

skyguide

beyond horizons

Geschäftsbericht 2021



Leitzahlen 2021

89 491

Militärische Flüge

263 755

IFR-An-/Abflüge

690 275

IFR-Flüge

99,2%

Flüge ohne Verspätung

1359,9

Vollzeitstellen

3,2 Sek.

En-Route-ATFM-Verspätung

+37,3%

IFR Transit-Flüge

+29,7%

Verkehrsentwicklung IFR

Jahresbericht

02	Editorial
05	Sicherheit
08	Schlüsselereignisse 2021
10	Finanzen und Vergütungen
14	Verwaltungsrat
16	Executive Team
18	Verkehr und Pünktlichkeit
21	Mitarbeitende
22	Nachhaltigkeit
24	Virtual Centre
26	Militärische Flugsicherung
28	Kunden
30	International
32	Abkürzungsverzeichnis

Finanzbericht

Konsolidierte Jahresrechnung

- 34 Konsolidierte Erfolgsrechnungen für die am
31. Dezember 2021 und 2020 abgeschlossenen Geschäftsjahre
- 35 Konsolidierte Bilanzen per 31. Dezember 2021 und 2020
- 36 Konsolidierte Mittelflussrechnungen für die am
31. Dezember 2021 und 2020 abgeschlossenen Geschäftsjahre
- 38 Konsolidierter Nachweis der Eigenkapitalveränderungen
für die am 31. Dezember 2021 und 2020 abgeschlossenen
Geschäftsjahre
- 40 Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung
per 31. Dezember 2021
- 62 Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung

Statutarische Jahresrechnung

- 64 Erfolgsrechnungen für die am 31. Dezember 2021 und 2021
abgeschlossenen Geschäftsjahre
- 65 Bilanzen per 31. Dezember 2021 und 2020
- 66 Anhang zur statutarischen Jahresrechnung
für das Geschäftsjahr 2021
- 72 Antrag des Verwaltungsrats
- 73 Bericht der Revisionsstelle

Flexibilität und Kundennähe kennzeichnen die neue Normalität

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

Die Corona-Pandemie belastete 2021 erneut die Schweizer Luftfahrtbranche und somit auch Skyguide. Im ersten Semester lag das Verkehrsaufkommen weit unter der Norm. Erst ab dem Frühsommer erholte sich der für das finanzielle Ergebnis entscheidende kommerzielle Flugverkehr etwas. Über das Jahr gesehen lag das Verkehrsvolumen im Vergleich zu 2019 bei rund 53 Prozent, aber immerhin 29,7 Prozent mehr als 2020. Wichtig ist, dass die Werte für Sicherheit und Pünktlichkeit solide geblieben sind und dass Skyguide ihren gesetzlichen Auftrag lückenlos erfüllen konnte.

Das finanzielle Ergebnis 2021 können wir – trotz abermaligen Verlusts – vor dem Hintergrund dieser Jahrhundertkrise ebenfalls moderat optimistisch lesen. Leicht gesagt, wenn man auf die Unterstützung des Bundes zählen kann? Mitnichten. Wir sind Parlament und Behörden dankbar für die Sicherung unseres Service-public-Auftrags. Gleichzeitig fühlen wir uns den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern verpflichtet. Daher hoffen wir nicht einfach auf eine baldige Erholung der Verkehrszahlen, sondern reduzieren unsere Kosten in den Jahren 2020 bis 2024 kumuliert um 120 Mio. CHF und treiben Massnahmen wie das Virtual Centre oder die

Unternehmenstransformation voran, die unsere Kostenstruktur längerfristig verbessern. Vor diesem Hintergrund dürfen wir zuversichtlich sein, bei einer Normalisierung der Situation die (in der Krisenzeit gewährten) Darlehen zurückzahlen zu können.

Geht Corona nun zu Ende, oder war dies nur der Anfang? Wird unsere Generation weitere Pandemien erleben? Wir wissen es nicht. Was wir wissen: Es wäre fahrlässig, gedankenlos zur alten Normalität zurückzukehren. Die Luftfahrt reagiert sehr sensibel auf ökonomische Schwankungen und die politische Lage. Spätestens die während der Pandemie gemachten Extremerfahrungen zeigen, dass das heutige europäische Finanzierungsmodell der Flugsicherungen für derartige Krisen nicht geeignet ist.

Das Servicekonzept, die technologische Grundlage, die Organisation sowohl des Luftraums als auch der Flugsicherungsunternehmen, der Einbezug ökologischer Parameter, die Finanzierung von Dienstleistungen und Innovation – all diesen Komponenten mangelt es im aktuellen Gesamtsystem an Flexibilität. Es ist an der Zeit, dass ein Umdenken stattfindet.

Die aussichtsreichsten Lösungen liegen dabei nicht bei den einzelnen Unternehmen oder Staaten. Da wir in einem europäischen, ja globalen Netzwerk arbeiten, müssen wir vor allem auf der Ebene der internationalen Zusammenarbeit ansetzen. Die gesamte Luftfahrtbranche muss gemeinsam Lösungen erarbeiten und umsetzen. Über das Instrument der Leistungspläne kann die Europäische Kommission hier Unterstützung bieten, etwa durch eine angemessene Wertschätzung von



Investitionen in Lösungen wie unser Virtual Centre, welche das Netzwerk stärken und die Flugsicherung insgesamt flexibler, effizienter und nachhaltiger machen.

Es gehört zum Selbstverständnis von Skyguide, in diesem Prozess Eigenverantwortung, Initiative und Leadership zu übernehmen. Während der Krise pflegten wir den Austausch mit Partnern und Kunden noch intensiver als sonst. Wir haben verstanden, dass diese, angesichts eines anhaltend volatilen Marktes, mehr Flexibilität seitens der Flugsicherung benötigen. Die sich daraus ergebenden strategischen Stossrichtungen bekräftigen Vision und Unternehmensstrategie von Skyguide. Seit Jahren arbeitet unser Unternehmen auf einen Paradigmenwechsel in der Flugsicherung hin, um mehr Resilienz ins Gesamtsystem zu bringen – zum Vorteil unserer Kunden und des Eigners.

Bei all den auf die Pandemie fokussierten Aktualitäten trat die Tatsache etwas in den Hintergrund, dass 2021 für Skyguide ein Jubiläumsjahr war. 20 Jahre zuvor hatten sich die militärischen und die zivilen Flugsicherungsdienste der Schweiz in einer gemeinsamen Organisation vereint. Skyguide kontrolliert seither den gesamten schweizerischen Luftraum, zivile wie militärische Flüge. Diese →

«Erfreulich ist, dass die Werte für Sicherheit und Pünktlichkeit solide geblieben sind und dass Skyguide ihren gesetzlichen Auftrag lückenlos erfüllen konnte.»

«Es wäre fahrlässig, gedankenlos zur alten Normalität zurückzukehren.»

integrierte Flugsicherung war damals und bleibt weiterhin einzigartig in Europa. Wir verstehen sie aber nicht als Kuriosum, sondern als richtungsweisende Selbstverständlichkeit. Die Nähe sowohl zu den Fluggesellschaften als auch zur Luftwaffe hatte einen positiven Einfluss auf unsere Dienstleistungen und die Sicherheit für alle Luftraumnutzer. Diese Nähe zu unseren Kunden und Partnern ist in unsere DNA eingeschrieben und sowohl in Krisenzeiten als auch beim Aufbau einer neuen Normalität von besonderem Wert.

Wir freuen uns, 2022 ein weiteres Jubiläum zu feiern: 100 Jahre Schweizer Flugsicherung. Dass die Luftfahrt zum sichersten Transportmittel überhaupt wurde, ist nicht zuletzt den Fachleuten der

Flugsicherung geschuldet, die sich unermüdlich dafür einsetzen, dass Passagiere und Besatzungen sicher und ohne Umwege an ihr Ziel gelangen. Alle unsere Mitarbeitenden sind stolz darauf, einen wichtigen Beitrag zum nachhaltigen Erfolg der Luftfahrt zu leisten.

Das Jubiläumswort wird geprägt sein von der Arbeit an der neuen Normalität. Dabei haben wir das Privileg, auf einen überzeugten Eigner und Regulator, ambitionierte Kunden und Partner sowie motivierte Mitarbeitende zählen zu können. Ihnen allen gilt unser Dank. •



Walter T. Vogel
Verwaltungsratspräsident



Alex Bristol
CEO



Sicher wieder fliegen

Während der pandemiebedingten Verkehrsflaute war nicht die Überbelastung des Systems, sondern die Unterbelastung und der Routineverlust der Menschen in diesem System eines der hauptsächlichsten Risiken. Mit gezielten Trainings wurde dies pariert.

Im Berichtsjahr stieg das Verkehrsvolumen allmählich wieder an. Die operativ tätigen Mitarbeitenden absolvierten wieder häufigere und längere Arbeitseinsätze. Das Bewusstsein für das Risiko eines gewissen Routineverlustes war hoch, im Unternehmen wie bei den einzelnen Mitarbeitenden. Entsprechend wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, möglichen Überlastungen und Fehlleistungen vorzubeugen.

Mit zunehmendem Verkehr nimmt auch statistisch das Risiko für bestimmte Vorkommnisse wieder zu. Dennoch nahm die Anzahl Separationsunterschreitungen im Verhältnis zu den Flugbewegungen erneut ab.

Technik für Sicherheit – Sicherheit für Technik

Dass es grundsätzlich gut steht um die Sicherheit, zeigen Indikatoren, die nicht direkt vom Verkehrsaufkommen abhängen, wie etwa Anzahl und Dauer von technischen Pannen des zivilen Flugsicherungsequipments, für das Skyguide verantwortlich ist. Diese Kenngrösse konnte in den vergangenen Jahren fortwährend verbessert werden und befindet sich nun auf einem guten Stand.

Parallel zum Sicherheitsniveau der erbrachten Flugsicherungsdienstleistungen (Englisch: «Safety») betrachtet Skyguide auch die Sicherheit ihrer Anlagen in Bezug auf versehentlich oder absichtlich zugefügten Schaden (Englisch: «Security»). Ein physischer oder virtueller Übergriff könnte die Sicherheit von Systemen oder Mitarbeitenden und letztendlich von Flugzeugen, Passagieren und

«Dass es grundsätzlich gut steht um die Sicherheit, zeigen Indikatoren, die nicht direkt vom Verkehrsaufkommen abhängen.»

Besatzung beeinträchtigen. Hervorzuheben sind für 2021 die guten diesbezüglichen Fortschritte bei der Einrichtung eines Cyber-Abwehrzentrums und die laufende Verbesserung des Managementsystems für Informationssicherheit.

Sicher wie eine Drohne im Schweizer Himmel

2021 hat das Special Flight Office von Skyguide ein neues Tool getestet und eingeführt, welches die Bearbeitung von Anträgen für genehmigungspflichtige Drohnen- und andere Spezialflüge erleichtert. Die Anzahl der Anträge für Drohnenflüge ist in der Folge stark angestiegen. Der digitale Flugplanungs- und Luftraumgenehmigungsdienst kann somit bereits als Erfolg bezeichnet werden.

Unterstützung für Meldekultur

Das Melden von Vorfällen und Beobachtungen ist ein ausserordentlich wichtiges Instrument für die →

«Dass Umfragen zur Sicherheitskultur nicht nur interessant, sondern durchaus nützlich sind, zeigen die Fortschritte, die Skyguide dank diesem Instrument machen konnte.»

Luftfahrt und andere sicherheitssensible Branchen. Skyguide unternimmt seit Jahren grosse Anstrengungen für eine möglichst hochstehende Meldekultur. 2021 hat das Unternehmen die intern genutzte technische Plattform RMIS verbessert, um die Meldung sicherheitsrelevanter Beobachtungen zu vereinfachen und deren Qualität sicherzustellen. Das Meldeportal erlaubt es, sowohl betriebliche wie technische oder allgemeine Sicherheitsmeldungen einzureichen. Erläuterungen führen die meldende Person durch den Prozess, und zusätzlich abgefragte Informationen ermöglichen es, den Vorfall besser zu verstehen.

Aus Umfragen lernen

Skyguide hat eine neuerliche Umfrage zur Sicherheitskultur durchgeführt. Zum ersten Mal hat sie dafür mit Austro Control zusammengearbeitet. Die österreichische Flugsicherung betreut einen Luftraum ähnlicher Grösse und verfolgt einen vergleichbaren Ansatz in Sachen Sicherheit. Das hat die beiden Partner veranlasst, ihr Wissen, ihre Erfahrung und ihre Ressourcen zu bündeln. Gerade auch vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie wollten wir herausfinden, inwiefern sich unsere Sicherheitskultur bewährt hat und worauf wir in Zukunft die Energie richten sollten.

