellen Anlagen sind in dieser Rubrik zu ihrem Anschaffungswert abzüglich Abschreibung enthalten.

Wertbeeinträchtigungen

Der Wert der Aktiven wird am Bilanzstichtag durch die Gesellschaft geprüft. Eine Schätzung des realisierbaren Nettowerts eines Aktivums wird durchgeführt, wenn Anzeichen einer dauerhaften Wertminderung festgestellt werden. Der realisierbare Nettowert entspricht dem Gebrauchswert.

Falls der realisierbare Nettowert eines Aktivums nicht festgelegt werden kann, nimmt Skyguide eine Schätzung anhand der kleinsten zahlungsmittelgenauerer Einheit vor, zu der das betroffene Aktivum gehört. Falls der Buchwert eines Aktivums höher als der Gebrauchswert ist, wird eine Wertminderung erfasst und in der Erfolgsrechnung verbucht.

Goodwill

Der Abschreibungszeitraum für den Goodwill wird bei der Anschaffung festgelegt. Die aktuelle Abschreibungsdauer beträgt fünf Jahre.

Finanzverbindlichkeiten

Alle Darlehen werden zum Zeitpunkt des Mittelzuflusses zum erhaltenen Nettowert verbucht. Das langfristige Darlehen wird anfänglich zum Nettowert und anschliessend zu den fortgeführten Anschaffungskosten verbucht.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Diese Position umfasst den im laufenden Jahr zu verbuchenden, jedoch erst im folgenden Geschäftsjahr zu bezahlenden Aufwand sowie die kurz- und langfristigen, im Voraus eingekommenen Erträge.

Rückstellungen

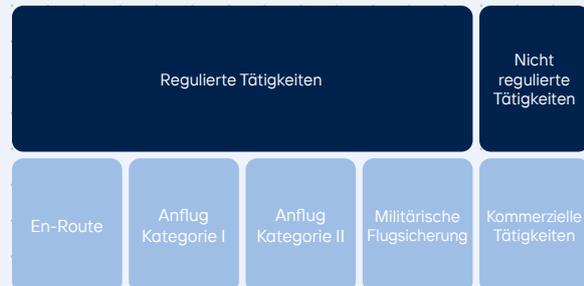
Eine Rückstellung wird dann gebildet, wenn das Unternehmen aus einem Ereignis der Vergangenheit eine Verpflichtung hat, deren Eintreten wahrscheinlich und deren Höhe und/oder Fälligkeit ungewiss, aber schätzbar ist.

Erträge

Die Erträge werden dann verbucht, wenn die Dienstleistung erbracht wurde. Die Beträge werden in der Erfolgsrechnung exklusive Steuern erfasst.

Geschäftsmodell

Das Geschäftsmodell von Skyguide besteht aus zwei grossen Bereichen, den regulierten und den nicht regulierten Tätigkeiten. Regulierte Tätigkeiten werden vorwiegend über Gebühren der Benutzer des Luftraums (En-Route, Anflug Kategorie I) oder über vertraglich vereinbarte Beträge (Anflug Kategorie II, militärische Flugsicherung) finanziert. Die nicht regulierten Tätigkeiten hingegen werden mit Erträgen aus Ausschreibungen auf dem freien Markt finanziert.



Gebührenabgrenzungen – En-Route und Anflug Kategorie I

Grundsätze

Die Tätigkeiten im Bereich En-Route und Anflug Kategorie I (Flughäfen Genf und Zürich) werden durch die Durchführungsverordnung Nr. 2019/317 (Grundsätze zur Festlegung eines Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen / Festlegung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste), sowie die Schweizer Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFS) geregelt.

Die Modalitäten dieses wirtschaftlichen Regulierungssystems werden für eine Zeitspanne, die «Referenzperiode» (RP) genannt wird, bestimmt. Für jede Referenzperiode werden die Strecken- und Anfluggebühren der Kategorie I im Rahmen eines auf nationaler und europäischer Ebene anerkannten Leistungsplans geregelt. Die aktuelle Referenzperiode deckt die Jahre 2020–2024 ab.

Die Hauptmerkmale sind wie folgt:

Für jedes Jahr des Referenzzeitraums werden im Voraus eine Kostenbasis (1) und eine Verkehrsprognose (2) festgelegt und in den Performance-Plan aufgenommen:

1. Der jährlich für die Finanzierung der Flugsicherungsdienste vorgesehene Kostenbetrag setzt sich zusammen aus den Kosten von Skyguide, den Kosten von MeteoSchweiz, den Kosten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und den Kosten von Eurocontrol. Die Gesamtheit dieser Kosten wird bezeichnet als «festgelegte Kosten». Jede Abweichung der Ist-Kosten von den festgelegten Kosten wird in die Ergebnisrechnung von Skyguide aufgenommen, sodass sich ein Gewinn oder ein Verlust ergibt. Eine gewisse Zahl von Anpassungen auf der Kostenseite ist dennoch vorgesehen, aufgrund von Inflation und sogenannten unkontrollierbaren Kosten (z.B. Kosten von Eurocontrol). Die inflationsbedingte Anpassung ist Gegenstand eines Übertrags ins Jahr $n + 2$. Ihrer Natur gemäss ist die Anpassung aufgrund von unkontrollierbaren Kosten Gegenstand eines Übertrags entweder ins Jahr $n + 2$ oder auf eines oder mehrere Jahre

des folgenden Referenzzeitraums beziehungsweise der beiden folgenden Referenzzeiträume.

2. Die Verkehrsprognose wird für jedes der im Performance-Plan enthaltenen Jahre durchgeführt und erfolgt auf der Grundlage der Informationen, die Eurocontrol zum Zeitpunkt der Erstellung des Plans zur Verfügung stellt. Die Prognose dient als Grundlage für die Berechnung des den Benutzern der Flugsicherungsdienste in Rechnung gestellten Gebührensatzes. Die Abweichung zwischen Ist-Verkehr und prognostiziertem Verkehr führt zu einem Ertragsüberschuss oder -mangel in Bezug auf die Deckung der festgelegten Kosten. Um die finanziellen Auswirkungen der Verkehrsschwankungen auszugleichen, wurde ein Mechanismus zur Risikoteilung eingerichtet, der nur für die festgelegten Kosten von Skyguide gilt.

Die ersten beiden Prozente bei einer Schwankung gehen vollständig zulasten von Skyguide und ebenso 30% der Verkehrsschwankung zwischen (+/-) 2% und (+/-) 10%. Die übrigen 70% sowie die Schwankungen jenseits von (+/-) 10% sind Gegenstand eines Übertrags auf die Benutzer im Jahr $n + 2$. So beläuft sich der maximale Verlust bzw. Gewinn, den Skyguide infolge von Verkehrsschwankungen verzeichnen kann, auf 4,4%: $2\% + 8\% * 30\%$. Beispiel: Liegt der Ist-Verkehr 6% unter dem Performance-Plan, trägt Skyguide 3,2% (die ersten beiden % sowie 30% der Schwankung zwischen 2% und 6%) des gesunkenen Verkehrsaufkommens und die Benutzer 2,8% (70% der Schwankung zwischen 2% und 6%).

Um den monetären Verlust/Gewinn zu ermitteln, wendet man die Verkehrsschwankung auf die festgelegten Kosten an.

Die übrigen Komponenten der festgelegten Kosten (MeteoSchweiz, BAZL, Eurocontrol, Aufgreifen der Überträge der Vorjahre) unterliegen nicht der Risikoteilung beim Verkehr. Das heisst, dass die Über- oder Unterdeckung aufgrund des Verkehrs, die in Bezug auf diese Kostenelemente generiert wird, mittels eines Übertrags auf die Benutzer im Jahr $n + 2$ vollständig kompensiert wird.

Für die oben erwähnten Überträge, die entweder aufgrund von Kosten oder aufgrund von Ertragsveränderungen entstehen, werden Rückstellungen in dem Jahr vorgenommen, in dem sie auftreten (Bildung von Überträgen).

- Ein positiver Übertrag entspricht einer Kostenunterdeckung und wird in der Erfolgsrechnung dazu gerechnet. Die Gegenbuchung in der Bilanz findet sich unter «Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte».
- Ein negativer Übertrag entspricht einer Kostenüberdeckung und wird in der Erfolgsrechnung in Abzug verbucht. Die Gegenbuchung in der Bilanz findet sich unter «andere langfristige Verbindlichkeiten».

Die Überträge werden bei der Tarifberechnung in dem Jahr berücksichtigt, auf das sie übertragen werden. Dies führt im betreffenden Jahr zu einer Zunahme resp. Abnahme der Erträge durch eine Erhöhung oder Reduktion der Einheitstarife. Da diese Ertragsentwicklung bereits in dem Jahr erfasst wurde, in dem sie entstanden ist, wird deren Auswirkung auf die Erfolgsrechnung im betroffenen Jahr durch die Übernahme der Überträge neutralisiert.

Angesichts der aussergewöhnlichen Umstände im Zusammenhang mit den Folgen der Gesundheitskrise wurden im Jahr 2020 die Kriterien für die Erfassung der Unterdeckungen in der Erfolgsrechnung gemäss der Beschreibung unter der Rubrik «Wichtige Ereignisse» präzisiert.

En-Route

Für die Streckenflugtätigkeit wurde bis Ende 2011 das Gebührensystem der vollen Kostendeckung angewendet. Seit 2012 wird das Gebührensystem der vollen Kostendeckung durch das oben erwähnte beschriebene wirtschaftliche Regulierungssystem ersetzt.

Anflug Kategorie I (Landesflughäfen)

Zur Kategorie I gehören die Flughäfen von Genf und Zürich. Für diese Flughäfen wurde das Gebührensystem der vollen Kostendeckung bis Ende 2014 angewendet. Seit 2015 gilt dasselbe wirtschaftliche Regulierungssystem sowie dieselbe Referenzperiode wie bei der Streckenflugtätigkeit.