Die wichtigsten Erkenntnisse zeigen eine positive Wahrnehmung der Kultur in Sachen Dienstleistungssicherheit («Safety»), vor allem, wenn es um die

persönliche Verantwortung oder um die Meldung von Sicherheitsbedenken geht. Bei der physischen und der Informationssicherheit («Security») zeigt sich ein hohes individuelles Bewusstsein, auch wenn hier von einer entsprechenden Schulung noch eine Steigerung zu erwarten ist.

Statt einer einmaligen Detailauswertung durch eine Fachstelle findet auf Grundlage der Umfragedaten unternehmensweit ein eigentlicher Lernprozess statt. Der Online-Fragebogen wurde durch innovative Online-Workshops ergänzt. Alle erarbeiteten Informationen sollen genutzt werden, um die Sicherheitskultur gemeinsam mit der Belegschaft und entsprechend den Bedürfnissen der einzelnen Organisationseinheiten weiterzuentwickeln.

Dass solche Umfragen zur Sicherheitskultur nicht nur interessant, sondern durchaus nützlich sind, zeigen die Fortschritte, die Skyguide dank diesem Instrument seit der vorangegangenen Durchführung machen konnte: Neben zahlreichen kleinen Verbesserungen hat Skyguide verschiedene Prozesse angepasst, um die Zusammenarbeit zwischen der technischen Abteilung und der Sicherheitsabteilung zu stärken und um die technische Systemüberwachung und -steuerung enger in Veränderungsprozesse einzubinden. Auch das Verfahren für die Meldung von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen oder Beobachtungen konnte Skyguide so gezielt weiterentwickeln.

Redlichkeit ist Sicherheit

Fortschritte in der Sicherheitskultur konnte Skyguide auch bei der sogenannten «Just Culture» erzielen. Mitarbeitende melden jegliche sicherheitsrelevante Beobachtung, auch wenn ihnen selbst ein Fehler unterlaufen ist. Sie können darauf vertrauen, dass die Meldung dazu dient, das grundlegende Problem zu erkennen und zu beheben, und sie nicht für einen sogenannten «honest mistake», also einen Fehler, der trotz des Handelns nach bestem Wissen



und Gewissen entstanden ist, bestraft werden. Der Freispruch eines Flugverkehrsleiters vor dem Zürcher Obergericht, vor dem er sich für einen Vorfall aus dem Jahr 2012 verantworten musste, hat die Just Culture gestärkt, aber solange diese nicht im Gesetz verankert ist, werden Flugverkehrsleiterinnen und -leiter bei ihren Meldungen inhaltlich eher zurückhaltend sein und sich aus Angst vor Strafverfolgung auf ein Minimum beschränken.

Auf Bundesebene ist zurzeit ein Vorschlag in Ämterkonsultation, der prüft, wie das Konzept der Just Culture ins Schweizer Strafrecht einzubeziehen ist. Just Culture kann in vielen sicherheitssensiblen Bereichen (Mobilität, Energie, Gesundheitswesen...) einen wichtigen Beitrag zur Förderung der

Sicherheit leisten. Dass der Anstoss dazu vor allem aus der Flugsicherung und allgemein aus der Luftfahrt kommt, liest Skyguide als weiteres Zeichen für eine hochstehende Sicherheitskultur in unserer Branche. •

Schlüsselereignisse 2021

Januar

Ablösung der konventionellen Navigationsinfrastruktur

Das BAZL genehmigt den von Skyguide eingereichten Übergangsplan zur Ablösung von konventionellen, bodengestützten Navigationsinfrastrukturen zu sogenannten Performance-basierten Navigationsverfahren, die mithilfe von Satellitennavigation funktionieren und mehr Flexibilität bieten. Als Rückfallsystem wird das bestehende Netzwerk von robusten Funkfeuern mit Entfernungsmessern (DME) verbessert.

Februar

Obergericht Zürich spricht Flugverkehrsleiter frei

Das Obergericht des Kantons Zürich spricht einen Flugverkehrsleiter frei, der sich für einen Vorfall vom 22. August 2012 am Flughafen Zürich verantworten musste. Die erstinstanzliche Verurteilung durch das Bezirksgerichts Bülach wird aufgehoben. Mit seinem Urteil bestätigt das Obergericht, dass der Flugverkehrsleiter weder fahrlässig noch vorsätzlich

gehandelt hat. Skyguide und die gesamte Schweizer Luftfahrtgemeinschaft nehmen den Ausgang mit Erleichterung zur Kenntnis.

März

Testanflüge der Schweizer Luftwaffe auf den Flughafen Zürich

Zur Vervollständigung des 24-Stunden-Luftpolizeidienstes hat die Schweizer Luftwaffe Testanflüge mit F/A-18-Kampfflugzeugen auf den Flughafen Zürich absolviert. Diese Anflüge wurden erstmals nicht von zivilen, sondern von militärischen Flugverkehrsleitenden der Skyguide aus der Einsatzzentrale in Dübendorf geführt. Mit diesem Ausnahmeverfahren wurde die effiziente Führung der Abfangjäger im Falle einer Ausweichlandung erfolgreich verifiziert.

Mai

Veränderungen im Verwaltungsrat von Skyguide

Die Generalversammlung von Skyguide hat Aldo C. Schellenberg neu in den Verwaltungsrat gewählt. Er tritt die Nachfolge von Bernhard Müller an, der



dem Skyguide-Verwaltungsrat zwölf Jahre als Vizepräsident gedient hat und sein Amt aufgrund der ordentlichen Amtszeitbeschränkung abgibt. Das Vizepräsidium übernimmt neu die bisherige Verwaltungsrätin Anne Bobillier.

Juni

Volatiler Neustart

Nach über einem Jahr liegen die Verkehrszahlen im Durchschnitt weiterhin auf einem Niveau, das etwa einem Drittel des Volumens vor der Corona-Krise entspricht. Gleichzeitig sind die kurzfristigen Schwankungen sehr gross – die Flugsicherung muss sich laufend anpassen und in der Lage sein, in Spitzenzeiten – wie zu Sommerferienbeginn – vorübergehend auch 100 Prozent des früheren Verkehrsaufkommens zu bewältigen.

Juli

Die belgische Flugsicherung skeyes setzt auf die CNS-Drohne von Skyguide

Die belgische Flugsicherung skeyes setzt künftig eine von Skyguide-Ingenieurinnen und -Ingenieuren entwickelte Drohne ein, um die Leistung und Kalibrierung von bodengestützten Navigationshilfen zu überprüfen. Die Drohne, die ergänzend zu Messflugzeugen zum Einsatz kommt, erlaubt es, Messverfahren zu verbessern, Wartungskosten zu senken sowie Lärm- und CO₂-Emissionen zu reduzieren.

ENAIRE implementiert CPDLC-Lösung von Skyguide

CPDLC ist ein Informationsübermittlungssystem zwischen Flugsicherung und Cockpit. Statt der aufwendigen, fehleranfälligen Sprachkommunikation werden Daten für nicht dringende Nachrichten direkt zwischen den Systemen ausgetauscht. Skyguide gehört zu den Vorreiterinnen in dieser vielversprechenden Technologie. Die spanische Flugsicherung ENAIRE installiert ein Monitoring-System von Skyguide, um alle ausgetauschten CPDLC-Nachrichten aufzuzeichnen und mögliche Schwächen und Fehlerquellen zu identifizieren. Die innovative, schlüsselfertige Lösung entspricht vollständig den internationalen Anforderungen.

August

Fortschritt für Drohnen

Nach einer Einführungsphase in Genf, Lugano, Dübendorf und Zürich setzt Skyguide den digitalen Flugplanungs- und Luftraumgenehmigungsdienst für Drohnen und andere Spezialflüge schweizweit ein. Die Online-Abwicklung erleichtert die Bearbeitung von Anträgen für Flüge im kontrollierten Luftraum. Als Teil der Schweizer U-Space-Strategie geht dieser Dienst einher mit der Einführung des Drohnenbetreiberregisters und einer landesweiten freiwilligen Remote Identification, die es den Drohnenbetreibern ermöglicht, Informationen über ihre Flüge auf einfache Weise mit anderen Betreibern, den Behörden und der Öffentlichkeit auszutauschen.

Oktober

Weiterhin Vorbild Energie und Klima

Die Bundesinitiative «Vorbild Energie und Klima» geht nach einer erfolgreichen ersten Phase von 2013 bis 2020 weiter. Skyguide erklärt zusammen mit 14 weiteren Akteuren ihre Absicht, die Energieeffizienz weiter zu steigern und die erneuerbaren Energien auszubauen. Für die zweite Phase von 2021 bis 2030 wurden neue, ehrgeizige Ziele und Verbesserungsmassnahmen festgelegt. Die für Skyguide spezifischen Massnahmen stehen im Einklang mit der Verpflichtung der europäischen Luftfahrtindustrie, ihre Aktivitäten bis 2050 zu dekarbonisieren.

Dezember

Rückschlag für den Luftverkehr

Die neue Coronavirus-Variante Omikron breitet sich weltweit mit grosser Geschwindigkeit aus. Die anfänglich drastischen Massnahmen wie das Streichen sämtlicher Flüge von und zu bestimmten Destinationen oder präventive Quarantänen wurden zwar rasch wieder aufgehoben, die verbleibenden Massnahmen haben aber dennoch einen negativen Einfluss auf die gegen Jahresende normalerweise angeregte Reisetätigkeit. •

Zaghafte Erholung der Erträge, strikte Eindämmung der Aufwendungen

Die fehlenden Erträge belasten weiterhin die Finanzzahlen für 2021. Das vom Bund gewährte Darlehen und die proaktiven Massnahmen zur Kostenkontrolle sichern jedoch die finanzielle Stabilität des Unternehmens.

Als der kommerzielle Luftverkehr 2020 infolge der Covid-19-Pandemie fast vollständig zusammenbrach, ergriff Skyguide sofort Massnahmen zur Stabilisierung der Finanzlage, u. a. mit der Einführung von Kurzarbeit, dem Abbau von Überstunden und Ferien, Lohnbeschränkungen und einer Neuplanung der Investitionen. Das Unternehmen achtete darauf, dass sich diese Massnahmen nicht negativ auf die Qualität der Leistungen auswirkten, die es weiterhin erbringen musste. Als sich der Flugverkehr im Sommer und Herbst 2021 etwas erholte, konnte Skyguide ihr Mandat somit weiterhin einwandfrei erfüllen. Doch auch 2021 blieben das Verkehrsvolumen und damit die Erträge weit unter den Werten, die vor Beginn der Gesundheitskrise verzeichnet worden waren.

Die Pandemie belastet weiterhin die Erträge

Die En-Route- und An-/Abflug-Aktivitäten in Genf und Zürich (Kategorie I) sind die Haupteinnahmequelle von Skyguide. Im Jahr 2021 erhielten sich die Erträge aus diesem Bereich zwar um 17 Prozent gegenüber dem Vorjahr, doch gegenüber 2019 bedeutet dies immer noch einen Rückgang um 40 Prozent.

Die Erträge aus Leistungen für die Luftwaffe stiegen mit den Leistungen des 24-Stunden-Luftpolizeidienstes. Bei den Dienstleistungen für Regionalflugplätze (Kategorie II) blieben die Leistungen unverändert. Im Jahr 2021 bezahlten alle Regionalflugplätze die Flugsicherungsdienste vierteljährlich aus den Mineralölsteuerbeiträgen des Bundes. Die Erträge aus nicht regulierten kommerziellen

Aktivitäten verzeichneten einen Anstieg. Da all diese Leistungen ausserhalb der Streckenflug- und Anflugtätigkeiten auf Flughäfen der Kategorie I in normalen Jahren nur einen Anteil von rund 20 Prozent der Erträge ausmachen, blieb die finanzielle Lage des Unternehmens prekär.

Dank den Unterstützungsmassnahmen des Bundes und den unternommenen Sparmassnahmen konnte der Liquiditätsengpass überwunden werden. Angesichts der zögerlichen Erholung des kommerziellen Verkehrs und der wiederholten Rückschläge durch die Pandemie ging Skyguide ehrgeizige Verpflichtungen ein, um über fünf Jahre insgesamt 120 Mio. CHF statt der ursprünglich geplanten 90 bis 100 Mio. CHF im Vergleich zum Budget einzusparen. Einige Sparmassnahmen haben einen nachhaltigen strukturellen Effekt. So blieben die Kosten auch 2021 unter dem ursprünglichen Sparplan.

Trotzdem: Angesichts des ausgeprägten Ertragsausfalles und bei einem hohen Anteil an Fixkosten schloss das Geschäftsjahr 2021 mit einem Verlust von 119,7 Mio. CHF ab, was einer Verbesserung um 27,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Der Bund unterstützt den öffentlich-rechtlichen Auftrag

Im Rahmen des Budgets 2021 hatte das Parlament zusätzliche 250 Mio. CHF bewilligt, um die Flugsicherung im Bedarfsfall mit Liquidität zu unterstützen. Im Juni 2021 beschloss der Bundesrat angesichts der weiterhin angespannten

gesundheitpolitischen Lage und der nach wie vor schwierigen finanziellen Situation des Unternehmens, Skyguide diese Mittel vollumfänglich zukommen zu lassen, damit sie als kritische nationale Infrastruktur weiterhin alle ihre Dienstleistungen für die zivile und militärische Luftfahrt sicher und zuverlässig erbringen kann.

Während der Bund als Mehrheitsaktionär im Vorjahr eine Kapitalerhöhung der Gesellschaft vorgenommen hatte, erfolgte der Finanzbeitrag 2021 in Form eines Darlehens. Skyguide wird dieses Darlehen langfristig zurückzahlen, je nach Fortschritt der Verkehrsentwicklung und in Abhängigkeit der Zahlung der Fluggesellschaften für die aufgrund des Verkehrseinbruchs ungedeckten Kosten in den Jahren 2020 und 2021.

Der europäische Leistungsplan für die dritte Referenzperiode (RP3) sieht vor, dass die Fluggesellschaften die fehlenden Abgeltungen für Flugsicherungsdienste für die Jahre 2020 und 2021 durch entsprechende Tarifierhöhungen zwischen 2023 und 2029 ausgleichen. In der Vergangenheit hatten die Flugsicherungsdienstleister bislang einen Grossteil der überschüssigen Erträge, die sie aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens erzielten, an ihre Kunden zurückgegeben. Sie konnten daher nur sehr begrenzt Reserven bilden, um die Krise zu bewältigen, Verluste zu tragen und die notwendigen Investitionen in die Modernisierung der Flugsicherungssysteme zu finanzieren.

«Während der Pandemie hat der Bund den Sektor entscheidend unterstützt. Damit unterstreicht er die grundlegende Rolle der Luftfahrt für die Wirtschaft und die Versorgung der Schweiz, insbesondere in Krisenzeiten.»

«Für die Empfänger von öffentlichen Geldern ergibt sich daraus eine Verantwortung gegenüber den Steuerzahlenden.»

Im Bundeshaushalt 2022 ist erneut ein Sonderbudget von 100 Mio. CHF für eine mögliche Unterstützung von Skyguide vorgesehen. Die Verwendung dieser Mittel wird hauptsächlich von der Verkehrsentwicklung im Vergleich zum europäischen Referenzszenario abhängen, das die Grundlage für die Budgetprojektion darstellt.

Der Bezug von öffentlichen Geldern verpflichtet

Die Luftfahrt ist traditionell eine weitgehend selbstfinanzierte Branche. Während der Pandemie hat der Bund die Branche entscheidend unterstützt. Damit unterstreicht er die grundlegende Rolle der Luftfahrt für die Wirtschaft und die Versorgung der Schweiz, insbesondere in Krisenzeiten.

Für die Empfänger dieser öffentlichen Gelder ergibt sich daraus eine Verantwortung gegenüber den Steuerzahlenden. Skyguide nimmt diese Verantwortung wahr, indem sie ihre Effizienz steigert und sich dazu bekennt, die gewährten Darlehen im Rahmen der finanziellen Erholung zurückzuführen. Im Geschäftsjahr 2021 setzte das Unternehmen die ab 2020 eingeleiteten Massnahmen zur Erreichung der ehrgeizigen Kostenziele weiterhin konsequent um. Diese betreffen insbesondere die Personalkosten, die gegenüber dem ursprünglichen Plan um 31,0 Mio. CHF gesenkt werden konnten.

Die Fortsetzung der ständigen Kostensteuerung trägt zur Stabilisierung der Finanzlage von Skyguide bei. Um die langfristigen Herausforderungen zu meistern, muss Skyguide jedoch weiterhin in die →

technologische und operationelle Modernisierung investieren. So setzt sie die Realisierung des bedeutenden Virtual Centre fort, die vor mehreren Jahren begonnen wurde.

Das Virtual Centre von Skyguide wird international als wegweisend anerkannt, und dies nicht nur wegen seines technologisch innovativen Ansatzes. Denn dank dem durch die Virtualisierung ausgelösten Paradigmenwechsel wird die Flugsicherung kostengünstiger, besser auf die Volatilität des Flugverkehrs reagieren, widerstandsfähiger gegen Cyberangriffe sein und helfen, Umweltziele zu erreichen. Die so gewonnene Effizienz wird sich langfristig auszahlen.

Die meisten Effizienzsteigerungsziele sind bereits integraler Bestandteil der strategischen Ziele des Bundes, aber auch und vor allem der Vision von Skyguide.

Die Krise bestätigt die Vision

Die Covid-19-Krise stellte und stellt die Flugsicherung und die Luftfahrt insgesamt vor immense Herausforderungen. Die Auswirkungen dieser Jahrhundertkrise werden sich nachhaltig auf die Branche auswirken. Obwohl sie kurzfristig das Hauptproblem darstellen, sollten nicht die finanziellen Verluste im Mittelpunkt stehen, sondern die sich daraus ergebende Chance, den Kurs zu ändern. Derzeit sind die Strukturen der Branche nämlich nur für eine stabile Situation ausgelegt.

«Obwohl sie kurzfristig das Hauptproblem darstellen, sollten nicht die finanziellen Verluste im Mittelpunkt stehen, sondern die sich daraus ergebende Chance, den Kurs zu ändern.»

In Bezug auf die Flugsicherung müssen insbesondere die europäischen Vorschriften neu definiert werden, um Investitionen der Dienstleister in neue, effizientere digitale Technologien zu honorieren. Digitale und automatisierte Technologien mit offener Architektur ermöglichen ein höheres Mass an Skalierbarkeit und Flexibilität und können deshalb volatile Marktbedingungen besser bewältigen. Skyguide verfolgt diesen Ansatz seit Jahren. Die Covid-19-Krise hat diese Vision nicht infrage gestellt, sondern im Gegenteil ihre Notwendigkeit noch verstärkt.

Skyguide setzt alles daran, eine Erholung der Luftfahrt in der Schweiz zu ermöglichen. Für 2022 konnte Skyguide auf der Grundlage der neuesten, günstigeren Eurocontrol-Prognosen und dank dem Sparplan die En-Route-Tarife senken und die Erhöhung der Anflugtarife auf den beiden internationalen Flughäfen Zürich und Genf begrenzen, obwohl das Verkehrsaufkommen im Vergleich zur Situation vor der Gesundheitskrise weiterhin rückläufig sein wird. Für ihre Kunden muss Skyguide zuversichtlich sein, auch wenn die fünfte Welle von Covid-19 gezeigt hat, dass die Zukunft alles andere als sicher ist. Das Geschäft bleibt anfällig für externe Faktoren wie die Entwicklung der Pandemie, die finanziellen Ziele der Europäischen Kommission für den nächsten Leistungsplan oder den regulatorischen Rahmen für die Finanzierung des Einkaufs von Dienstleistungen und Investitionen in Innovationen.

Verantwortungsvolle Vergütungen

Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsleitung für das Geschäftsjahr 2021 wurde vom Verwaltungsrat festgelegt. Die Gehaltsstruktur basiert auf dem Bundesratsbeschluss vom 23. Dezember 2016, wonach der variable Teil der Vergütung 50 Prozent des jährlichen Fixeinkommens und die Nebenleistungen 10 Prozent nicht übersteigen dürfen. Was die Vergütung des Präsidenten und der anderen Mitglieder des Verwaltungsrates betrifft, so wird diese nach dem Bundesbeschluss von 2007 festgelegt.

Die ordentliche Generalversammlung von Skyguide, die am 14. Mai 2020 stattfand, beschloss, die Obergrenze für die Gesamtvergütung der Geschäftsleitung (sieben Mitglieder) für 2021 auf 3 950 000 CHF festzulegen (2020 betrug die Obergrenze 4 235 000 CHF für acht Mitglieder).

Die Versammlung belies den Betrag der an die Mitglieder des Verwaltungsrats gezahlten Vergütungen bei 140 000 CHF für den Präsidenten und 310 000 CHF für die übrigen sechs Mitglieder.

Die effektiv ausbezahlten Beträge beliefen sich einschliesslich des Beitrags an die Pensionskasse für den Präsidenten des Verwaltungsrats auf 137 979 CHF (2020: 137 892 CHF), 296 270 CHF (2020: 285 684 CHF) für die übrigen Mitglieder und 3 547 222 CHF (2020: 3 645 003 CHF) für die sieben Mitglieder der Geschäftsleitung. Der Rückgang gegenüber den genehmigten Beträgen und im Vergleich zum Vorjahr ist hauptsächlich auf die Massnahmen zurückzuführen, die nach der Gesundheitskrise ergriffen wurden. Die Vergütungen lagen daher deutlich unter der genehmigten Limite. •

Corporate Governance

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 unter anderem die Kontrolle über die Interessensbindungen oder die Gewährleistung von spezifischen Aus- und Weiterbildungen aller Mitglieder des Verwaltungsrats.



Verwaltungsrat



Walter T. Vogel seit 2015

präsidiert den Skyguide-Verwaltungsrat und ist Vorsitzender des Ausschusses «Compensation & Nomination» sowie Mitglied des Ausschusses «Finance & 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, Zentralvorstandsmitglied des Aeroclubs der Schweiz, Mitglied des Industriebeirats D-MAVT der ETH Zürich sowie Mitglied des Fachbeirats der Foundation for Aviation Competence.



Anne Bobillier seit 2014

ist Vizepräsidentin des Skyguide-Verwaltungsrats, Vorsitzende des Ausschusses «Projects» sowie Mitglied des Ausschusses «Safety & Security». Bis Ende 2020 war sie Corporate Project Manager bei Bechtle Management 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: Präsidentin des Verwaltungsrats von SkySoft-ATM, Vizepräsidentin der Verwaltungsräte von Romande Energie Holding und Romande Energie SA, Mitglied des Verwaltungsrats der Chambre de Commerce et d'Industrie France Suisse, Mitglied des Verwaltungsrats von Rolex SA und Rolex Holding, Mitglied des Verwaltungsrats von LonHea und Vorstandsmitglied des SwissBoardForum. Seit Oktober 2021 ist sie Associate bei Académie des Administrateurs (ACAD).



Dominik Hänggi seit 2015

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



Bernhard Müller 2009 bis Mai 2021

war bis zu seiner Pensionierung Vizepräsident des Verwaltungsrats, Vorsitzender des Ausschusses «Safety» und Mitglied des Ausschusses «Projects». Er war Kommandant der Schweizer Luftwaffe im Rang eines Divisionärs. Davor ist er bei der Luftwaffe in verschiedenen Leitungsfunktionen tätig gewesen. Er hat das Lehrerseminar in Wettingen sowie ein Studium an der historisch-philosophischen Fakultät der Universität Zürich absolviert.



Doris Barnert seit 2020

präsidiert den Ausschuss «Finance & 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 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, Nördostschweizerische Kraftwerke Grid AG, Ofible Rete SA, Ofima Rete SA, Repower Transportnetz AG, SN Übertragungsnetz AG, Übertragungsnetz Basel/Aarau AG.



Cristina Feistmann seit 2015

ist Vorsitzende des Ausschusses «Safety & Security» sowie Mitglied des Ausschusses «Compensation & Nomination». Sie ist Rechtsanwältin E.M.B.L.-HSG und 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 & Secretary für Swissport tätig war. Weitere Mandate: Mitglied des Stiftungsrats Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.



Aldo C. Schellenberg seit 2021

ist Mitglied des Ausschusses «Compensation & Nomination» sowie des Ausschusses «Finance & Audit». Er war in der Schweizer Armee in verschiedenen Funktionen tätig, zuletzt als Korpskommandant stellvertretender Armeechef und Chef Kommando Operationen, bis er Ende 2020 die ordentliche Pensionierung antrat. Er ist weiterhin als Unternehmensberater tätig. Er hat an der Universität Zürich in Wirtschaftswissenschaften doktriert und absolvierte an der Universität Bern ein Nachdiplomstudium in Wirtschaftsrecht.



Res Schmid seit 2017

ist Mitglied der Ausschüsse «Safety & Security» und «Projects». Er ist seit 2010 Regierungsrat des Kantons Nidwalden. Als Militärpilot und diplomierter Testpilot war er mehr als 30 Jahre für die Luftwaffe und Armasuisse tätig, zuletzt als Chef-Testpilot und Leiter der fliegerischen Evaluation für den Tiger-Teilersatz. Weitere Mandate: VR-Präsident der Bergbahnen Beckenried-Emmetten AG und der INSILVA AG sowie Kommissionspräsident der Eidgenössischen Jugendbefragungen ch-x, Stiftungsrat der Winkelriedhaus-Stiftung und der Schindler Kulturstiftung.

Executive Team



Alex Bristol

(CEO) ist seit 2017 Vorsitzender der Geschäftsleitung. Der britisch-schweizerische Doppelbürger war seit 1992 in verschiedenen Funktionen bei der britischen NATS tätig, u. a. als Flugverkehrsleiter, Operationschef und zuletzt als Leiter Entwicklungs- und Investitionsstrategie. 2011 stiess er zu Skyguide als Leiter des Bereichs Operations und Mitglied der Geschäftsleitung. Er erwarb einen Bachelor der Universität Exeter und absolvierte das INSEAD Fontainebleau und das Singapur Advanced Management Program.