Basis der Rechnungsstellung – Anflug Kategorie II (Regionale zivile Flugplätze)

Zur Kategorie II gehören die regionalen zivilen Flugplätze Bern-Belp, Buochs, Grenchen, La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, Lugano-Agno, Sion und St. Gallen-Altenrhein.

Seit 2017 liegt die Zuständigkeit für die Finanzierung der Flugsicherungsdienste bei den regionalen Zivilflugplätzen. Jeder Flugplatz stellt eine spezifische Tarifzone mit festgelegten Flugsicherungsgebühren dar. Skyguide stellt ihre Leistungen den Flugplatzhaltern in Rechnung.

Basis der Rechnungsstellung – Militärische Flugsicherung

Die von Skyguide für die Schweizer Luftwaffe erbrachten Dienstleistungen werden nach dem Grundsatz der vollen Kostendeckung geregelt. Eine vierteljährlich an Skyguide zu zahlende Pauschalentschädigung wurde im Rahmen eines Dienstleistungsvertrags festgelegt. Eine Abrechnung ist Ende Jahr erstellt. Grundsätzlich wird der Saldo zwischen Ertrag und Kosten der Tätigkeit am Jahresende zurückgestellt und im Folgejahr ausgeglichen; entweder zugunsten der Luftwaffe oder zugunsten von Skyguide.

Finanzinstrumente und Derivate

Skyguide nutzt derivative Finanzprodukte zur Absicherung bestimmter Wechselkurs- und/oder Zinsrisiken im Zusammenhang mit dem normalen Verlauf der Geschäftstätigkeit. Diese Instrumente werden auf der Grundlage des Transaktionsdatums («trade date») verbucht. Die derivativen Finanzinstrumente bestehen aus Devisenterminkontrakten, Devisenoptionen, gekreuzten Devisen-Swaps sowie Zins-Swaps und -Swaptions.

Der Gewinn oder Verlust aus der Neubewertung dieser Instrumente zur Fair-Value-Absicherung wird in der Erfolgsrechnung oder im Eigenkapital verbucht. Die Zahlungsströme, die ein Wechselkursrisiko mit sich bringen, betreffen hauptsächlich die Erträge aus Tätigkeiten im Bereich En-Route und den Erwerb von Anlagen in Devisen. Zinskontrakte betreffen im Wesentlichen von Skyguide aufgenommene langfristige Darlehen. Der aus der Neubewertung der Cashflow-Absicherungsinstrumente zum Fair Value stammende, nicht realisierte Gewinn oder Verlust wird im Eigenkapital verbucht, sofern die Risikoabsicherung effizient ist. Diese Effizienz muss gegebenenfalls überprüft werden. Wird das Instrument als ineffizient betrachtet, wird der kumulierte Gewinn oder Verlust aus der Neubewertung zum Fair Value unverzüglich in der Erfolgsrechnung verbucht.

Wenn die von einem Absicherungsinstrument abgesicherte Position ein Anlagevermögen ist, werden die vorher im Eigenkapital aufgeführten kumulierten Gewinne und Verluste dieses Absicherungsinstrumentes in den Kosten für den Erwerb des Anlagepostens verbucht. Wenn die abgesicherte Position ein Finanzierungsinstrument ist, werden die entsprechenden kumulierten Gewinne und Verluste des Absicherungsinstrumentes als Teil des Darlehens verbucht und über die Laufzeit des Darlehens abgeschrieben.

Vorsorgeplan

Der Konzern trägt die Kosten der beruflichen Vorsorge sämtlicher Mitarbeiter sowie deren Hinterbliebenen aufgrund der gesetzlichen Vorschriften. Alle Vorsorgepläne unterstehen dem Schweizer Recht. Die Vorsorgeverbindlichkeiten sowie das zu ihrer Deckung dienende Vermögen werden von einer juristisch unabhängigen Vorsorgeeinrichtung verwaltet.

Die Organisation, Verwaltung und Finanzierung der Vorsorgepläne richten sich nach dem Gesetz (BVG), der Stiftungsurkunde sowie den geltenden Vorsorgeereglementen.

Geschäfte mit nahe stehenden Personen

Gemäss der Norm Swiss GAAP-FER 15 gelten die Geschäfte mit der Eidgenossenschaft, einschliesslich der Departemente und anderer Gesellschaften, bei denen der Bund Mehrheitsaktionär ist, nicht als Geschäfte mit nahe stehenden Personen. Im Jahr 2020 hatte Skyguide ein Darlehen über KCHF 3 155 (2019: KCHF 3 417) an eine indirekt zu 25% gehaltene Gesellschaft gewährt. Die Bedingungen dieses Darlehens entsprachen den Marktbedingungen.

Risikomanagement

Risikobeurteilung

Um zur Erreichung der gesetzten Geschäftsziele beizutragen, hat Skyguide einen systematischen und umfassenden Prozess für das Risikomanagement eingeführt. Das Enterprise Risk Management (ERM), das als Instrument der Corporate Governance im Unternehmen eingeführt wurde, liefert einen Beitrag an die Transparenz und die angemessene Berücksichtigung der Risiken bei der Entscheidungsfindung. Alle Risiken strategischer, finanzieller, betrieblicher und reglementarischer Art werden identifiziert und entsprechend ihrer Eintretenswahrscheinlichkeit und Wirkung quantifiziert; sie werden in einer Risikomatrix erfasst und gewichtet. Die Schlüsselrisiken werden regelmässig überprüft und Anpassungen wenn nötig vorgenommen. Der Verwaltungsrat überprüft diese Schlüsselrisiken formell zwei Mal pro Jahr.

Wechselkursrisiko

Der Schweizer Franken ist die Berichtswährung des Konzerns. Skyguide erhält einen erheblichen Teil ihrer Erträge in Euro. Die Ausgaben werden mehrheitlich in Schweizer Franken und Euro getätigt. Die Wechselkursschwankungen gegenüber dem Schweizer Franken können sich somit stark auf die Unternehmensergebnisse auswirken. Zur Verringerung dieses Risikos tätigt das Unternehmen unter Beachtung der vom Verwaltungsrat genehmigten Regeln bestimmten Deckungsgeschäfte (Optionen, Devisentermingeschäfte, Swaps, usw.) auf dem Devisenmarkt.

Das Hauptziel dieses Risikomanagements ist:

- a) das Vermeiden von erheblichen Wechselkursverlusten bei Positionen gegenüber der Berichtswährung und
- b) die Beschränkung der Ertragsschwankungen im Zusammenhang mit den Kursfluktuationen der Fremdwährungen.

Zinsrisiko

Skyguide zielt vor allem auf einen Schutz vor einem erheblichen Anstieg des Nettozinsaufwandes aufgrund der Marktzinsschwankungen ab. Wegen der Position als Nettokreditnehmer erfolgt das Zinsrisikomanagement vor allem in Bezug auf das Verhältnis zwischen dem festverzinslichen und dem variabel verzinslichen Teil der Nettoschulden. Um die negativen Auswirkungen des Nettozinsaufwandes im Zusammenhang mit einem möglichen Marktzinsanstieg zu begrenzen, behält Skyguide einen festverzinslichen Anteil der Nettoschulden von mindestens 50% bei.

Liquiditätsrisiko

Skyguide trägt dieses Risiko beim Ausfall von Forderungen oder bei einem Refinanzierungsproblem. Die Liquiditätslage des Konzerns wird proaktiv überwacht, um sicherzustellen, dass Skyguide ihren Verpflichtungen jederzeit nachkommen kann.

Kreditrisiko

Die Gesellschaft ist dem Kreditrisiko hauptsächlich gegenüber den Fluggesellschaften als Kunden von Skyguide ausgesetzt.

Abhängigkeit von der nationalen Fluggesellschaft: Swiss und Lufthansa machen fast 24% der von Skyguide insgesamt eingenommenen Gebühren aus (2019: fast 26%).

Die 15 grössten Kunden machen fast 61% der eingenommenen Gebühren aus (2019: fast 62%).

Ein Geschäftsrückgang dieser Kunden würde sich negativ auf den Ertrag des Unternehmens auswirken.

Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung per 31. Dezember 2020

1. Betriebserträge – Segmentberichterstattung

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|
| Streckenflugsicherungs-Ertrag (SFS) | 118 015 | 244 585 |
| Anflugsicherungs-Ertrag (AFS) | 70 515 | 125 043 |
| Entschädigung der Luftwaffe | 40 779 | 41 173 |
| Beiträge der Eidgenossenschaft | 17 601 | 34 622 |
| Übrige Flugsicherungserträge | 12 504 | 12 678 |
| Total Flugsicherungserträge | 259 414 | 458 101 |
| Übernahme von Über- und (Unter-)deckungen | 22 734 | -1 997 |
| Überträge von (Über-) und Unterdeckungen | -14 633 | -31 375 |
| Total Übernahmen und Überträge | 8 100 | -33 372 |
| Total Flugsicherungserträge, nach Übernahmen und Überträge | 267 515 | 424 729 |
| Übrige Betriebserträge | 12 964 | 13 788 |
| Gewinn aus dem Verkauf von Sachanlagen | 15 | 207 |
| Total übrige Betriebserträge | 12 979 | 13 995 |
| Total Betriebserträge – netto | 280 494 | 438 724 |

Die Flugsicherungserträge werden wie folgt aufgeteilt:

- Streckenflugsicherung (SFS);
- Anflugsicherung an und ab Schweizer Flughäfen (AFS);
- Dienstleistungen an die Luftwaffe, die für die Hoheit über den Luftraum unentbehrlich sind.

Die geografische Abdeckung des von der Skyguide verwalteten Luftraums geht über die nationalen Grenzen hinaus und umfasst auch Lufträume in Frankreich, Italien, Österreich und Deutschland.

Die Position «Übriger Flugsicherungsertrag» umfasst die Einnahmen aus Verträgen für Wartung und Unterhalt, Instruktion, Ausbildung und technische Beratung.