Klaus Meier

(Engineering & Technology) ist seit 2014 als Chief Technology Officer Mitglied der Geschäftsleitung und seit Anfang 2020 stellvertretender CEO. Er war zuvor der Chief Information Officer 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.



Hans Bracher

(Human Resources) ist seit 2015 Mitglied der Geschäftsleitung. Die Funktion des HR-Leiters bei Skyguide übernahm er 2012. Zuvor war er Head Corporate Human Resources und Mitglied der Konzernleitung bei der RUAG Holding AG sowie langjährig für Ascom in verschiedenen Funktionen tätig, zuletzt als Head Corporate Human Resources und Mitglied der erweiterten Konzernleitung. Hans Bracher ist Rechtsanwalt.



Peter Dietrich

(Legal) ist seit 2019 General Counsel und Head Legal & Compliance. Er war in verschiedenen Funktionen an Gerichten, in den kantonalen Behörden sowie in der Industrie tätig. Während 10 Jahren leitete er als Direktor den Dachverband der Schweizer Industrie Swissmem. Danach war er zwei Jahre als Consultant für ein Beratungsunternehmen tätig, für das er Unternehmen und ihre Führungskräfte in Change-Prozessen begleitete. Peter Dietrich ist Rechtsanwalt und hat einen LL. M. in internationalem Wirtschaftsrecht.



Myriam Käser

(Communications, Public Affairs & Environment) ist seit 2018 Chief Communications & Public Affairs Officer und Mitglied der Geschäftsleitung. Sie war Consultant für Public Affairs, PR und Branding und Mitglied der Geschäftsleitung einer namhaften Kommunikationsagentur. Ab 2015 war sie Leiterin der Unternehmenskommunikation der NZZ-Mediengruppe und Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung. Myriam Käser studierte Politikwissenschaft, internationales Recht und Arabistik in der Schweiz, den USA, England, Frankreich und Ägypten und verfügt über einen Master-Abschluss der Universität Zürich.



Klaus Affholderbach

(Safety, Security, Quality) ist seit 2018 Mitglied der Geschäftsleitung. Seit 2001 ist er in verschiedenen Funktionen für Skyguide tätig. Unter anderem war er 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 in der Hochenergiephysik am CERN gearbeitet und geforscht.



Götz Ardey

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



Urs Lauener

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



Nicole Leyre

(Finance & Services) ist seit 2018 Chief Financial Officer und Mitglied der Geschäftsleitung. Sie war 19 Jahre lang bei Schneider Electric in verschiedenen Managementfunktionen tätig. Danach war sie über 10 Jahre Chief Financial Officer 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.

Verkehrszahlen im langsamen Steigflug

2021 war erneut ein Jahr mit insgesamt geringem Verkehrsaufkommen. Die hohe Volatilität erschwerte die Planung. Skyguide konnte jedoch jederzeit den geforderten Service leisten.

Nachdem die Corona-Krise im März 2020 Europa erreicht hatte, kam der zivile Verkehr im Luftraum über der Schweiz und in den von Skyguide betreuten delegierten Grenzgebieten zeitweise nahezu zum Erliegen. Im aktuellen Berichtsjahr erholte sich der Verkehr mit jeder Lockerung der pandemiebedingten Massnahmen und in den Ferienperioden zwar leicht, es gab aber auch immer wieder Rückschläge.

Langsame Erholung der Verkehrszahlen

Im gesamten Berichtsjahr führte und überwachte Skyguide 690 275 Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR). Auch wenn damit die Gesamtzahlen im Verhältnis zum Vorjahr gesamthaft etwas verbessert werden konnten (+ 29,7 Prozent), lag das Verkehrsvolumen 2021 mit – 47,1 Prozent (im ersten Halbjahr – 67,8 Prozent) weiterhin deutlich unter den Vergleichswerten von 2019.

Impfungen, international koordinierte Zertifikate und entsprechende Anpassungen bei den pandemiebedingten Vorsichtsmassnahmen änderten die Lage im ganzen Berichtsjahr. Es zeigte sich, dass mit jedem Schritt der Lockerung in der Schweiz und im Ausland auch der Verkehr wieder anstieg.

	2021	2020	Veränderung
Total IFR-Flüge	690 275	532 031	+ 29,7%
Davon Transitflüge	435 362	317 048	+ 37,3%

Verkehrsvolumen im Auf und Ab

Trotz der generellen leichten Entspannung verhielt sich der Verkehr 2021 sehr volatil. Bedingt durch die Flugpläne unserer Kunden gab es sowohl Tagesspitzen, die teilweise Höhen wie vor der Corona-Krise

erreichten, als auch zahlreiche Einbrüche. Dies stellte den gesamten Betrieb vor grosse Herausforderungen. Das Gesamtsystem der Aviatik, inklusive Flugsicherung, musste höchstmögliche Flexibilität an den Tag legen.

Die Entwicklung der Flugbewegungen fällt je nach Marktsegment sehr unterschiedlich aus:¹

- Linienflüge
 - Traditionelle Fluggesellschaften +23,9 Prozent (gegenüber 2019: –57,8 Prozent)
 - Low-cost-Fluggesellschaften +37,2 Prozent (gegenüber 2019: –56,2 Prozent)
- Charterflüge +73,8 Prozent (gegenüber 2019: –3,3 Prozent)
- Geschäftsflüge +39,9 Prozent (gegenüber 2019: +5,2 Prozent)
- Frachtflüge +15,2 Prozent (gegenüber 2019: +16,4 Prozent)

Die Aktivitäten in den beiden von Skyguide betriebenen Bezirksleitstellen nahmen gegenüber dem Vorjahr zu, liegen jedoch weiterhin deutlich unter dem Niveau von 2019 (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):

	2021	2020	Veränderung
Genf	378 549	288 823	+ 31,1%
Dübendorf	450 372	344 782	+ 30,6%



Nur **0,8%** aller Flüge sind **verspätet**

0,25 %

der Flüge hatten mehr als
15 Minuten Verspätung

Während die beiden Landesflughäfen mit ihrem Linienverkehr eine nur leichte Erholung erlebten, blieb der Verkehr auf den zivilen Regionalflugplätzen trotz Corona einigermassen stabil, und Skyguide konnte die geforderte Dienstleistung erbringen:

IFR-Landungen/-Starts	2021	2020	Veränderung
Bern-Belp	9 961	8 465	+17,7%
Buochs	2 508	1 736	+44,5%
Donaueschingen ²	1 869	1 449	+29,0%
Friedrichshafen ²	5 956	6 291	-5,3%
Genf	91 466	78 734	+16,2%
Grenchen	3 924	3 663	+7,1%
Les Eplatures	2 348	2 222	+5,7%
Lugano-Agno	6 012	4 758	+26,4%
Sitten	6 329	5 438	+16,4%
St.Gallen-Altenrhein	7 720	6 450	+19,7%
Zürich	125 662	105 361	+19,3%
Total	263 755	224 567	+17,5%

Gemäss der Grundprognose von Eurocontrol wird der zivile Flugverkehr in der Schweiz erst 2025 wieder das Volumen von 2019 erreichen.

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. Segmentangaben für den gesamten von Skyguide kontrollierten Luftraum, inklusive dem delegierten, sind nicht bekannt.

² Die auf deutschem Nationalgebiet gelegenen Flugplätze Donaueschingen und Friedrichshafen befinden sich im von Skyguide kontrollierten Luftraum. Die Anflüge werden daher von Skyguide geleitet.

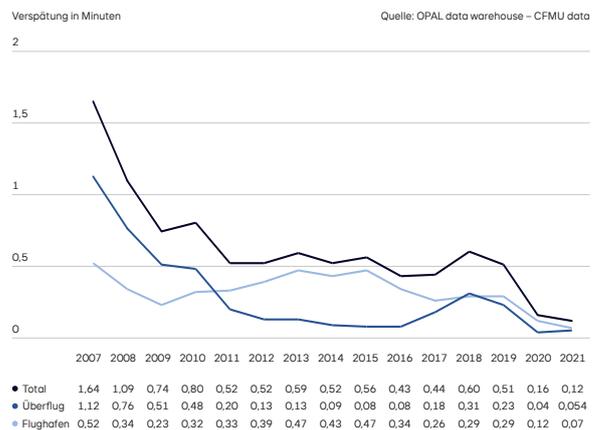
Qualität der Leistung

Zusammen mit Skyguide konnte die Luftwaffe ihre Trainings und Einsätze während des ganzen Jahrs ohne Unterbruch durchführen. Auch die Sicherheit konnte Skyguide während des Berichtsjahres im gesamten von ihr kontrollierten Luftraum jederzeit vollumfänglich gewährleisten.

Nach einem ausserordentlich verkehrsarmen Jahr war auch 2021 die Pünktlichkeit weiterhin sehr gut. 99,2 Prozent (erstes Halbjahr 99,7 Prozent) aller von Skyguide kontrollierten Flüge waren gemäss den Parametern der Flugsicherung pünktlich.

Die flugsicherungsbedingten Verspätungen im Streckenflug betragen im Schnitt lediglich 3,2 Sekunden pro Flug (Vorjahr 2,2 Sekunden), ein statistisch vernachlässigbarer Wert. Flüge, die aufgrund von →

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

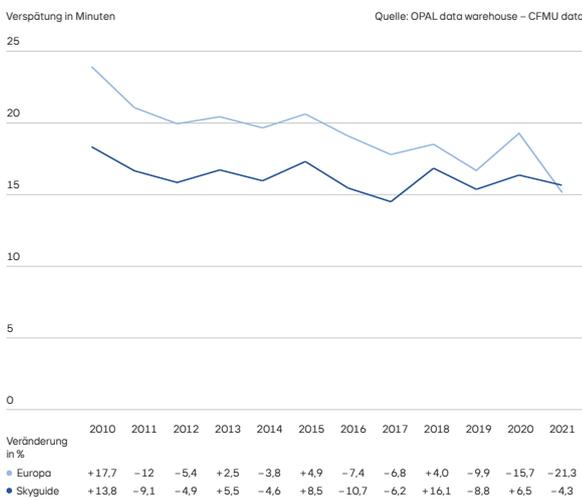


Fluktuation des Verkehrs 2021



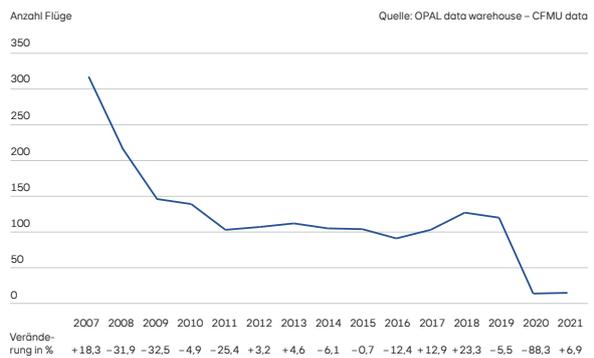
Einschränkungen bei der Flugsicherung über 15 Minuten Verspätung erfahren, können hingegen im realen Flugverkehr für Fluggesellschaften und Passagiere zu folgenreichen Verspätungen führen. Sie werden daher separat ausgewiesen. 2021 waren dies 0,25 Prozent aller Flüge (2020: 0,3 Prozent).

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

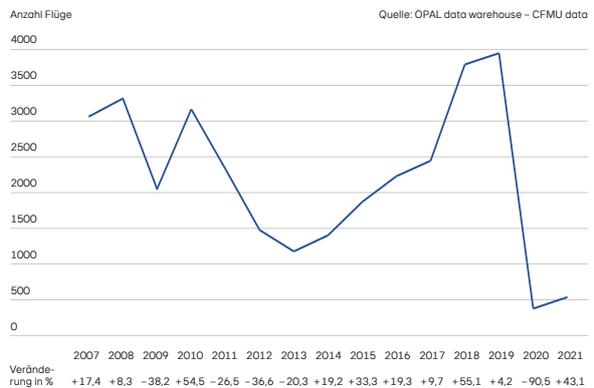


Ein insgesamt weiterhin schwaches Verkehrsvolumen mit starken periodischen Schwankungen bereite den Kunden und Partnern von Skyguide auch 2021 Schwierigkeiten. Die Flugsicherung muss sich den jeweiligen Bedürfnissen unmittelbar anpassen. Daran arbeitet das Unternehmen, denn die Ansprüche an Pünktlichkeit und andere Leistungsindikatoren in Bereichen wie Sicherheit, Servicequalität, Preis-Leistungs-Verhältnis oder Nachhaltigkeit bleiben zu Recht hoch.

Verspätete Flüge pro Tag im Durchschnitt (Luftraum von Skyguide)



Verspätete Flüge pro Tag im Durchschnitt (Europa)



Führen und arbeiten in unsicheren Zeiten

Die akute, epidemiebedingte Krise ist 2021 in eine etwas weniger drastische, aber nichtsdestotrotz aussergewöhnliche Situation übergegangen. Die Tatsache, dass der Luftfahrtsektor noch einige Jahre brauchen wird, um wieder Stabilität zu finden, darf nicht dazu verleiten, dass wir uns in einer permanenten Krise wähen. Denn es ist für die sukzessive Erholung des Flugverkehrs wichtig, Kompetenz und Motivation hochzuhalten.

Durch die gesamte Krisenzeit hindurch haben die Mitarbeitenden der Skyguide beeindruckende Resilienz und Flexibilität bewiesen. Sie haben ihre Arbeit und sich persönlich laufend der Lage angepasst.

Moderne Bedingungen, viel Eigenmotivation

Es ist gelungen, nicht nur die täglichen Operationen einwandfrei zu gewährleisten, sondern auch die langfristig wichtigen Transformationsprojekte planmässig voranzutreiben.

In Absprache mit den Personalverbänden haben alle Mitarbeiterkategorien ihren Teil zu den notwendigen Sparmassnahmen beigetragen. Es ist vor Jahresende auch gelungen, einen Plan zur Erhöhung des Rentenalters der Flugverkehrsleitenden vorzulegen.

«Vertrauen in die Fähigkeiten und den guten Willen der Mitarbeitenden ist besser als akribische Kontrolle.»

Management und Empowerment

Die Flexibilisierung der Einsatzzeiten, vermehrtes Homeoffice, virtualisierte Teams und Remote-Training, all das verlangt nach einer neuen Managementkultur. Skyguide kann hier auf einem schon seit Jahren gepflegten Prinzip aufbauen: dem Empowerment. Entgegen einem althergebrachten

Sprichwort ist das Vertrauen in die Fähigkeiten und den guten Willen der Mitarbeitenden besser als akribische Kontrolle. So arbeiten Skyguides Führungskräfte mit klaren, zielorientierten Aufträgen, einer Unterstützung im Sinne von Coaching und der Wertschätzung von Ergebnissen. Das Skyguide-Management selbst agiert in grosser Eigenverantwortung und wird an eben diesen Vorgaben gemessen.

43 %
Frauenanteil im
Verwaltungsrat

Begleitet wird dieser schon länger laufende Kulturwandel durch eine verantwortungsbewusste Gesundheitspolitik mit einer breiten Palette an Unterstützungsangeboten. In anspruchsvollen Zeiten ist es von besonderer Bedeutung, das Wohlbefinden der Mitarbeitenden stets im Fokus zu behalten. Skyguide hat 2021 einen Akzent auf einen offenen Dialog und die Sensibilisierung für die psychische Gesundheit gesetzt – aus der Überzeugung heraus, dass Unternehmen ein Klima schaffen müssen, in dem psychische Schwierigkeiten offen und frühzeitig angesprochen werden können.

Chancengleichheit und Diversität als Gewinn für alle

Gleicher Lohn für gleiche Leistung ist nicht nur ein hehrer Wunsch, sondern Fakt bei Skyguide. Das «Fair-On-Pay»-Zertifikat bestätigt es. Skyguide ist überzeugt davon, dass Diversität das Unternehmen stärkt. Aufbauend auf Erfahrungen der Vergangenheit, hat Skyguide ein neues Kernteam für Inklusion und Diversität geschaffen und konkrete Massnahmen umgesetzt, um das Bewusstsein für diese Thematik im ganzen Unternehmen zu schärfen. •

Beiträge für eine nachhaltige Luftfahrt



Umweltschutz beginnt im eigenen Haus, auch wenn der Beitrag angesichts der Herausforderung klein erscheint. Wichtig sind zudem Partnerschaften. Skyguide engagiert sich auf all diesen Ebenen – intern, national und international – für mehr Nachhaltigkeit.

Die schweizerische Luftfahrt orientiert sich an den klimapolitischen Zielen des Pariser Abkommens und der Klimastrategie 2050 des Bundesrates. Vorgesehen ist, bis 2050 einen Netto-Null-Emissionsausstoss zu erreichen. Die erforderlichen Technologien (z. B. nachhaltige Flugtreibstoffe, alternative Antriebstechnologien) sind teilweise erst in Entwicklung. Bis diese reif für die Massenproduktion und die sukzessive Einführung sind, können die wichtigsten Verbesserungen nur durch die Art und Weise, wie die derzeitigen Flotten betrieben werden, erzielt werden. Die Flugsicherung spielt dabei eine zentrale Rolle.

Zusätzlich erforderlich sind Massnahmen im Bereich der Dekarbonisierung der Infrastrukturen am Boden, allen voran der eigenen.

Skyguide weiterhin Vorbild

Skyguide ist seit 2013 Partnerin der Bundesinitiative «Vorbild Energie und Klima». Die beteiligten Akteure wollen anhand guter, praxistauglicher Beispiele zeigen, wie das Ziel einer klimaneutralen Schweiz erreicht werden kann.

Die erste Phase der Initiative ist nunmehr abgeschlossen. Skyguide hat in dieser Zeit zahlreiche Verbesserungen in den Bereichen erneuerbare Energien, Gebäude, Mobilität sowie Green IT umgesetzt. Bis Ende 2020 hat sich so die Energieeffizienz im Vergleich zum Referenzwert von 2006 um nicht weniger als 52,4 Prozent verbessert. Es sei hier erwähnt, dass ökologische Massnahmen auch ökonomische Auswirkungen haben – und zwar oft positive. Dank den sinkenden Energiekosten konnte Skyguide in dieser ersten Phase etwa 1,9 Mio. CHF einsparen.

Zusätzlich zu den bereits unternommenen Schritten will Skyguide den eigenen ökologischen Fussabdruck weiter verkleinern. Sie nimmt daher mit Überzeugung teil an der zweiten Phase der Initiative «Vorbild Energie und Klima», die 2021 mit nunmehr insgesamt 15 Akteuren gestartet ist. Zahlreiche gemeinsame und unternehmensspezifische Massnahmen hat Skyguide bereits angestossen oder geplant, wie etwa die eigene Produktion von erneuerbarer Energie.

Weniger ist besser

Angesichts der ökologischen Herausforderungen, denen sich die Gesellschaft heute gegenüber sieht, genügen Skyguide-interne Massnahmen – so wichtig sie sind – nicht. Flugsicherungen müssen und können eine wesentliche Rolle zur notwendigen drastischen Reduktion der CO₂-Emissionen im

«Skyguide stellt nicht nur eine sichere und effiziente, sondern auch eine umweltfreundliche Verkehrsführung ins Zentrum ihrer Arbeit.»

Flugverkehr spielen. Skyguide stellt daher nicht nur eine sichere und effiziente, sondern auch eine umweltfreundliche Verkehrsführung ins Zentrum ihrer Arbeit. Konkrete Beiträge sind beispielsweise:

- Verkürzte Rollzeiten an Flughäfen
- Optimiertes Anflugmanagement ohne Warteschlangen
- Kontinuierliche Sinkflüge unter Einsatz von nur wenig Schubkraft
- Möglichst direkte Flugrouten

Die Verkürzung der Flugrouten ist ein zentraler Beitrag zur Senkung des Treibstoffverbrauchs. Skyguide konnte ihr Angebot 2021 mit einem nächsten Schritt im Programm «Free Route Airspace» weiter verbessern. Der Unterschied zwischen den direktesten Strecken von Ein- bis Ausflughafen im Schweizer Luftraum und den in Wirklichkeit geflogenen Flugrouten beträgt zwar nicht einmal 1 Prozent, die vorzeitige Planung dieser treibstoffsparenden Flugrouten kann jedoch noch weiter verbessert werden, damit die Fluggesellschaften weniger Treibstoff mitführen müssen. Gleichzeitig wird hier auch offenbar, dass die Optimierung der Verkehrsführung mit einem Fokus ausschliesslich auf die Schweiz nur eine beschränkte Wirkung hat.

Luftfahrt und Umweltschutz sind international

Luftfahrt ist ein international ausgerichteter Verkehrsträger. Entsprechend müssen auch Massnahmen für Umwelt und Klima über Landesgrenzen hinweg abgestimmt sein. Skyguide beteiligt sich aktiv an der entsprechenden europäischen Forschung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen.

Die Flugsicherungsorganisationen des FABEC haben 2021 in Zentraleuropa über 300 Massnahmen aufgehoben, die zuvor zur Steuerung des Verkehrs in Zeiten hoher Nachfrage dienten. Damit ist es den Luftraumnutzern möglich, in ruhigeren Zeiten sowohl direktere Routen als auch effizientere vertikale Flugprofile zu planen, die den Treibstoffverbrauch nachhaltig verringern. Für diese und die zuvor erfolgte Aufhebung zahlreicher Restriktionen hat es der FABEC am World ATM Congress 2021 unter die Finalisten für den Nachhaltigkeitspreis geschafft. Zur Diskussion der weiteren Erwartungen und Herausforderungen in Sachen Umweltschutz, denen sich die Flugsicherungsanbieter stellen wollen, nahmen im Juli 2021 über 100 Expertinnen und Experten sowie Delegierte am ersten FABEC-Umwelttag in Genf teil, den Skyguide initiiert und mit dem BAZL zusammen durchgeführt hat. Alle FABEC-Mitglieder haben sich verpflichtet, den

«Ökologische Massnahmen können ökonomische Auswirkungen haben – und zwar oft positive.»

ökologischen Fussabdruck der Luftfahrt weiter zu verringern und die Green-Deal-Umweltziele der Europäischen Union zu unterstützen. An diesem Kongress wurde festgestellt, dass das wissenschaftliche Verständnis bezüglich Umweltauswirkungen der Luftfahrt zwar zunimmt, aber weiterhin wichtige Daten und Messgrössen fehlen, um weitere Verbesserungen systematisch voranzutreiben. In diesem Bereich wird ein wichtiger Beitrag zu leisten sein (vgl. auch Umweltbericht 2021).

Die Schweiz als Innovationswerkstatt

Für ihre Vision und für das Herzstück ihrer Innovationsstrategie, das Virtual Centre, gewinnt Skyguide immer breitere Unterstützung. Was seinerzeit als Überlegung zur effizienteren Flugsicherung in der Schweiz angefangen hat, ist heute zentraler Bestandteil eines Paradigmenwechsels in Europa und wird nun Realität. Skyguides Virtual-Centre-Programm konnte 2021 wichtige technologische Meilensteine erreichen. Die Effizienzprognosen des Vorhabens bewahrheiten sich, und die dritte und letzte Phase des Programms mit Fokus auf die betriebliche Umsetzung hat begonnen.

Am Anfang stand ein für die Flugsicherung typisches Problem: Skyguide betrieb an zwei Standorten je ein separates Kontrollzentrum für den oberen Luftraum mit weitgehend verschiedenen und getrennten technischen Systemen und operativen Prozessen. Das ist nicht effizient. Die mögliche Konzentration auf einen physischen Standort hat sich als nicht gangbare Lösung erwiesen. Vielmehr soll daher gemäss der Vision «One System – One Sky» der gesamte Luftraum als virtuelle Einheit auf derselben, modernisierten technologischen Grundlage von den bestehenden Standorten aus bewirtschaftet werden.

Technische Modernisierung

Zehn Jahre nach Programmstart anerkennt auch die europäische Flugsicherungsgemeinschaft den innovativen Ansatz und das Potenzial des Virtual Centre, das vollständig mit den Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten der Europäischen Kommission abgestimmt ist.

Im Berichtsjahr konnte Skyguide die wichtigsten Meilensteine der zweiten von drei Tranchen des Virtual-Centre-Programms erreichen. Damit sind erste Elemente des schrittweise modernisierten Flugsicherungssystems seit Ende 2021 funktionsfähig. Verbesserte Verkehrsflussdaten, weiter automatisierte Interaktionen (vor allem bei der Freigabe und Übergabe von Flügen) sowie die dynamische

Nutzung des Luftraums sind Vorteile dieser Systemmodernisierung.

Es handelt sich hierbei vor allem um die Modernisierung der Systemarchitektur. Die dritte Tranche des Programms, intern «VC Touchdown» genannt, wird sich der operationellen Anwendung der neuen Technologie widmen. Folglich steht sie unter Leitung der Operationen und setzt auf die frühzeitige Einbindung der Flugverkehrsleiterinnen und -leiter als zukünftige Nutzerinnen und Nutzer.

Start der betrieblichen Umsetzung

Die neue Programmleitung für die dritte Tranche hat ihre Arbeit im Berichtsjahr aufgenommen und wird nun die Harmonisierung und Vereinfachung der operativen Prozesse vorantreiben. Dank der Optimierung des Flugverkehrsmanagements und der Luftraumkonfiguration wird sich der Betrieb rasch an eine schwankende Luftverkehrsnachfrage anpassen und die Kapazität je nach Bedarf erhöhen oder verringern können.