2. Personalkosten

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|--------------------------------|----------------|----------------|
| Löhne und Zulagen | 217 723 | 233 442 |
| Vergütungen und Zulagen | 10 553 | 11 661 |
| Sozialversicherungen | 74 616 | 70 590 |
| Übrige Personalkosten (brutto) | 9 581 | 12 592 |
| Kapitalisierte interne Stunden | -18 382 | -24 997 |
| Total Personalkosten | 294 091 | 303 288 |

Die Vergütungen und Zulagen sind im Wesentlichen auf Arbeitsstunden ausserhalb der regulären Arbeitszeit zurückzuführen.

Die Sozialversicherungen umfassen die Arbeitgeberbeiträge an die berufliche Vorsorge gemäss nachfolgender Tabelle:

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---------------------------|--------|--------|
| Beiträge des Arbeitgebers | 51 628 | 46 401 |

Die durchschnittliche Anzahl Personaleinheiten einschliesslich der Auszubildenden betrug 1 533 im Jahr 2020 gegenüber 1 523 im Jahr 2019.

3. Beitrag Eurocontrol

Als Mitglied von Eurocontrol übernahm die Eidgenossenschaft diesen Beitrag bis Ende 2010. Seitdem tut dies die Skyguide, da sie einen Beitrag der Eidgenossenschaft erhält (siehe Erläuterung 1).

4. Meteo Aufwand

2019 hat MeteoSchweiz die Skyguide in Rechnung gestellten Kosten nach unten korrigiert. Zudem wurde diese Kostensenkung rückwirkend auf die Jahre 2015–2018 angewandt. Dieser einmalige Effekt kommt in der Jahresrechnung 2019 zum Ausdruck, die Rückzahlungen von MeteoSchweiz erfolgen hingegen von 2020 bis 2022 (siehe Erläuterung 16). Dies erklärt, warum der MeteoSchweiz-Aufwand 2020 über dem von 2019 liegt.

5. Verwaltungsaufwand

Der Verwaltungsaufwand beinhaltet Kosten von Zulieferern sowie von Materialkäufen einer Filiale im Betrag von KCHF 1045 (2019: KCHF 1946).

6. Nettodelkredere

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Bildung / (Auflösung) Delkredere (SFS) | 154 | - 37 |
| Bildung / (Auflösung) Delkredere (AFS) | - 133 | 2 104 |
| Bildung / (Auflösung) Delkredere (übrige) | 3 272 | 300 |
| Total Delkredere, netto | 3 293 | 2 367 |

7. Ausserplanmässige Abschreibungen

2020 wurden ausserplanmässige Abschreibungen im Betrag von KCHF 276 verbucht (2019: KCHF 1241).

8. Finanzertrag

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|
| Zinsertrag | 107 | 121 |
| Devisentransaktionsverluste und -gewinne – Nettogewinn | 35 | 0 |
| Erträge auf Devisendeckungsinstrumenten | 0 | 2 |
| Übriger Finanzertrag | 0 | 50 |
| Total Finanzertrag | 142 | 173 |

9. Finanzaufwand

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Zinsaufwand | 5 024 | 4 834 |
| Devisentransaktionsverluste und -gewinne – Nettoverlust | 465 | 1 170 |
| Verluste auf Devisendeckungsinstrumenten | 5 | 134 |
| Übriger Finanzaufwand | 131 | 25 |
| Total Finanzaufwand | 5 625 | 6 163 |

10. Steuern

Gemäss Artikel 40e des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 ist Skyguide von jeder Besteuerung durch Bund, Kantone und Gemeinden befreit, vorbehaltlich der Mehrwertsteuer und der Verrechnungssteuer.

Die anderen Gesellschaften sind in ihrem jeweiligen Land steuerpflichtig.

11. Übernahme von Über- und (Unter-)deckungen

Bei der Streckenflugtätigkeit ebenso wie bei den Anflugtätigkeiten der Kategorie I betrifft die Übernahme die im Jahr n – 2 generierte Überdeckung.

Diese Position wurde zuvor nach dem Ergebnis nach Steuern aufgeführt und wird jetzt aufgrund des direkten Zusammenhangs mit der Geschäftstätigkeit in den Abschnitt «Betriebsergebnis» umklassiert.

12. Überträge von (Über-) und Unterdeckungen

Diese Position umfasst den Übertrag der Aufwandsunter- und/oder -überdeckung der Streckenflug- und Anflugtätigkeiten Kategorie I des Jahres n auf die Folgejahre. Die Über-/Unterdeckungen in Zusammenhang mit dem Luftverkehrsvolumen und der Inflation werden im Jahr n + 2 auf die Lufttraumbenutzer übertragen. Die Über-/Unterdeckungen in Zusammenhang mit unvorhersehbaren Kosten werden auf die folgende Referenzperiode übertragen.

Im Jahr 2020 wird der Übertrag der Unterdeckungen von CHF 145 Millionen als Rückgang der Position «Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte» erfasst (siehe Wichtigste Ereignisse).

Diese Position wurde zuvor nach dem Ergebnis nach Steuern aufgeführt und wird jetzt aufgrund des direkten Zusammenhangs mit der Geschäftstätigkeit in den Abschnitt «Betriebsergebnis» umklassiert.

13. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzanlagen unter 90 Tagen

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|--|----------------|----------------|
| Flüssige Mittel | 95 291 | 144 700 |
| Kurzfristige Finanzanlagen unter 90 Tagen | 40 000 | 0 |
| Total flüssige Mittel und kurzfristige Finanzanlagen unter 90 Tagen | 135 291 | 144 700 |
| Durchschnittlicher Zinssatz der kurzfristigen Anlagen (%) | -0.42 | 0 |
| Durchschnittliche Dauer der kurzfristigen Anlagen (Tage) | 136 | 0 |

14. Forderungen und Vorschüsse

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|---------------|---------------|
| Gebührenforderungen | 20 661 | 30 123 |
| Übrige Forderungen | 35 009 | 43 301 |
| Andere Forderungen im Zusammenhang mit den Personalkosten | 29 058 | 2 094 |
| Ausstehende MWST | 2 202 | 2 065 |
| Delkredere | -5 929 | -3 380 |
| Total Forderungen und Vorschüsse | 81 001 | 74 203 |

15. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Einzunehmende Erträge: übrige | 12 779 | 19 055 |
| Vorausbezahlter Aufwand | 5 189 | 5 803 |
| Total aktive Rechnungsabgrenzungsposten | 17 968 | 24 858 |

16. Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte (brutto) | 144 903 | 0 |
| Regulatorische Abgrenzungen | -144 903 | 0 |
| Übrige | 6 276 | 9 621 |
| Total Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte | 6 276 | 9 621 |

Die Position «Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte (brutto)» umfasst die einzunehmenden Erträge im Zusammenhang mit der 2020 generierten Unterdeckung in Höhe von CHF 145 Millionen. Skyguide wird diese Unterdeckungen ab 2023 in den Tarif aufnehmen, der den Fluggesellschaften gemäss den noch zu definierenden Modalitäten in Rechnung gestellt werden wird (siehe wichtige Ereignisse).

Die Position «Übrige» umfasst hauptsächlich den von MeteoSchweiz zu erhaltenden Betrag (siehe Erläuterung 4) sowie ein 2019 gewährtes Darlehen in Höhe von KCHF 3155 (2019: KCHF 3417) an eine indirekt zu 25% gehaltene Gesellschaft.

17. Sachanlagen

| in KCHF | Gebäude | Grundstücke | Total Grundstücke und Gebäude | Anlagen im Bau | Infrastruktur Gebäude |
|--|-----------------|--------------|-------------------------------------|----------------|--------------------------|
| Anschaffungswerte | | | | | |
| Stand per 1. Januar 2019 | 266 595 | 2 227 | 268 822 | 82 731 | 38 030 |
| Zugänge | 400 | 0 | 400 | 45 647 | 2 018 |
| Umbuchungen | 5 140 | 0 | 5 140 | -53 560 | 5 413 |
| Abgänge | -828 | 0 | -828 | -1 159 | -683 |
| Stand per 31. Dezember 2019 | 271 307 | 2 227 | 273 534 | 73 659 | 44 778 |
| Abschreibungen | | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen per 1. Januar 2019 | -162 116 | 0 | -162 116 | 0 | -22 427 |
| Abschreibungen | -9 363 | 0 | -9 363 | 0 | -2 026 |
| Ausserplanmässige Abschreibungen | 0 | 0 | 0 | -1 159 | 0 |
| Kumulierte Abschreibungen der Umbuchungen | 0 | 0 | 0 | 1 159 | 0 |
| Kumulierte Abschreibungen der Abgänge | 828 | 0 | 828 | 0 | 683 |
| Kumulierte Abschreibungen per 31. Dezember 2019 | -170 651 | 0 | -170 651 | 0 | -23 770 |
| Buchwert per 31. Dezember 2019 | 100 656 | 2 227 | 102 883 | 73 659 | 21 008 |
| Anschaffungswerte | | | | | |
| Stand per 1. Januar 2020 | 271 307 | 2 227 | 273 534 | 73 659 | 44 778 |
| Zugänge | 164 | 0 | 164 | 30 728 | 428 |
| Umbuchungen | 2 579 | 0 | 2 579 | -47 634 | 5 531 |
| Abgänge | -49 | 0 | -49 | -218 | 0 |
| Stand per 31. Dezember 2020 | 274 001 | 2 227 | 276 228 | 56 535 | 50 737 |
| Abschreibungen | | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen per 1. Januar 2020 | -170 651 | 0 | -170 651 | 0 | -23 770 |
| Abschreibungen | -7 738 | 0 | -7 738 | 0 | -2 417 |
| Ausserplanmässige Abschreibungen | 0 | 0 | 0 | -218 | 0 |
| Kumulierte Abschreibungen der Umbuchungen | 0 | 0 | 0 | 218 | 0 |
| Kumulierte Abschreibungen der Abgänge | 49 | 0 | 49 | 0 | 0 |
| Kumulierte Abschreibungen per 31. Dezember 2020 | -178 340 | 0 | -178 340 | 0 | -26 187 |
| Buchwert per 31. Dezember 2020 | 95 661 | 2 227 | 97 888 | 56 535 | 24 550 |

| Fahrzeuge | Flug- sicherungs- anlagen (FS-A) | Mobiliar | EDV-Material (ohne FS-A) | Messgeräte | Ausbildungs und Simula- tionsanlagen | Total Sach- anlagen ohne Grundstücke und Gebäude | Total |
|---------------|---|----------------|-----------------------------|---------------|--|---|-----------------|
| 1 883 | 239 481 | 20 300 | 7 583 | 9 139 | 6 298 | 405 445 | 674 267 |
| 55 | 3 703 | 236 | 925 | 30 | 582 | 53 196 | 53 596 |
| 0 | 22 189 | 0 | 338 | 0 | 15 | -25 605 | -20 465 |
| -156 | -2 106 | -637 | -3 139 | -5 | -412 | -8 297 | -9 125 |
| 1 782 | 263 267 | 19 899 | 5 707 | 9 164 | 6 483 | 424 739 | 698 273 |
| -1 363 | -160 419 | -18 954 | -5 427 | -8 366 | -4 670 | -221 626 | -383 742 |
| -147 | -14 995 | -384 | -976 | -167 | -537 | -19 232 | -28 595 |
| -8 | -16 | -2 | -1 | 0 | 0 | -1 186 | -1 186 |
| 8 | 16 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 186 | 1 186 |
| 149 | 2 088 | 635 | 3 138 | 5 | 412 | 7 110 | 7 938 |
| -1 361 | -173 326 | -18 703 | -3 265 | -8 528 | -4 795 | -233 748 | -404 399 |
| 421 | 89 941 | 1 196 | 2 442 | 636 | 1 688 | 190 991 | 293 874 |
| 1 782 | 263 267 | 19 899 | 5 707 | 9 164 | 6 483 | 424 739 | 698 273 |
| 64 | 4 601 | 176 | 654 | 0 | 72 | 36 723 | 36 887 |
| 0 | 5 391 | 1 796 | 6 | 0 | 56 | -34 854 | -32 275 |
| -30 | 0 | -13 | -76 | 0 | 0 | -337 | -386 |
| 1 816 | 273 259 | 21 858 | 6 291 | 9 164 | 6 611 | 426 271 | 702 499 |
| -1 361 | -173 326 | -18 703 | -3 265 | -8 528 | -4 795 | -233 748 | -404 399 |
| -137 | -15 688 | -495 | -996 | -142 | -516 | -20 390 | -28 129 |
| 0 | 0 | 0 | -32 | 0 | 0 | -250 | -250 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 218 | 218 |
| 30 | 0 | 13 | 76 | 0 | 0 | 119 | 168 |
| -1 468 | -189 014 | -19 185 | -4 217 | -8 670 | -5 311 | -254 052 | -432 392 |
| 348 | 84 245 | 2 673 | 2 073 | 494 | 1 300 | 172 219 | 270 107 |

18. Immaterielle Anlagen

| in KCHF | Software in Entwicklung | Software | Goodwill | Übrige | Total |
|--|----------------------------|-----------------|---------------|------------|-----------------|
| Anschaffungswerte | | | | | |
| Stand per 1. Januar 2019 | 0 | 361 039 | 1 106 | 14 | 362 159 |
| Zugänge | 1 787 | 8 326 | 615 | 0 | 10 728 |
| Umbuchungen | 0 | 20 465 | 0 | 0 | 20 465 |
| Abgänge | 0 | -4 105 | 0 | 0 | -4 105 |
| Stand per 31. Dezember 2019 | 1 787 | 385 725 | 1 721 | 14 | 389 247 |
| Abschreibungen | | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen per 1. Januar 2019 | 0 | -230 043 | -1 106 | -14 | -231 163 |
| Abschreibungen | 0 | -33 821 | -62 | 0 | -33 883 |
| Ausserplanmässige Abschreibungen | 0 | -55 | 0 | 0 | -55 |
| Kumulierte Abschreibungen der Umbuchungen | 0 | 55 | 0 | 0 | 55 |
| Kumulierte Abschreibungen der Abgänge | 0 | 4 050 | 0 | 0 | 4 050 |
| Kumulierte Abschreibungen per 31. Dezember 2019 | 0 | -259 814 | -1 168 | -14 | -260 996 |
| Buchwert per 31. Dezember 2019 | 1 787 | 125 911 | 553 | 0 | 128 251 |
| Anschaffungswerte | | | | | |
| Stand per 1. Januar 2020 | 1 787 | 385 725 | 1 721 | 14 | 389 247 |
| Zugänge | 2 508 | 12 371 | 0 | 0 | 14 879 |
| Umbuchungen | -287 | 32 562 | 0 | 0 | 32 275 |
| Abgänge | 0 | -61 | 0 | 0 | -61 |
| Stand per 31. Dezember 2020 | 4 008 | 430 597 | 1 721 | 14 | 436 340 |
| Abschreibungen | | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen per 1. Januar 2020 | 0 | -259 814 | -1 168 | -14 | -260 996 |
| Abschreibungen | 0 | -34 045 | -123 | 0 | -34 168 |
| Ausserplanmässige Abschreibungen | 0 | -26 | 0 | 0 | -26 |
| Kumulierte Abschreibungen der Umbuchungen | 0 | 61 | 0 | 0 | 61 |
| Kumulierte Abschreibungen der Abgänge | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kumulierte Abschreibungen per 31. Dezember 2020 | 0 | -293 824 | -1 291 | -14 | -295 129 |
| Buchwert per 31. Dezember 2020 | 4 008 | 136 773 | 430 | 0 | 141 211 |

Seit 2019 wird die sich in Entwicklung befindliche Software in der Rubrik «Immaterielle Anlagen» ausgewiesen, wenn ihre Entwicklung im Jahr 2019 begonnen hat. Die früher begonnenen Entwicklungen werden auch weiterhin in der Rubrik «Anlagen im Bau» der Sachanlagen ausgewiesen.

Der Betrag der festen Verbindlichkeiten gegenüber Lieferanten für den Erwerb von Sachanlagen und immateriellen Anlagen belief sich am 31. Dezember 2020 auf KCHF 10 454 (31. Dezember 2019: KCHF 12 810).

19. Derivative Finanzinstrumente

| in KCHF | Vertragswerte – netto | | Positiver Fair Value | | Negativer Fair Value | |
|---|-----------------------|---------------|----------------------|----------|----------------------|----------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Deviseninstrumente | | | | | | |
| Devisenterminkontrakte | 0 | 13 023 | 0 | 5 | 0 | 0 |
| Devisenoptionen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Währungsswap | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Deviseninstrumente | 0 | 13 023 | 0 | 5 | 0 | 0 |
| Total in den Aktiven und Passiven erfasster Fair Value der derivativen Instrumente | | | 0 | 5 | 0 | 0 |

Die Fälligkeiten der Absicherungen der derivativen Finanzinstrumente betragen:

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|--|------|--------|
| Im ersten Jahr | 0 | 13 023 |
| Im zweiten Jahr | 0 | 0 |
| Im dritten bis und mit im fünften Jahr | 0 | 0 |
| Nach dem fünften Jahr | 0 | 0 |

20. Erhaltene Vorschüsse und übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Andere Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Personalkosten | 1 075 | 1 553 |
| Zu zahlende Mehrwertsteuer | 2 948 | 6 639 |
| Andere Verbindlichkeiten | 1 851 | 1 701 |
| Total erhaltene Vorschüsse und übrige kurzfristige Verbindlichkeiten | 5 874 | 9 893 |

21. Passive Rechnungsabgrenzungsposten

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|---------------|---------------|
| Vorausbezahlte AFS-Gebühren | 1 842 | 2 231 |
| Vorausbezahlte SFS-Gebühren | 17 415 | 20 502 |
| Vorausbezahlte Erträge: übrige | 20 003 | 21 905 |
| Aufgelaufene Kosten | 29 612 | 28 167 |
| TOTAL PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | 68 872 | 72 805 |

Bestimmte Beträge sind nur im Fall einer Verletzung von Vertragsbestimmungen durch Skyguide fällig.

22. Kurzfristige Rückstellungen

| in KCHF | Rechtsstreitigkeiten | Personal- Bezogen | Übrige | Total kurzfristige Rückstellungen |
|------------------------------|----------------------|----------------------|--------------|--------------------------------------|
| Per 1. Januar 2019 | 250 | 4 844 | 7 594 | 12 688 |
| Bildungen | 129 | 3 038 | 250 | 3 417 |
| Verwendungen | -132 | -1 897 | -303 | -2 332 |
| Auflösungen | -67 | -205 | -2 619 | -2 891 |
| PER 31. DEZEMBER 2019 | 180 | 5 780 | 4 922 | 10 882 |
| Per 1. Januar 2020 | 180 | 5 780 | 4 922 | 10 882 |
| Bildungen | 23 | 5 421 | 250 | 5 694 |
| Verwendungen | -23 | -2 762 | -1 876 | -4 661 |
| Auflösungen | 0 | -1 224 | -449 | -1 673 |
| PER 31. DEZEMBER 2020 | 180 | 7 215 | 2 847 | 10 242 |

23a. Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------|
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | | |
| Darlehen von Finanzinstituten | 200 000 | 0 |
| Zinsswap Glattstellung | -930 | 0 |
| Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 199 070 | 0 |

| Die Finanzverbindlichkeiten sind innerhalb folgender Fristen rückzahlbar: | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|
| Im ersten Jahr | 200 000 | 0 |
| Im zweiten Jahr | 0 | 200 000 |
| Im dritten bis fünften Jahr | 0 | 0 |
| Nach dem fünften Jahr | 0 | 0 |
| Total | 200 000 | 200 000 |

| in % | 2020 | 2019 |
|---|--------|--------|
| Gewichteter durchschnittlicher Zinssatz | 2,2312 | 2,2312 |

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|
| Zinssatzstruktur der Finanzverbindlichkeiten | | |
| Finanzverbindlichkeiten mit festem Zinssatz | 200 000 | 200 000 |
| Total | 200 000 | 200 000 |

Der aktuelle Wert der Finanzverbindlichkeiten weicht nicht erheblich von ihrem Buchwert ab.
Im Zusammenhang mit den Finanzverbindlichkeiten wurden keinerlei Bürgschaften oder Pfandrechte an Vermögenswerten ausgegeben.