Bis 2027 wird Skyguide mit dem Virtual Centre den oberen Luftraum der Schweiz und der delegierten Gebiete ortsunabhängig bewirtschaften können, mit verbesserter Verkehrsvorhersage und den jeweiligen Bedürfnissen entsprechendem, optimiertem Service.

«Erste Elemente des schrittweise modernisierten Flugsicherungssystems sind seit Ende 2021 funktionsfähig.»



Das Virtual Centre ist daher viel mehr als ein Technologieprogramm. Mit der Anwendung moderner Technologien verändert Skyguide die Betriebsprozesse, d. h. die Art und Weise, wie der Luftraum bewirtschaftet wird. Aus Sicht von Skyguide spielt der Mensch dabei weiterhin eine zentrale Rolle. Einerseits werden seine unvergleichlichen Fähigkeiten auch in der Flugsicherung von morgen gebraucht. Andererseits ist der Paradigmenwechsel, den das Virtual Centre bringt, im Kern mit einem Kulturwandel verbunden.

Von der Flexibilisierung zur Effizienzsteigerung

Der Business-Case, der dem Virtual-Centre-Programm zugrunde liegt, erweist sich als robust. Primär ausgerichtet auf betriebliche Vorteile wie die Flexibilisierung des Dienstleistungsvolumens, führen die Verbesserungen, die das Virtual Centre bringt, zu einer grösseren Effizienz und damit zu einer verringerten Kostenbasis. Skyguide kann bedarfsgerechter arbeiten und dank optimierter Einsatzplanung die Produktivität insgesamt steigern. Hinzu kommen Fortschritte in der Automatisierung, die wiederum das Personalmanagement verbessern, ein wichtiger Aspekt auch angesichts des fortwährenden Fachkräftemangels.

Ein grosser Beitrag zur systemischen finanziellen Effizienzsteigerung liegt auf technischer Ebene: Mit der offenen Architektur wird das System dynamischer und kompetitiver. Dies erleichtert die

«Übersetzt für die Kunden wird die Dienstleistung schlanker, flexibler und günstiger.»

Standardisierung, die Skalierung und die Ausrichtung auf eine servicebasierte Philosophie. Stückkosten sowie Unterhaltskosten sinken. Und die Betreiber können auf Datenservices zurückgreifen, anstatt laufend weitere Infrastruktur aufzubauen. Der grösste Nutzen ergibt sich jedoch aus der betrieblichen Anwendung der Technologie. Übersetzt für die Kunden wird die Dienstleistung schlanker, flexibler und günstiger.

Die innovative Virtualisierung der Kontrollzentren wurde so zum Kernelement der Strategie von Skyguide. Ihr wird heute das Potenzial zugesprochen, die fragmentierte Flugsicherung in Europa ebenso zu harmonisieren, wie dies aktuell in der Schweiz geschieht. Entsprechend gewinnt der Ansatz zunehmend Unterstützung in ganz Europa. Er wird denn auch im Rahmen der für die Zukunft der europäischen Flugsicherung wegweisenden Air-space Architecture Study des SESAR-Programms als Beispiel aufgeführt. •

Eine verlässliche und innovative Partnerschaft

Am 1. Januar 2001 haben sich die militärischen und die zivilen Flugsicherungsdienste der Schweiz in einer einzigen Organisation vereint, die sich fortan «Skyguide» nannte. Was seinerzeit als europäisches Novum begann, erweist sich zwanzig Jahre später als ebenso stabil wie dynamisch.

Skyguide betreibt im Auftrag der Schweizer Luftwaffe die militärische Flugsicherung. Sie konnte im Berichtsjahr alle Missionen von der Einsatzzentrale (ADDC) und den militärisch genutzten Flugplätzen aus garantieren. Die Pandemie hatte weiterhin keine Auswirkungen auf die Trainingsflüge und Einsätze der Schweizer Luftwaffe sowie auf die Einsatzfähigkeit der militärischen Flugsicherung.

Eine Partnerschaft für effiziente Einsätze

Die Mission Effectiveness, also die Einsatzwirksamkeit für die militärische Mission, ist eine der wichtigsten Messgrößen der militärischen Flugsicherung. Sie war auch im aktuellen Berichtsjahr gut.

Die militärischen Flugbewegungen nahmen um 2,5 Prozent auf 89 491 (gegenüber 91 803 im Jahr 2020) ab. Skyguide führte 219 Live und Hot Missionen sowie 1958 taktische Einsätze (gegenüber 305 und 2285 im Vorjahr) für die Luftwaffe durch. Eine Live Mission ist die routinemässige Überprüfung von Flugzeugen, die als Staatsflugzeuge deklariert sind. 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.

Eine Partnerschaft rund um die Uhr

Für diese Aufgabe muss die Schweizer Luftwaffe auf verlässliche Partner zählen können. Namentlich für den Luftpolizeidienst, den sie seit 2021 rund um die Uhr sicherstellt, ist höchste Reaktionsfähigkeit gefordert. Um diese Bereitschaft unter realistischen Bedingungen zu prüfen, werden Alarmstarts, sogenannte Quick Reaction Alerts (QRA), ausgelöst.

Nach dem Alarm müssen zwei auf dem Flugplatz Payerne stationierte F/A-18 Hornet spätestens nach 15 Minuten starten und innert der geforderten Frist eine vorab definierte Zone erreichen. Am 29. April 2021 hat die Armee erstmals unangekündigt eine solche Bereitschaftsüberprüfung durchgeführt. Nach dem ersten Jahr, in dem QRAs stattfanden, fällt die Bilanz positiv aus. Eine Herausforderung bleibt die Personalsituation. Dieser begegnet Skyguide mit nationalen Rekrutierungskampagnen und verstärkter Ausbildung.



Eine Partnerschaft für Sondereinsätze

Das jährliche WEF-Meeting in Davos konnte 2021 coronabedingt erstmals in seiner über 30-jährigen Geschichte nicht stattfinden. Die Luftwaffe und Skyguide, die für die sichere und effiziente Durchführung jeweils eine zentrale Rolle spielen, waren aber für hochrangige internationale Treffen in Genf gefordert, wie das Gipfeltreffen zwischen dem amerikanischen und dem russischen Präsidenten oder die unmittelbar vor Beginn wieder abgesagte 12. Ministerkonferenz der Welthandelsorganisation WTO.

Solche Anlässe stellen höchste Ansprüche an die Luftraumsicherheit. In besonders sensiblen Zonen verfügt der Bundesrat jeweils temporäre Einschränkungen oder ein vollständiges Verbot der Luftraumnutzung («restricted airspace»). Luftpolizeidienst und Luftraumüberwachung werden verstärkt. Für Skyguide und den Luftwaffenpartner handelt es sich um jeweils recht kurzfristige Sondereinsätze, die eine besonders intensive Koordination zwischen Einsatzzentrale und der zivilen Flugsicherung erfordern.

Bei internationalen Konferenzen etwa in Genf werden zusätzlich militärische Flugverkehrsleiterinnen und -leiter im Kontrollturm stationiert. Damit wird nicht nur die sichere Durchführung von diplomatisch sensiblen Anlässen garantiert, sondern auch ein ungestörter Flugbetrieb vom und zum internationalen Flughafen Genf.

Auch auf den Luftwaffenstützpunkten kommen bei solchen Anlässen mehr Flugverkehrsleiterinnen und -leiter zum Einsatz, denn die Luftwaffe muss in dieser Zeit eine Haupt- und eine Nebeneinsatzbasis («alternate») festlegen und vollumfänglich betreiben. Die Vorteile der zivil-militärisch integrierten Dienstleistungen kommen bei solchen Sondereinsätzen besonders zur Geltung.

Eine Industriepartnerschaft

Im täglichen Einsatz stellen Skyguide und die Luftwaffe Hand in Hand die Souveränität des Schweizer Luftraums sicher. Skyguide ist für die Luftwaffe aber auch eine wichtige Industriepartnerin. Dies wird deutlich in Projekten wie dem «Low Flight Network LFN», dem Routen-Netzwerk für Helikopter, das die beiden Partner seit 2014 gemeinsam mit der Rega Schritt für Schritt aufgebaut haben.

«Die Vorteile der zivil-militärisch integrierten Dienstleistungen kommen bei Sondereinsätzen wie hochrangigen internationalen Treffen besonders zur Geltung.»

Angesichts des schwierigen Terrains und der hohen Luftraumauslastung in der Schweiz konnten – zum Teil lebensrettende – Helikoptereinsätze vormals nicht bei jedem Wetter geflogen werden. Das LFN sollte bei diesem Problem Abhilfe schaffen. Dabei war es die Aufgabe von Skyguide, Tiefflurouten zwischen wichtigen Punkten (z. B. Spitälern) und völlig neue, hierfür erforderliche satellitengestützte Flugverfahren zu entwickeln und in das bestehende Luftverkehrssystem der Schweiz zu integrieren.

Das LFN hat sich in den letzten Jahren als sehr nützlich erwiesen – gerade auch während der Covid-19-Pandemie, als Patienten in weniger ausgelastete Krankenhäuser transportiert werden mussten. Das LFN wurde daher 2021 zur nationalen Infrastruktur für Blaulichtorganisationen und für die Schweizer Luftwaffe erklärt. Diese Infrastruktur wird sich nun unter der Leitung des BAZL entsprechend den Bedürfnissen der kantonalen Gesundheitsdienste und der Luftwaffe weiterentwickeln. Skyguide wird weiterhin helfen, das Netzwerk auszubauen und weitere Spitäler und Militärlandeplätze anzuschliessen. Dank diesem Projekt konnten die Fachleute der Skyguide Kompetenzen entwickeln und Erfahrungen sammeln, die auch in anderem Zusammenhang wertvoll sind. •

Heute zufriedene Kunden, morgen neue Dienstleistungen

Die Corona-Pandemie hat den Transformationsdruck auf die Flugsicherungsbranche erhöht und gezeigt, dass Skyguide mit ihrer Strategie bereits seit Jahren auf der richtigen Route ist.

Flugsicherung ist eine Industrie, die sich traditionellerweise nur langsam weiterentwickelt. Die Gründe dafür sind struktureller Natur: hohe Regulierungsdichte, geringe Marktgrösse, investitionsfeindliche Finanzierungsregelungen usw. Im Gegensatz dazu sind die Kunden der Flugsicherung auf Druck von Markt und Politik viel schneller und vor allem flexibler unterwegs.

Neues Paradigma für die Flugsicherung

Spätestens seit der Corona-Krise ist klar, dass die Flugsicherungsorganisationen mit ihren hohen Grundkosten und einer geringen Anpassungsfähigkeit nicht einfach weitermachen können wie bisher. Skyguide hat bereits Jahre vor der Krise verstanden, dass die Branche einen Paradigmenwechsel braucht und sich für die Zukunft effizienter, resilienter und nachhaltiger aufstellen muss.

«Die Flugsicherungsbranche braucht einen Paradigmenwechsel und muss sich für die Zukunft effizienter, resilienter und nachhaltiger aufstellen.»

Entsprechend konsequent hat das Unternehmen seine Transformationsanstrengungen im Berichtsjahr weiter vorangetrieben. Genannt seien hier Digitalisierung, Automatisierung und Virtualisierung des Flugsicherungssystems (vgl. Virtual Centre) oder auf organisatorischer Ebene das Transformationsprogramm «Target Operating Model TOM», das in die nächste Phase getreten ist. Durch die Fokussierung auf einzelne Geschäftsbereiche und ihre Geschäftsmodelle wird mehr Transparenz und Eigenverantwortung für die Leitung der künftigen Entwicklungen im Einklang mit der Skyguide-Strategie erreicht. So können Geschäftsentscheidungen aufgrund von produktspezifischen Marktbedürfnissen und kundenrelevanten Anforderungen getroffen werden. Den Antrieb dafür liefern zuallererst die Kunden. Im jährlichen Konsultationsprozess kam einmal mehr zum Ausdruck, dass sie den Einbezug sowie die Grundhaltung der Skyguide ihnen gegenüber sehr schätzen.