Kurzfristiges Darlehen

| | |
|------------------------------|------------------|
| Datum der Darlehensgewährung | 19. Oktober 2011 |
| Rückzahlungsdatum | 19. Oktober 2021 |
| Betrag in CHF | 200 000 000 |
| Zinssatz | 1,65% |

Skyguide hat eine Schuldanerkennung von CHF 200 000 000 zugunsten der Kreditgeber unterzeichnet.

Vor der Darlehensgewährung wurde ein Zinsswap zur Absicherung eines Maximalzinssatzes abgeschlossen. Dieses Instrument war mit Kosten von KCHF 11 623 verbunden. Da es letztendlich nicht ausgeübt wurde, werden die Gesamtkosten über die Laufzeit des Darlehens abgeschrieben.

23b. Langfristige Finanzverbindlichkeiten

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|----------|----------------|
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | | |
| Darlehen von Finanzinstituten | 0 | 200 000 |
| Zinsswap Glattstellung | 0 | -2 092 |
| Total langfristige Finanzverbindlichkeiten | 0 | 197 908 |

Sonderbestimmungen im Zusammenhang mit dem langfristigen Darlehen

Beim Verlust des Mandates gemäss Art. 2, Absatz 2 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst könnte das Darlehen gekündigt und somit sofort fällig werden.

Sonderbestimmungen im Zusammenhang mit bestimmten Kreditlinien

Bestimmte von der Gesellschaft erhaltene Kreditlinien sind an Sonderbestimmungen geknüpft, was zu einer Kündigung der Kreditlinien respektive der entsprechenden Darlehensbeträge führen könnte, wenn diese Bestimmungen nicht erfüllt werden.

Es handelt sich um folgende Bestimmungen:

- Direkte Beteiligung des Bundes am Kapital des Darlehensnehmers von mindestens 51% und Beibehaltung der Stimmenmehrheit;
- Mindestens 30% Eigenkapital (Aktienkapital, Reserven, Bilanzgewinn) im Verhältnis zum statutarischen Bilanztotal der Skyguide.

24. Übrige langfristige Verbindlichkeiten

Dieser Betrag enthält die Überdeckungen, die langfristig mit einem Betrag von KCHF 39 776 bezahlt werden (2019: KCHF 44 400).

25. Aktienkapital

Die Schweizerische Eidgenossenschaft hält 99,94% des Gesellschaftskapitals. Das Aktienkapital beträgt CHF 141 120 000 (2019 CHF 140 000 000) und ist in 14 112 000 (2019: 14 000 000) voll liberierte Namenaktien im Wert von je CHF 10 aufgeteilt.

Im Jahr 2020 wurde eine Erhöhung des Aktienkapitals um CHF 1 112 000 durchgeführt. Sie erfolgte durch die Ausgabe von 112 000 Namensaktien mit einem Nennwert von jeweils CHF 10. Der Ausgabepreis belief sich auf CHF 1339,29 pro Aktie. Dies entspricht einer Kapitaleinlage in Höhe von CHF 150 000 480. Die Differenz (Agio) zwischen der Höhe der Kapitaleinlage und der Erhöhung des Aktienkapitals wird der gesetzlichen Kapitalreserve zugewiesen (CHF 148 880 480).

Gemäss dem Bundesgesetz über die Luftfahrt gehört die Kapitalmehrheit der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Laut Statuten der Gesellschaft muss die Schweizerische Eidgenossenschaft die Mehrheit am Kapital und an den Stimmen haben.

2020 und 2019 wurden keine Dividenden ausbezahlt.

26. Eigene Aktien

Skyguide hält 2500 eigene Aktien. Es gab keine Transaktionen in den Jahren 2020 und 2019.

27. Eventualverpflichtungen

a) Bürgschaften

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|--|------------|------------|
| Oberzolldirektion: provisorische Verzollungen | 160 | 160 |
| Industrie- und Handelskammer von Zürich und Genf: Carnets ATA | 63 | 63 |
| Kantonalratsamt – Genf | 50 | 50 |
| Total | 273 | 273 |

Diese Kauttionen wurden bei der Berner Kantonalbank hinterlegt.

b) Garantieverpflichtungen

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|
| Mietgarantien zu Gunsten der Mitarbeiter*innen | 135 | 59 |
| Hinterlegte Garantien auf erhaltenen Vorauszahlungen | 1 | 1 |
| Verpfändung | 200 | 200 |
| Total | 336 | 260 |

Diese Garantien wurden bei der Berner und der Genfer Kantonalbank sowie bei der Crédit Suisse und der UBS in Genf hinterlegt.

28. Weitere nicht bilanzierte Verpflichtungen

Leasingverpflichtungen

| Die Fälligkeiten der Leasingverpflichtungen betragen: | | |
|---|---------------|---------------|
| in KCHF | 2020 | 2019 |
| Im ersten Jahr | 3 738 | 2 587 |
| Vom zweiten bis einschliesslich zum fünften Jahr | 7 637 | 7 932 |
| Nach dem fünften Jahr | 8 184 | 8 433 |
| Total | 19 559 | 18 952 |

Die Tabelle zeigt die Verpflichtungen von Skyguide in Bezug auf die Leasingverpflichtungen. Sie betreffen den Mietvertrag, Baurechte und andere Operating Leasingverträge (Fotokopiergeräte, Server und Programme für die Verwaltungsinformatik). Die Verpflichtungen werden auf der Grundlage der geltenden Verträge für die vereinbarte Vertragslaufzeit berechnet, sofern diese nicht innert zwölf Monaten ab Bilanzstichtag auslaufen oder gekündigt werden können.

29. Vorsorgeeinrichtung

Die Vermögens- und Finanzlage von skycare, der Vorsorgestiftung von Skyguide, präsentiert sich gemäss der Jahresrechnung (2020 – Schätzung) wie folgt:

| in KCHF | 2020 (Schätzung) | 2019 |
|---|---------------------|-----------|
| Vermögen zum Marktwert (Netto Aktiven) * | 1 667 374 | 1 583 495 |
| Vorsorgeverbindlichkeiten (Passiven) | 1 559 368 | 1 501 097 |
| Deckungsüberschuss (-lücke) | 108 006 | 82 398 |
| Deckungsgrad in % (nach Art. 44 BVV2)** | 106,9 | 105,5 |

* Die Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR) in Höhe von CHF 78 Millionen (CHF 53 Millionen per 31.12.2019) wird von diesem Betrag abgezogen.

** Der Deckungsgrad läge einschliesslich der Arbeitgeberbeitragsreserve bei 111,9% (2019: 109%).

Gemäss Vereinbarung verpflichtet sich Skyguide, auf die Nutzung der vor 2020 bereitgestellten AGBR von CHF 53 Millionen zu verzichten, falls der Deckungsgrad weniger als 100% beträgt. Der zusätzliche Betrag über CHF 25 Millionen an die AGBR entspricht einer Vorauszahlung auf die Beiträge für 2021.

Die berufliche Vorsorge gilt grundsätzlich für alle Angestellten, die der obligatorischen Versicherung gemäss BVG unterstehen und über einen unbefristeten oder mehr als drei Monate dauernden Arbeitsvertrag oder einen Ausbildungs- oder Lehrlingsvertrag verfügen.

Die Vorsorgestiftung dient der beruflichen Vorsorge im Rahmen des BVG und seiner Ausführungsverordnungen. Die im Zusammenhang mit der Stiftung eingerichtete Vorsorgekasse skycare bezweckt den Schutz der Angestellten von Skyguide und gegebenenfalls der mit ihr wirtschaftlich oder finanziell verbundenen Unternehmen sowie der Familienmitglieder und Hinterbliebenen gegen die wirtschaftlichen Folgen von Alter, Tod, Invalidität und beruflich bedingter Frühpensionierung.

Die Verbindlichkeiten werden jährlich auf der Basis der Jahresrechnung von skycare berechnet. Diese Jahresrechnung wird in Übereinstimmung mit Swiss GAAP-FER 26 erstellt.

Es bestehen keine freien Mittel. Am Bilanzstichtag besteht weder ein wirtschaftlicher Nutzen noch eine wirtschaftliche Verpflichtung.

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen

Es gibt keine ausstehenden reglementarischen Beiträge gegenüber der Vorsorgeeinrichtung.

30. Revisionshonorar und zusätzliche Honorare

PricewaterhouseCoopers AG stellte Skyguide im Geschäftsjahr 2020 CHF 177 000 (2019: CHF 182 000) in Rechnung für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Prüfung der statutarischen Jahresrechnung und der konsolidierten Jahresrechnung. Der Gesamtbetrag der Honorare betrug CHF 177 000 (2019: CHF 182 000).

Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung

Bericht der Revisionsstelle

an die Generalversammlung der SKYGUIDE, Schweizerische Aktiengesellschaft für zivile und militärische Flugsicherung

Meyrin

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der SKYGUIDE, Schweizerische Aktiengesellschaft für zivile und militärische Flugsicherung bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Mittelflussrechnung, Nachweis der Eigenkapitalveränderungen und Anhang (Seiten 30 bis 57) für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Konzernrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Konzernrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Konzernrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Konzernrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Konzernrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Konzernrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

*PricewaterhouseCoopers SA, avenue C.-F. Ramuz 45, case postale, 1001 Lausanne
Téléphone: +41 58 792 81 00, Téléfax: +41 58 792 81 10, www.pwc.ch*

PricewaterhouseCoopers SA ist Mitglied eines globalen Netzwerks von rechtlich selbständigen und voneinander unabhängigen Gesellschaften.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

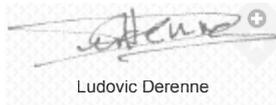
In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers SA



Yves Cerutti
Revisionsexperte
Leitender Revisor



Ludovic Derenne
Revisionsexperte

Lausanne, 24. Februar 2021

Statutarische Jahresrechnung

Erfolgsrechnungen für die am 31. Dezember 2020 und 2019 abgeschlossenen Geschäftsjahre

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|-----------------|----------------|
| Flugsicherungserträge | 259 414 | 458 101 |
| Übrige Betriebserträge | 10 914 | 9 756 |
| Gewinn aus dem Verkauf von Sachanlagen | 14 | 207 |
| Übernahme von Über- und (Unter-)deckungen | 22 734 | -1 997 |
| Überträge von (Über-) und Unterdeckungen | -14 633 | -31 375 |
| Total Betriebserträge | 278 443 | 434 692 |
| Total Personalkosten | 289 619 | 299 591 |
| Eurocontrol-Kosten | 9 978 | 12 094 |
| Meteo-Aufwand | 13 702 | 5 152 |
| Übrige eingekaufte FS-Dienstleistungen | 1 359 | 1 479 |
| Mietleistungen | 1 955 | 1 780 |
| Materialaufwand, Unterhalt, Wartung | 18 899 | 15 499 |
| Liegenschaftsaufwand | 7 484 | 7 886 |
| Energie | 2 128 | 2 228 |
| Verwaltungsaufwand | 25 685 | 20 102 |
| Delkredere | 3 008 | 2 367 |
| Ausserplanmässige Abschreibungen | 218 | 1 241 |
| Abschreibungen | 64 608 | 64 943 |
| Total übriger Betriebsaufwand | 149 024 | 134 771 |
| Total Betriebsaufwand | 438 643 | 434 362 |
| Betriebsergebnis | -160 200 | 330 |
| Finanzertrag | 138 | 145 |
| Finanzaufwand | 5 445 | 6 023 |
| Finanzergebnis | -5 307 | -5 878 |
| Nettoergebnis | -165 507 | -5 548 |

Bilanzen per 31. Dezember 2020 und 2019

| in KCHF | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|----------------|----------------|
| Aktiven | | |
| Umlaufvermögen | | |
| Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzanlagen unter 90 Tagen | 120 439 | 133 128 |
| Forderungen gegenüber den Konzerngesellschaften | 3 | 0 |
| Forderungen und Vorschüsse | 79 766 | 71 743 |
| Derivative Finanzinstrumente | 0 | 5 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungsposten | 17 350 | 23 862 |
| Total Umlaufvermögen | 217 558 | 228 738 |
| Anlagevermögen | | |
| Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte | 6 276 | 9 621 |
| Sachanlagen | 269 988 | 293 770 |
| Beteiligungen an den Konzerngesellschaften | 2 117 | 2 118 |
| Wertschriften | 683 | 755 |
| Immaterielle Anlagen | 151 412 | 137 393 |
| Total Anlagevermögen | 430 476 | 443 657 |
| Total Aktiven | 648 034 | 672 395 |
| Passiven | | |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 8 603 | 5 572 |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 199 070 | 0 |
| Derivative Finanzinstrumente | 0 | 0 |
| Verbindlichkeiten gegenüber den Konzerngesellschaften | 188 | 50 |
| Erhaltene Vorschüsse und übrige kurzfristige Verbindlichkeiten | 5 651 | 9 678 |
| Passive Rechnungsabgrenzungsposten | 66 109 | 70 006 |
| Kurzfristige Rückstellungen | 10 242 | 10 882 |
| Total kurzfristige Verbindlichkeiten | 289 863 | 96 188 |
| Langfristige Verbindlichkeiten | | |
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | 0 | 197 908 |
| Übrige langfristige Verbindlichkeiten | 54 188 | 58 810 |
| Total Langfristige Verbindlichkeiten | 54 188 | 256 718 |
| Total Fremdkapital | 344 051 | 352 906 |
| Eigenkapital | | |
| Aktienkapital | 141 120 | 140 000 |
| Eigene Aktien | -25 | -25 |
| Allgemeine Reserven | 19 689 | 19 689 |
| Kapitalreserven | 148 880 | 0 |
| Übrige Reserven | 158 696 | 164 243 |
| Gewinnvortrag | 1 130 | 1 130 |
| Jahresergebnis | -165 507 | -5 548 |
| Total Eigenkapital | 303 983 | 319 489 |
| Total Passiven | 648 034 | 672 395 |

Anhang zur statutarischen Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2020

Skyguide, die Schweizerische Aktiengesellschaft für zivile und militärische Flugsicherung (nachfolgend Skyguide), ist im Rahmen des von der Schweizerischen Eidgenossenschaft erteilten Mandats tätig. Dieses Mandat untersteht dem Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG) und den entsprechenden Verordnungen. Die Gesellschaft hat ihren Sitz an der Route de Pré-Bois 15-17, Meyrin (Schweiz).

Grundlage für die Erstellung der Rechnung

Die vorliegende Jahresrechnung wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 957-963b OR) erstellt. Die angewandten Buchführungsgrundsätze entsprechen den Prinzipien für den Abschluss der konsolidierten Jahresrechnung per 31. Dezember 2020.

Wichtigste Ereignisse

Das Jahr 2020 war von der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie geprägt, deren Ausmass und Folgen immer weiter zunahmen und die Luftfahrtindustrie in eine beispiellose Krise gestürzt haben. Der Verkehrseinbruch und die dadurch entstehende Unterdeckung haben sich erheblich auf die Finanzsituation von Skyguide ausgewirkt. Der Jahresabschluss 2020 ist daher nicht mit dem des Geschäftsjahres 2019 vergleichbar.

- Flugsicherungserträge: Die Flugsicherungserträge beliefen sich per 31. Dezember 2020 auf CHF 259 Millionen (2019: 458 Millionen CHF) und verzeichneten im Vergleich zum 31. Dezember 2019 einen Rückgang um 43%.
- Personalkosten: Skyguide hat Massnahmen umgesetzt, um die Personalkosten zu reduzieren. Dazu zählen die Einführung von Kurzarbeit, insbesondere für die Flugverkehrsleiter*innen, der Abbau von Ferienguthaben, das Aussetzen von Lohnerhöhungen und die Senkung des variablen Lohnanteils.

Die erhaltenen Entschädigungen für Kurzarbeit belaufen sich auf CHF 8,2 Millionen.

Des Weiteren wurde 2020 eine Umstrukturierungsrückstellung in Höhe von CHF 3,4 Millionen verbucht.

- Anlagevermögen: Trotz der Gesundheitskrise war keine Wertminderung der Aktiven erforderlich, da das Geschäftsmodell (siehe Beschreibung weiter unten in dieser Erläuterung) nicht in Frage gestellt wird und Skyguide weiterhin ausreichend Cashflow generieren wird, um ihre Geschäftstätigkeit und die erforderlichen Investitionen zu finanzieren. Die Verluste des Jahres 2020 im Zusammenhang mit dem Verkehrsrückgang werden gemäss dem Notfallplan der Europäischen Kommission für die Jahre 2020 und 2021 letztendlich den Fluggesellschaften in Rechnung gestellt. Zudem sind Flugsicherungsunternehmen, wie der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss ausgeführt hat, ein entscheidendes Element für die Luftfahrt und es müssen Finanzierungslösungen gefunden werden, um ihre Überlebensfähigkeit zu gewährleisten.

- Forderungen und Vorschüsse: Der Nettobetrag der Gebührenforderungen per 31. Dezember 2020 ist im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 31% auf CHF 20,6 Millionen zurückgegangen. Grund hierfür ist der Rückgang der Geschäftstätigkeit trotz der von Skyguide ergriffenen Begleitmassnahmen. So wurden den Fluggesellschaften, die in besonderem Masse von den Auswirkungen der Pandemie betroffen waren, für das zweite Halbjahr 2020 Zahlungsstundungen gewährt.

Auf der Grundlage der Bewertung der Forderungen erfasste Skyguide im Geschäftsjahr 2020 zusätzliche Delkredere-Rückstellungen in Höhe von CHF 3,3 Millionen.

- Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte: Der Betrag der einzunehmenden Erträge im Zusammenhang mit der Unterdeckung für das Jahr 2020 (CHF 145 Millionen) wird als Rückgang der Position «Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte» erfasst und nicht in der Erfolgsrechnung. Aufgrund des Ausmasses der Covid-19-Krise hat die Europäische Kommission für die Jahre 2020 und 2021 einen Notfallplan veröffentlicht, dessen

Einziehungsfristen aussergewöhnlich lang sind und dessen Anwendungsmodalitäten noch bestimmt werden müssen.

Um die durch diese Situation herbeigeführten Unsicherheiten widerzuspiegeln, hat sich Skyguide dazu entschlossen, die Kriterien für die Umsatzerfassung wie folgt zu präzisieren: Die Unterdeckungen können nur in der Erfolgsrechnung erfasst werden, sofern die Einziehungsmodalitäten und -fristen üblich, klar festgelegt und von allen Parteien anerkannt sind.

- Eigenkapital: Skyguide hat den Erlös aus der von der Schweizerischen Eidgenossenschaft zugesagten Kapitalerhöhung erhalten. Sie beläuft sich auf CHF 150 Millionen und wurde an der ausserordentlichen Generalversammlung am 28. Oktober 2020 genehmigt.
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen: Das Saldo ist infolge der Neuverhandlung der Zahlungsfristen der Lieferanten gestiegen. So stieg die Lieferantenschuld im Durchschnitt von 16 auf 21,5 Tage nach dem Kauf.
- Flüssige Mittel: Die Liberierung der Kapitalerhöhung im November ermöglichte es Skyguide, ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber ihren Mitarbeitenden und Lieferanten nachzukommen. Ende Dezember 2020 blieb das Liquiditätsniveau unter dem Niveau des Jahresanfangs (CHF –9,4 Millionen), ermöglichte es aber, die Geschäftstätigkeit zu sichern.