Gelebtes Prinzip Kundenorientierung

Exemplarisch zeigt sich der Erfolg einer konsequenten Kundenorientierung bei den CNS-Lösungen, die Skyguide auf dem freien Markt anbietet. Gerade im Berichtsjahr konnte Skyguide hier eine Reihe neuer Kunden gewinnen und mit bestehenden Partnern neue Projekte starten. Kommunikation, Navigation und Überwachung (Englisch: «Communication, Navigation, Surveillance CNS») sind die Grundfunktionen der Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement. Ein Flugzeug muss lokalisiert, identifiziert und per Datenaustausch geleitet werden. Die Luftfahrt findet in einem dynamischen Umfeld statt. Die Anforderungen an diese Infrastrukturkomponenten der Flugsicherung ändern sich also laufend. Besonders heikel sind elektromagnetische

Signalstörungen, die zu unerwünschten Fehlabbildungen auf dem Bildschirm der Flugverkehrsleitenden führen. Dabei werden Signale von temporären (z. B. Baukräne) oder dauerhaften Hindernissen (z. B. Gebäude, Windkraftanlagen) reflektiert beziehungsweise von anderen elektromagnetisch strahlenden Systemen beeinflusst. Fachleute von Skyguide haben Methoden erarbeitet, um solche Störungen nicht nur im Voraus zu berechnen, sondern auch im System selbst auszufiltern. Vielerorts setzen sich satellitengestützte Navigationsinfrastrukturen und Verfahren gegenüber den konventionellen, bodengestützten Alternativen langsam durch, beziehungsweise sie ergänzen einander vorteilhaft. Die neuen Lösungen sind kostengünstiger und vielfältiger einsetzbar. In diesem Bereich konnte Skyguide anspruchsvolle Projekte realisieren und so ausgezeichnete Kompetenzen entwickeln, vor allem in der Überprüfung von Signal- und Systemleistung, dem Ausbau der entsprechenden Infrastruktur (z. B. Multilateration) sowie der Entwicklung von neuartigen Instrumentenflugverfahren.

Bodengestützte Ausrüstungen werden aber weiterhin betrieben, auch diese sind strengen Qualitätsvorschriften unterworfen. So müssen sie regelmässig

«Die von Skyguide entwickelte CNS-Drohne kommt zunehmend auch an Flughäfen im Ausland zum Einsatz.»

vermessen und kalibriert werden. Die dabei zum Einsatz kommenden Vermessungsflugzeuge werden an den Flughäfen Genf und Zürich bereits seit 2018 ergänzt durch den besonders kosten- und umweltfreundlichen Einsatz einer Multikopter-Drohne. Die von Skyguide-Ingenieurinnen und -Ingenieuren entwickelte Drohne kommt zunehmend auch an Flughäfen im Ausland zum Einsatz. Der Einsatz dieser sogenannten CNS-Drohne ermöglicht ab 2022 eine von den zivilen und militärischen Regulierungsbehörden genehmigte Reduktion der Kontrollflüge um 50 Prozent, mit einer jährlichen Einsparung von rund 200 Tonnen CO₂.

Traditionell steht die Flugsicherung für Sicherheit und Effektivität. Kundenansprüche in Sachen Kosten, Nachhaltigkeit und Flexibilität sind für Skyguide aber ebenfalls prioritär. So entwickelt das Unternehmen in enger Zusammenarbeit mit den Kunden immer wieder neue, bessere Lösungen. •





Ein Jahr mit europäischen Höhe- und Tiefpunkten

Corona, die Schweizer FABEC-Präsidentschaft und der Abbruch der Verhandlungen zum Rahmenabkommen haben für Skyguide auf europäischer Ebene sowohl neue Chancen als auch neue Risiken eröffnet.

Was sich bereits vor Corona angekündigt hat, hat sich 2021 bestätigt: Das gegenwärtige europäische Regelwerk (RP3) ist für eine Krise nicht gewappnet. Der europäische Leistungsplan sieht nämlich einen Mechanismus vor, der besagt, dass Flugsicherungsorganisationen bei Schwankungen im vorgesehenen Verkehrsaufkommen mögliche Gewinne zum Teil an die Nutzer zurückerstatten müssen, ihnen dafür aber auch gewisse Verluste weiterverrechnen können. Die durch den pandemiebedingten Verkehrseinbruch stark angeschlagenen Fluggesellschaften können zurzeit aber unmöglich für die im Leistungsplan vorgesehenen Einkommensverluste der Flugsicherungsorganisationen aufkommen. Die Europäische Kommission hat nun entschieden, dass die Fluggesellschaften die entgangenen Erträge gestaffelt über einen Zeitraum von fünf bis sieben Jahren zurückzahlen sollen.

Immerhin hat die Pandemie die systemische Schwäche der aktuellen Flugsicherungsfinanzierung offengelegt und die Bereitschaft erhöht, das Regelwerk mit Blick auf die nachfolgenden Referenzperioden zu überarbeiten. Dies ist ganz im Sinne von Skyguide, zumal heute auch mit der nachteiligen Verrechnung von Investitionen nicht die richtigen Anreize für Innovation gesetzt werden. Diese Schwachstelle gilt es prioritär zu korrigieren.

Kurs auf Europa

Als Innovationsführerin und Land im Herzen Europas konnten Skyguide und die Schweiz ihren FABEC-Doppelvorsitz im aktuellen Berichtsjahr positiv nutzen. Der zentraleuropäische funktionale Luft-raumblock FABEC, in welchem sich 55 Prozent des gesamten europäischen Luftverkehrs abwickeln, umfasst auf Staatsebene Belgien, Deutschland,

«Nur als Netzwerk wird man in Zukunft noch dauerhafte Lösungen finden und Erfolg versprechend umsetzen können.»

Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz. Dem FABEC-Council der Regierungsvertreter stand dieses Jahr BAZL-Vizedirektor Marcel Zuckschwerdt vor.

Auf Ebene der Flugsicherungsorganisationen arbeitet Skyguide im ANSP Strategic Board des FABEC eng mit den entsprechenden nationalen Partnern zusammen. Es sind dies die belgische (skeyes), deutsche (DFS), französische (DSNA), luxemburgische (ANA) und niederländische (LVNL) Flugsicherung sowie das Eurocontrol-Zentrum in Maastricht. Dieses Gremium wurde 2021 von Skyguide-CEO Alex Bristol geleitet.

Das Jahr unter Schweizer Führung war stark von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Dennoch konnte der FABEC in dieser Zeit Schwerpunkte in den Bereichen Umwelt und Innovation setzen und die Zusammenarbeit innerhalb des FABEC sowie mit den anderen funktionalen Luftraumblocken stärken. Damit stärkt er auch den gesamten einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky) entscheidend. Der Fokus des internationalen Verbundes liegt weiterhin auf der laufend verbesserten Bereitstellung sicherer und robuster kritischer Infrastrukturen für die Öffentlichkeit, Passagiere und Luftraumnutzer.

Kein Isolationismus im Luftraum

Diese langjährige, immer enger werdende Zusammenarbeit stand 2021 im Gegensatz zum Abbruch der Verhandlungen über ein Rahmenabkommen der

Schweiz mit der EU. Insbesondere die aus dem Verhandlungsabbruch folgende Sistierung des Forschungsprogramms Horizon Europe hat Auswirkungen auf die Mitarbeit der Skyguide im europäischen Programm für die Weiterentwicklung der Flugsicherungstechnik SESAR.

Noch ist der Gesamtschaden des Verhandlungsabbruchs mit der EU nicht abzusehen. Für Skyguide steht aber bereits fest: Was sie am Boden nicht tun sollte, kann die Schweiz in der Luft schon lange nicht mehr, nämlich sich isolieren. Die Konzentration auf sich selbst kam die Flugsicherungen – und damit ihre Kunden – in der Vergangenheit oft teuer zu stehen. Die tägliche grenzüberschreitende Kooperation mit den benachbarten Organisationen sowie die verstärkte Zusammenarbeit innerhalb Europas haben sich für Skyguide als Motor für den Fortschritt bewährt. Wenn es jetzt darum geht, aktuelle Anliegen der Luftraumnutzer wie erhöhte Flexibilität und qualitativ wie quantitativ bedarfsgerechte Dienstleistungen zu erfüllen, hat keine der Flugsicherungen in Europa das Vermögen, diese Aufgabe allein zu stemmen – von den grossen gesellschaftlichen Herausforderungen in Bezug auf Mobilität und Umweltverträglichkeit ganz zu schweigen. Nur in der Gemeinschaft und als funktionierendes Netzwerk wird man in Zukunft noch dauerhafte Lösungen finden und erfolgsversprechend umsetzen können. •

«Immerhin hat die Pandemie die systemische Schwäche der aktuellen Flugsicherungsfinanzierung offengelegt und die Bereitschaft erhöht, das Regelwerk zu überarbeiten.»

Abkürzungsverzeichnis

ADDC	Air Defence & Direction Centre
ANA	Administration de la Navigation aérienne (luxemburgische Flugsicherung)
ANSP	Air Navigation Service Provider
AOT	Administratives, operationelles und technisches Personal
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATM	Air Traffic Management
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
CERN	Europäische Organisation für Kernforschung
CNS	Communication, Navigation, Surveillance
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communications
DFS	Deutsche Flugsicherung
DME	Distance Measuring Equipment
DSNA	Direction des Services de la Navigation aérienne (französische Flugsicherung)
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FIR	Flight Information Region
HEC	Haute Ecole Commerciale
IFR	Instrumentenflug
LFN	Low Flight Network
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland (holländische Flugsicherung)
QRA	Quick Reaction Alert
RMIS	Risk Management Information System
RP	Reference Period, Bezugszeiträume der EU-Leistungspläne
SES	Single European Sky
SESAR	Single European Sky ATM Research
TOM	Target Operating Model
U-Space	Betriebssystem für Drohnen
VBS	Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
WEF	World Economic Forum

Finanzbericht 2021

Konsolidierte Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnungen für die am 31. Dezember 2021 und 2020 abgeschlossenen Geschäftsjahre

in KCHF	Erläuterung	2021	2020 (angepasst)
Flugsicherungserträge		319 748	259 414
Übrige Betriebserträge*		19 788	12 831
Gewinn aus dem Verkauf von Sachanlagen		42	15
Übernahme von Über- und (Unter-)deckungen	10	19 256	22 734
Überträge von Über- und (Unter-)deckungen	11	-9 975	-14 633
Total Betriebserträge	1	348 859	280 361
Total Personalkosten	2	304 555	294 091
Eurocontrol-Kosten	3	10 901	9 978
Meteo-Aufwand		13 706	13 702
Übrige eingekaufte FS-Dienstleistungen		1 342	1 359
Mietleitungen		1 776	1 955
Materialaufwand, Unterhalt, Wartung		25 954	17 600
Liegenschaftsaufwand		9 129	7 484
Energie		2 201	2 128
Verwaltungsaufwand	4	31 452	25 272
Delkredere	5	-2 030	3 293
Ausserplanmässige Abschreibungen	6	1 777	276
Abschreibungen*		61 043	62 164
Total übriger Betriebsaufwand		157 251	145 211
Total Betriebsaufwand		461 806	439 302
Betriebsergebnis		-112 947	-158 941
Finanzertrag	7	220	107
Finanzaufwand	8	6 794	5 590
Finanzergebnis		-6 574	-5 483
Ergebnis einer assoziierten Gesellschaft		113	155
Ergebnis vor Steuern		-119 408	-164 269
Steuern	9	286	340
Geschäftsjahr Verlust		-119 694	-164 609

* Angepasste Beträge, siehe Abschnitt «Investitionen mit Kofinanzierung»

Konsolidierte Mittelflussrechnungen für die am 31. Dezember 2021 und 2020 abgeschlossenen Geschäftsjahre.

in KCHF	2021	2020 (angepasst)
Betriebsaktivitäten		
Geschäftsjahr Verlust	-119 694	-164 609
Abschreibungen *	62 820	62 439
Finanzerträge	-219	-107
Finanzaufwand	4 151	5 160
Erhaltene Dividenden	-931	-187
Steuern	286	340
Gewinne und übrige Veränderungen auf den Sach- und immateriellen Anlagen *	-42	118
Positive Neubewertung auf zum Verkauf verfügbaren Wertschriften und assoziierte Gesellschaft	-141	-78
Veränderung der erhaltenen langfristigen Vorschüsse *	-34 420	-4 810
Veränderung der Forderungen und Vorschüsse	34 144	-10 091
Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzungsposten, Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte	-8 954	9 929
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1 000	2 750
Veränderung der erhaltenen Vorschüsse und übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	-53	-4 037
Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzungsposten *	20 500	-3 731
Veränderung der Rückstellungen	-2 492	2 653
Mittelfluss aus Geschäftstätigkeiten	-46 045	-104 260
Bezahlte Steuern	-286	-340
Bezahlte Zinsen	-3 992	-5 018
Erhaltene Zinsen	123	107
Netto Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit	-50 200	-109 511

in KCHF	2021	2020 (angepasst)
Investitionstätigkeiten		
Investitionen in Sachanlagen*	-34 316	-35 869
Ertrag vom Verkauf von Sachanlagen	42	15
Investitionen in immaterielle Anlagen*	-1 071	-15 690
Einzahlungen für Devestition (Verkauf) von Finanzanlagen	534	307
Erhaltene Dividenden	931	187
Netto Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-33 880	-51 051
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeiten		
Kapitalerhöhung	0	1 120
Prämienreserven	0	148 880
Tilgung kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	-200 000	0
Langfristiges Darlehen erhalten	250 000	0
Änderung der Kosten von Sicherungsinstrumenten	930	1 162
Netto Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	50 930	151 162
Umrechnungsdifferenzen Fremdwährungen	0	-8
Veränderung der Flüssigen Mittel	-33 149	-9 409
Flüssige Mittel per 1. Januar	135 291	144 700
Flüssige Mittel per 31. Dezember	102 142	135 291
Veränderung der Flüssigen Mittel	-33 149	-9 409

* Angepasste Beträge, siehe Abschnitt «Investitionen mit Kofinanzierung»

Konsolidierter Nachweis der Eigenkapitalveränderungen für die am 31. Dezember 2021 und 2020 abgeschlossenen Geschäftsjahre

in KCHF	Aktienkapital	Eigene Aktien	Gesetzliche Gewinnreserven	Gesetzliche Kapitalreserven
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
Jahresverlust	0	0	0	0
Eigenkapital per 31. Dezember 2020	141 120	-25	19 706	148 880
Änderung des Konsolidierungskreises	0	0	0	0
Transfer an die Reserven	0	0	0	-98 000
Jahresverlust	0	0	0	0
Eigenkapital per 31. Dezember 2021	141 120	-25	19 706	50 880

Die Rubriken in der Konzernrechnung über die Entwicklung des Eigenkapitals wurden so angepasst, dass sie der aktuellen Terminologie so nahe wie möglich kommen.