B. Fortführung der Geschäftstätigkeit

Die Massnahmen der Regierungen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie haben zu einem beispiellosen Rückgang des Luftverkehrsaufkommens und infolgedessen auch der Gebührenforderungen an die Benutzer geführt. Dies sorgte kurzfristig für ein hohes Mass an Unsicherheit und veranlasste das Management von Skyguide dazu, die Unterdeckungen des Jahres nicht als zu fakturierenden Ertrag zu erfassen. Das Geschäftsmodell von Skyguide ist jedoch nach wie vor nachhaltig und das Management ist zuversichtlich, dass das Unternehmen die Cashflows generieren kann, die zur Finanzierung

seiner Aktivitäten und künftigen Investitionen erforderlich sind.

Der von der Europäischen Kommission veröffentlichte Notfallplan sieht die Weiterverrechnung der für 2020 und 2021 entgangenen Gewinne an die Fluggesellschaften ab 2023 vor. Zudem ist Skyguide als Flugsicherungsunternehmen ein entscheidendes Element für die Luftfahrtindustrie. Daher ist die Finanzierung des Unternehmens im Schweizer Luftfahrtgesetz (Artikel 40d) verankert. Im Jahr 2020 hat das Schweizer Parlament einer Kapitalerhöhung des Unternehmens in Höhe von CHF 150 Millionen und einer zusätzlichen Finanzierung von CHF 250 Millionen für 2021 zugestimmt.

Des Weiteren wurde Skyguide von der Schweizerischen Eidgenossenschaft eine Kreditlinie von CHF 200 Millionen gewährt, um es dem Unternehmen zu ermöglichen, einem eventuellen Liquiditätsmangel zu begegnen. Diese Kreditlinie ist bis 2025 gültig.

Diese verschiedenen Elemente erlauben den Schluss, dass die Fortführung der Geschäftstätigkeit von Skyguide gesichert ist.

Forderungen und Vorschüsse

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|---------------|---------------|
| Gebührenforderungen bei Inkassostellen | 20 661 | 30 123 |
| Übrige Forderungen | 33 583 | 40 992 |
| Andere Forderungen im Zusammenhang mit den Personalkosten | 29 058 | 2 094 |
| Ausstehende MWST | 2 107 | 1 914 |
| Delkredere | –5 643 | –3 380 |
| Total Forderungen und Vorschüsse | 79 766 | 71 743 |

Vorschüsse und übrige langfristige Vermögenswerte

Diese Position umfasst ein 2019 gewährtes Darlehen in Höhe von KCHF 3417 an eine indirekt zu 25% gehaltene Gesellschaft. Die Bedingungen dieses Darlehens entsprachen den Marktbedingungen. Per 31. Dezember 2020 beläuft sich der Nettobetrag auf KCHF 3155.

Eventualverpflichtungen

a) Bürgschaften

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|
| Oberzolldirektion: provisorische Verzollungen | 160 | 160 |
| Industrie- und Handelskammer von Zürich und Genf: Carnets ATA | 63 | 63 |
| Kantonalratsamt – Genf | 50 | 50 |
| Total | 273 | 273 |

Diese Bürgschaften wurden bei der Berner Kantonalbank hinterlegt.

b) Garantieverpflichtungen

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|--|------------|------------|
| Mietgarantien zu Gunsten der Mitarbeiter*innen | 128 | 52 |
| Hinterlegte Garantien auf erhaltenen Vorauszahlungen | 1 | 1 |
| Verpfändung | 200 | 200 |
| Total | 330 | 253 |

Diese Garantien wurden bei der Berner und der Genfer Kantonalbank sowie bei der Crédit Suisse und der UBS in Genf hinterlegt.

Kurzfristiges Darlehen

| | |
|------------------------------|-----------------|
| Datum der Darlehensgewährung | 19 Oktober 2011 |
| Rückzahlungsdatum | 19 Oktober 2021 |
| Betrag in CHF | 200 000 000 |
| Zinssatz | 1,65% |

Skyguide hat eine Schuldanerkennung von CHF 200 000 000 zugunsten der Kreditgeber unterzeichnet.

Vor der Darlehensgewährung wurde ein Zinsswap zur Absicherung eines Maximalzinssatzes abgeschlossen. Dieses Instrument war mit Kosten von KCHF 11 623 verbunden. Da es letztendlich nicht ausgeübt wurde, werden die Gesamtkosten über die Laufzeit des Darlehens abgeschrieben.

Sonderbestimmungen im Zusammenhang mit dem langfristigen Darlehen

Beim Verlust des Mandates gemäss Art. 2, Absatz 2 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst könnte das Darlehen gekündigt und somit sofort fällig werden.

Sonderbestimmungen im Zusammenhang mit bestimmten Kreditlinien

Die bestätigten Kreditlinien umfassen die Einhaltung bestimmter finanzieller Kriterien. Wenn diese Kriterien nicht erfüllt werden, könnten diese Kreditlinien von der Gesellschaft gekündigt werden.

Es handelt sich um folgende Bestimmungen:

- Direkte Beteiligung des Bundes am Kapital des Darlehensnehmers von mindestens 51% und Beibehaltung der Stimmenmehrheit;
- Mindestens 30% Eigenkapital (Aktienkapital, Reserven, Bilanzgewinn) im Verhältnis zum statutarischen Bilanztotal der Skyguide.

Weitere nicht bilanzierte Verpflichtungen

Leasingverpflichtungen

Die Fälligkeiten der Leasingverpflichtungen betragen:

| in KCHF | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Im ersten Jahr | 3 747 | 2 587 |
| Vom zweiten bis einschliesslich zum fünften Jahr | 7 510 | 7 932 |
| Nach dem fünften Jahr | 10 698 | 8 433 |
| Total | 21 955 | 18 952 |

Die Tabelle links zeigt die Verpflichtungen von Skyguide in Bezug auf die Leasingverpflichtungen. Sie betreffen den Mietvertrag, Baurechte und andere Operating Leasingverträge (Fotokopiergeräte, Server und Programme für die Verwaltungsinformatik).

Die Verpflichtungen werden auf der Grundlage der geltenden Verträge für die vereinbarte Vertragslaufzeit berechnet, sofern diese nicht innert zwölf Monaten ab Bilanzstichtag auslaufen oder gekündigt werden können.

Tochtergesellschaften von Skyguide

| Name der Gesellschaften | Tätigkeit | Land | 2020 | | | 2019 | | |
|-------------------------|---------------------|---------|------------------|------------------|---|------------------|------------------|---|
| | | | Beteiligung in % | Stimmanteil in % | Durch Skyguide liberiertes nominales Aktienkapital (KCHF) | Beteiligung in % | Stimmanteil in % | Durch Skyguide liberiertes nominales Aktienkapital (KCHF) |
| SkySoft-ATM SA | Softwareentwicklung | Schweiz | 100 | 100 | 95 | 100 | 100 | 95 |
| skynav SA | Holding | Belgien | 100 | 100 | 96 | 100 | 100 | 96 |
| swisscontrol SA | Inaktiv | Schweiz | 100 | 100 | 50 | 100 | 100 | 50 |

Der Gesamtbetrag von KCHF 2 117 (2019: KCHF 2118) in der Bilanz beinhaltet KCHF 50 nicht liberiertes Kapital zugunsten von Swisscontrol SA.

Aktienkapital

Die Schweizerische Eidgenossenschaft hält 99,94% des Gesellschaftskapitals. Das Aktienkapital beträgt CHF 141 120 000 (2019 CHF 140 000 000) und ist in 14 112 000 (2019: 14 000 000) voll liberierte Namenaktien im Wert von je CHF 10 aufgeteilt.

Im Jahr 2020 wurde eine Erhöhung des Aktienkapitals um CHF 1 112 000 durchgeführt. Sie erfolgte durch die Ausgabe von 112 000 Namensaktien mit einem Nennwert von jeweils CHF 10. Der Ausgabepreis belief sich auf CHF 1339.29 pro Aktie. Dies entspricht einer Kapitaleinlage in Höhe von CHF 150 000 480. Die Differenz (Agio) zwischen der Höhe der Kapitaleinlage und der Erhöhung des Aktienkapitals wird der gesetzlichen Kapitalreserve zugewiesen (CHF 148 880 480).

Gemäss dem Bundesgesetz über die Luftfahrt gehört die Kapitalmehrheit der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Laut Statuten der Gesellschaft muss die Schweizerische Eidgenossenschaft die Mehrheit am Kapital und an den Stimmen haben.

2020 und 2019 wurden keine Dividenden ausbezahlt.

Eigene Aktien

Skyguide hält 2500 eigene Aktien. Es gab keine Transaktionen in den Jahren 2020 und 2019.

Geschäftsmodell

Das Geschäftsmodell von Skyguide besteht aus zwei grossen Bereichen, den regulierten und den nicht regulierten Tätigkeiten. Regulierte Tätigkeiten werden vorwiegend über Gebühren der Benutzer des Luftraums (En-Route, Anflug Kategorie I) oder über vertraglich vereinbarte Beträge (Anflug Kategorie II, militärische Flugsicherung) finanziert. Die nicht regulierten Tätigkeiten hingegen werden mit Erträgen aus Ausschreibungen auf dem freien Markt finanziert.



Gebührenabgrenzungen – En-Route und Anflug Kategorie I

Grundsätze

Die Tätigkeiten im Bereich En-Route und Anflug Kategorie I (Flughäfen Genf und Zürich) werden durch die Durchführungsverordnung Nr. 2019/317 (Grundsätze zur Festlegung eines Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen / Festlegung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste), sowie die Schweizer Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFSD) geregelt.

Die Modalitäten dieses wirtschaftlichen Regulierungssystems werden für eine Zeitspanne, die «Referenzperiode» (RP) genannt wird, bestimmt. Für jede Referenzperiode werden die Strecken- und Anfluggebühren der Kategorie I im Rahmen eines auf nationaler und europäischer Ebene anerkannten Leistungsplans geregelt. Die aktuelle Referenzperiode deckt die Jahre 2020–2024 ab.

Die Hauptmerkmale sind wie folgt: Für jedes Jahr des Referenzzeitraums werden im Voraus eine Kostenbasis (1) und eine Verkehrsprognose (2) festgelegt und in den Performance-Plan aufgenommen:

1. Der jährlich für die Finanzierung der Flugsicherungsdienste vorgesehene Kostenbetrag setzt sich zusammen aus den Kosten von Skyguide, den Kosten von MeteoSchweiz, den Kosten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und den Kosten von Eurocontrol. Die Gesamtheit dieser Kosten wird bezeichnet als «festgelegte Kosten». Jede Abweichung der Ist-Kosten von den festgelegten Kosten wird in die Ergebnisrechnung von Skyguide aufgenommen, sodass sich ein Gewinn oder ein Verlust ergibt. Eine gewisse Zahl von Anpassungen auf der Kostenseite ist dennoch vorgesehen, aufgrund von Inflation und sogenannten unkontrollierbaren Kosten (z.B. Kosten von Eurocontrol). Die inflationsbedingte Anpassung ist Gegenstand eines Übertrags ins Jahr $n + 2$. Ihrer Natur gemäss ist die Anpassung aufgrund von unkontrollierbaren Kosten Gegenstand eines Übertrags entweder ins Jahr $n + 2$ oder auf eines oder mehrere Jahre des folgenden Referenzzeitraums beziehungsweise der beiden folgenden Referenzzeiträume.

2. Die Verkehrsprognose wird für jedes der im Leistungsplan enthaltenen Jahre durchgeführt und erfolgt auf der Grundlage der Informationen, die Eurocontrol zum Zeitpunkt der Erstellung des Plans zur Verfügung stellt. Die Prognose dient als Grundlage für die Berechnung des den Benutzern der Flugsicherungsdienste in Rechnung gestellten Gebührensatzes. Die Abweichung zwischen Ist-Verkehr und prognostiziertem Verkehr führt zu einem Ertragsüberschuss oder -mangel in Bezug auf die Deckung der festgelegten Kosten. Um die finanziellen Auswirkungen der Verkehrsschwankungen auszugleichen, wurde ein Mechanismus zur Risikoteilung eingerichtet, der nur für die festgelegten Kosten von Skyguide gilt.

Die ersten beiden Prozente bei einer Schwankung gehen vollständig zulasten von Skyguide und ebenso 30% der Verkehrsschwankung zwischen (+/-) 2% und (+/-) 10%. Die übrigen 70% sowie die Schwankungen jenseits von (+/-) 10% sind Gegenstand eines Übertrags auf die Benutzer im Jahr $n + 2$. So beläuft sich der maximale Verlust bzw. Gewinn, den Skyguide infolge von Verkehrsschwankungen verzeichnen kann, auf $4,4\%: 2\% + 8\% * 30\%$. Beispiel: Liegt der Ist-Verkehr 6% unter dem Performance-Plan, trägt Skyguide 3,2% (die ersten beiden % sowie 30% der Schwankung zwischen 2% und 6%) des gesunkenen Verkehrsaufkommens und die Benutzer 2,8% (70% der Schwankung zwischen 2% und 6%).

Um den monetären Verlust/Gewinn zu ermitteln, wendet man die Verkehrsschwankung auf die festgelegten Kosten an.

Die übrigen Komponenten der festgelegten Kosten (MeteoSchweiz, BAZL, Eurocontrol, Aufgreifen der Überträge der Vorjahre) unterliegen nicht der Risikoteilung beim Verkehr. Das heisst, dass die Über- oder Unterdeckung aufgrund des Verkehrs, die in Bezug auf diese Kostenelemente generiert wird, mittels eines Übertrags auf die Benutzer im Jahr $n + 2$ vollständig kompensiert wird.

Für die oben erwähnten Überträge, die entweder

aufgrund von Kosten oder aufgrund von Ertragsveränderungen entstehen, werden Rückstellungen in dem Jahr vorgenommen, in dem sie auftreten (Bildung von Überträgen).

- Ein positiver Übertrag entspricht einer Kostenunterdeckung und wird in der Erfolgsrechnung dazu gerechnet. Die Gegenbuchung in der Bilanz findet sich unter «Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte».
- Ein negativer Übertrag entspricht einer Kostenüberdeckung und wird in der Erfolgsrechnung in Abzug verbucht. Die Gegenbuchung in der Bilanz findet sich unter «andere langfristige Verbindlichkeiten».

Die Überträge werden bei der Tarifberechnung in dem Jahr berücksichtigt, auf das sie übertragen werden. Dies führt im betreffenden Jahr zu einer Zunahme resp. Abnahme der Erträge durch eine Erhöhung oder Reduktion der Einheitstarife. Da diese Ertragsentwicklung bereits in dem Jahr erfasst wurde, in dem sie entstanden ist, wird deren Auswirkung auf die Erfolgsrechnung im betroffenen Jahr durch die Übernahme der Überträge neutralisiert.

Angesichts der aussergewöhnlichen Umstände im Zusammenhang mit den Folgen der Gesundheitskrise wurden im Jahr 2020 die Kriterien für die Erfassung der Unterdeckungen in der Erfolgsrechnung gemäss der Beschreibung unter der Rubrik «Wichtige Ereignisse» präzisiert.

En-Route

Für die Streckenflugtätigkeit wurde bis Ende 2011 das Gebührensystem der vollen Kostendeckung angewendet. Seit 2012 wird das Gebührensystem der vollen Kostendeckung durch das oben erwähnte beschriebene wirtschaftliche Regulierungssystem ersetzt.

Anflug Kategorie I (Landesflughäfen)

Zur Kategorie I gehören die Flughäfen von Genf und Zürich. Für diese Flughäfen wurde das Gebührensystem der vollen Kostendeckung bis Ende 2014 angewendet. Seit 2015 gilt dasselbe wirtschaftliche Regulierungssystem sowie dieselbe Referenzperiode wie bei der Streckenflugtätigkeit.

Basis der Rechnungsstellung - Anflug Kategorie II

(Regionale zivile Flugplätze)

Zur Kategorie II gehören die regionalen zivilen Flugplätze Bern-Belp, Buochs, Grenchen, La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, Lugano-Agno, Sion und St. Gallen-Altenrhein.

Seit 2017 liegt die Zuständigkeit für die Finanzierung der Flugsicherungsdienste bei den regionalen Zivilflugplätzen. Jeder Flugplatz stellt eine spezifische Tarifzone mit festgelegten Flugsicherungsgebühren dar. Skyguide stellt ihre Leistungen den Flugplatzhaltern in Rechnung.

Basis der Rechnungsstellung – Militärische Flugsicherung

Die von Skyguide für die Schweizer Luftwaffe erbrachten Dienstleistungen werden nach dem Grundsatz der vollen Kostendeckung geregelt. Eine vierteljährlich an Skyguide zu zahlende Pauschalentschädigung wurde im Rahmen eines Dienstleistungsvertrags festgelegt. Eine Abrechnung ist Ende Jahr erstellt. Grundsätzlich wird der Saldo zwischen Ertrag und Kosten der Tätigkeit am Jahresende zurückgestellt und im Folgejahr ausgeglichen; entweder zugunsten der Luftwaffe oder zugunsten von Skyguide.

Antrag des Verwaltungsrats

Antrag des Verwaltungsrats zur Verwendung des Bilanzergebnisses 2020

| | Antrag des Verwaltungsrats | Entscheid der Generalversammlung |
|-------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| in KCHF | 2020 | 2019 |
| Gewinnvortrag | 1 130 | 1 130 |
| Jahresergebnis | -165 507 | -5 548 |
| Bilanzverlust / Gewinn | -164 377 | -4 418 |

| | 2020 | 2019 |
|-------------------------------------|-----------------|---------------|
| in KCHF | | |
| Zuweisung an die allgemeine Reserve | 0 | 0 |
| Zuweisung an die übrigen Reserven | 0 | 0 |
| Auflösung der übrigen Reserven | 0 | -5 548 |
| Vortrag auf neue Rechnung | -164 377 | 1 130 |
| Bilanzverlust / Gewinn | -164 377 | -4 418 |

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle

an die Generalversammlung der SKYGUIDE, Schweizerische Aktiengesellschaft für zivile und militärische Flugsicherung

Meyrin

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der SKYGUIDE, Schweizerische Aktiengesellschaft für zivile und militärische Flugsicherung bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 60 bis 68) für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

*PricewaterhouseCoopers SA, avenue C.-F. Ramuz 45, case postale, 1001 Lausanne
Téléphone: +41 58 792 81 00, Téléfax: +41 58 792 81 10, www.pwc.ch*

PricewaterhouseCoopers SA ist Mitglied eines globalen Netzwerks von rechtlich selbständigen und voneinander unabhängigen Gesellschaften.

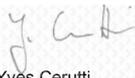
Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzergebnisses dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers SA



Yves Cerutti

Revisionsexperte
Leitender Revisor



Ludovic Derenne

Revisionsexperte

Lausanne, 24. Februar 2021

Kontakt

skyguide.ch

Skyguide
Swiss Air Navigation Services Ltd
P.O. Box 796
CH-1215 Geneva 15
T +41 22 417 41 11

Impressum

Media Relations
T +41 22 417 40 08
presse@skyguide.ch

Der verbindliche Originalbericht erscheint in Deutsch. Übersetzungen sind in Französisch und Englisch erhältlich.

Fotos:
Cover, S. 7, S. 22 und S. 25
[JakobundBertschi.ch](https://www.jakobundbertschi.ch);
S. 3, S. 12–15 Anna-Tina Eberhard;
S. 21 VBS/DDPS

Corporate Design und Layout: [noord.ch](https://www.noord.ch)
Druck: [ediprim.ch](https://www.ediprim.ch)

Geschäftsbericht 2020/de/2.2021
©2021