Übrige Reserven	Kumulierte Umrechnungsdifferenzen	Gewinnvortrag / (Verlustvortrag)	Jahresverlust	Total Eigenkapital
161 322	-346	4 959	-4 459	321 157
0	-8	0	0	-8
-5 547	0	1 088	4 459	0
0	0	0	0	150 000
0	0	0	-164 609	-164 609
155 775	-354	6 047	-164 609	306 540
158	354	-832	0	-320
98 000	0	-164 609	164 609	0
0	0	0	-119 694	-119 694
253 932	0	-159 394	-119 694	186 525

Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung per 31. Dezember 2021

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 befreiten 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 Gebührengrundlage für Überflugsicherungsdienstleistungen

und Grundsätze zur Berechnung der Einheitstarife» von Eurocontrol 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 2021 war wieder von der Covid-19 Pandemie geprägt, welche die Luftfahrtindustrie weiterhin beeinträchtigte. Im ersten Halbjahr lag das Verkehrsaufkommen deutlich unter dem Niveau vor der Pandemie. Im Frühsommer und mit der schrittweisen Aufhebung der einschränkenden gesundheitspolitischen Massnahmen hat sich der für das Finanzergebnis massgebliche kommerzielle Luftverkehr jedoch leicht verbessert. Über das gesamte Jahr gesehen lag der Verkehr im Vergleich zu 2019 bei rund 53%, aber im Vergleich zu 2020 ist ein Anstieg von 29,7% zu verzeichnen.

- Flugsicherungserträge (Erläuterung 1):
Die Flugsicherungserträge beliefen sich per 31. Dezember 2021 auf 320 Millionen CHF (2020: 259 Millionen CHF) und verzeichneten im Vergleich zum 31. Dezember 2020 einen Rückgang um 23%.
- Personalkosten (Erläuterung 2):
Skyguide hat die zur Reduzierung der Personalkosten umgesetzten Massnahmen fortgesetzt. Dazu zählen die Kurzarbeit, insbesondere für die Fluglotsinnen und -lotsen, der Abbau von Ferienthemen und die Umwandlung variabler Lohnanteile in Ferien. Die erhaltenen Entschädigungen für Kurzarbeit belaufen sich auf 8,4 Millionen CHF (2020: 8,2 Millionen CHF).
- 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 2021 und 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 vom Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss hervorgehoben, ein entscheidendes Element für die Luftfahrt und es müssen Finanzierungslösungen gefunden werden, um ihre Überlebensfähigkeit zu gewährleisten.
- Forderungen und Vorschüsse (Erläuterung 13):
Der Nettobetrag der Gebührenforderungen per 31. Dezember 2021 ist trotz der Zunahme des Luftverkehrs im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um 71% auf 6 Millionen CHF zurückgegangen. Der Rückgang der Forderungen ist einerseits auf die Begleichung der Rechnungen für 2020 zurückzuführen, für die Skyguide die Zahlungsfrist aufgeschoben hatte, um den Fluggesellschaften durch die Krise im Jahr 2020 zu helfen, und andererseits auf die Zusammenarbeit mit dem BAZL und den Regionalflugplätzen, um die Bezahlung der Leistungen pro Quartal sicherzustellen. Die Forderungen der Flugplätze sind von 25,8 Millionen CHF im Jahr 2020 auf 5,4 Millionen CHF im Jahr 2021 zurückgegangen. Auf der Grundlage der Bewertung der Forderungen erfasste Skyguide im Geschäftsjahr 2021 Delkredere-Rückstellungen in Höhe von 1,4 Millionen CHF.
- Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte (Erläuterung 15):
Der Betrag der einzunehmenden Erträge im Zusammenhang mit der Unterdeckung für das Jahr 2020 (145 Millionen CHF) 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 immer im Prozess sind, bestimmt zu werden. 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 150 Millionen CHF und wurde an der ausserordentlichen Generalversammlung am 28. Oktober 2020 genehmigt.
- Flüssige Mittel: Ende Dezember 2021 blieb das Liquiditätsniveau unter dem Niveau des Jahresanfangs (-33.1 Millionen CHF), ermöglichte es aber, die Geschäftstätigkeit zu sichern.

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 die Finanzjahre 2020 und 2021 entgangenen Erträge 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. Infolgedessen gewährte das Schweizer Parlament Skyguide am 18. Oktober 2021 ein nachrangiges Darlehen über 250 Millionen CHF mit einer Fälligkeit von zehn Jahren. Des Weiteren hat das Schweizer Parlament im Dezember 2021 im Rahmen der Abstimmung über das Budget 2022 der Schweizerischen Eidgenossenschaft eine zusätzliche Finanzierung von 100 Millionen CHF zugestimmt.

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.

Skynav SA, eine 100%ige Tochtergesellschaft von Skyguide, wurde zum 22. Dezember 2021 liquidiert. Die anderen Unternehmen innerhalb des Konsolidierungskreises sind die gleichen wie im Jahr 2020.

Im Konsolidierungskreis einbezogene Tochtergesellschaften von Skyguide

Name der Gesellschaften	Tätigkeit	Land	2021	2021	2020	2020
			% Beteiligung und % Stimmanteil	Durch Skyguide liberiertes nominales Aktienkapital (KCHF)	% Beteiligung und % Stimmanteil	Durch Skyguide liberiertes nominales Aktienkapital (KCHF)
SkySoft-ATM SA	Softwareentwicklung	Schweiz	100	95	100	95
Skynav SA (liquidiert)	Holding	Belgien	0	0	100	96
Swisscontrol SA	Inaktiv	Schweiz	100	50	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. Da Skynav im Jahr 2021 liquidiert wurde, war eine Umrechnung nicht erforderlich.

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 25. Februar 2022 freigegeben und muss noch von der Generalversammlung am 5. Mai 2022 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 14).

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	3 bis 10
Informatikmaterial (ohne Flugsicherungsanlagen)	3 bis 8
Messgeräte	3 bis 15
Instruktions- und Simulationsanlagen: Informatikmaterial	4 bis 8
Instruktions- und Simulationsanlagen: Technische Simulationsanlagen	3 bis 15
Instruktions- und Simulationsanlagen: Infrastruktur der Simulationsanlagen	10

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.

Im Jahr 2021 passte Skyguide seine Methoden zur Aktivierung von Kosten den neuen iterativen IT-Entwicklungsansätzen an und reduzierte folglich die auf der Aktivseite ausgewiesenen Beträge.

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 zahlungsmittelgenerierenden 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.

Dennoch werden bei der qualitativen Analyse eines potenziellen Hinweises auf eine Wertminderung spezifische kontextuelle Faktoren berücksichtigt, die direkt mit dem Mandat von Skyguide zusammenhängen. Hinsichtlich der Methode zur Ermittlung des Nutzungswerts von Vermögenswerten werden die folgenden Präzisierungen vorgenommen:

- Gemäss dem Geschäftsmodell von Skyguide finanzieren die Fluggesellschaften die Betriebskosten des Unternehmens, einschliesslich der Abschreibung von Anlagevermögen. Für den Fall von Verkehrsschwankungen sehen die europäischen Reglemente einen Mechanismus zur Risikoteilung vor, welche es Skyguide ermöglicht, den Fluggesellschaften die nicht gedeckten Kosten «a posteriori» in Rechnung zu stellen. Dieser Mechanismus wurde von der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit der Covid-19 Pandemie bestätigt.
- Wo eine Tätigkeit nicht finanziell autonom ist, tritt die Eidgenossenschaft an die Stelle der Endnutzer, um die Leistungen zu finanzieren, die Skyguide für die Sicherheit der Luftfahrt in der Schweiz erbringen muss, wie z. B. die Regionalflugplätze, die angrenzenden Lufträume, die ihrer Kontrolle unterstellt sind und die gebührenbefreite Flüge.

Goodwill

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

Finanzverbindlichkeiten

Alle Darlehen werden zum Zeitpunkt des Mittelzuges 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 eingenommenen Erträge (siehe Erläuterung 21).

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.

Investitionen mit Kofinanzierung

Um die Bilanz zu straffen und die Einnahmen und Ausgaben in einer Weise darzustellen, die unserem Geschäftsmodell als Dienstleistungsunternehmen besser entspricht, hat das Management beschlossen, die Buchführungsgrundsätze für kofinanzierte Projekte zu ändern, indem sie diese in drei Kategorien unterteilt:

- **Abgegrenzte Einnahmen:** Bei Verträgen, die Skyguide zur Erbringung einer Dienstleistung verpflichten, wird der Betrag der Kofinanzierung abgegrenzt und die Einnahmen werden entsprechend der erbrachten Leistung periodisch erfasst.
- **Sofortige Einnahmen:** Verträge, die Skyguide nicht zur Erbringung einer Dienstleistung verpflichten, werden sofort als Umsatzerlöse erfasst.
- **Minderung von Vermögenswerten:** Verträge im Zusammenhang mit einer Zuwendung der öffentlichen Hand oder einer Partnerschaft ohne Leistungsverpflichtung werden als Vermögensminderung behandelt. Die Darstellung des Nettovermögens erfordert den Übergang von der Bruttobuchwertmethode zur Nettobuchwertmethode. Um dem Grundsatz der Stetigkeit bei der Bewertung und Darstellung zu entsprechen, wurden die Jahresabschlüsse 2020 nach der Nettobuchwertmethode angepasst. Die Anpassung hat keinen Einfluss auf das ausgewiesene Ergebnis im Jahr 2020.

Die Änderungen der Methode für kofinanzierte Projekte erfordern eine Anpassung der betroffenen Posten in den Eröffnungsbilanzen zum 1. Januar 2020 und den Schlussbilanzen zum 31. Dezember 2020 sowie in der konsolidierten Mittelflussrechnungen. Die Einzelheiten dieser Änderung der Methode sind nachstehend aufgeführt:

in KCHF	Erläuterung	01.01.2020 vor Anpassung	Angepasste Beträge 01.01.2020	01.01.2020 nach Anpassung	31.12.2020 vor Anpassung	Angepasste Beträge 31.12.2020	31.12.2020 nach Anpassung
Konsolidierte Bilanz							
Sachanlagen	16	293 874	-2 892	290 982	270 108	-3 910	266 198
Immaterielle Anlagen	17	128 251	-7 401	120 850	141 212	-6 590	134 622
Erhaltene Vorschüsse und übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	18	9 893	-114	9 779	5 874	-133	5 741
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	22	58 901	-10 179	48 722	54 617	-10 368	44 250
Konsolidierte Erfolgsrechnung							
Übrige Betriebserträge	1				12 964	-133	12 831
Abschreibungen					62 297	-133	62 164
Konsolidierte Mittelflussrechnungen							
Abschreibungen					62 572	-133	62 439
Veränderung der erhaltenen Vorschüsse und übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten					-4 019	-18	-4 037
Veränderung der erhaltenen langfristigen Vorschüsse					-4 622	-188	-4 810
Investitionen in Sachanlagen					-36 887	1 018	-35 869
Investitionen in immaterielle Anlagen					-14 879	-811	-15 690
Gewinne und übrige Veränderungen auf den Sach- und immateriellen Anlagen					-15	133	118

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 Leistungssystems 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 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 die Kriterien für die Erfassung der Unterdeckungen in der Erfolgsrechnung gemäss der Beschreibung unter der Rubrik «Wichtige Ereignisse» präzisiert.

Anflug Kategorie I (Nationale Flughäfen)

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 Vorsorgereglementen.

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 2021 hatte Skyguide ein Darlehen über 2782 KCHF (2020: 3155 KCHF) 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 Ryanair machen fast 23% der von Skyguide insgesamt eingenommenen Gebühren aus (2020: fast 24% Swiss und Lufthansa). Die 15 grössten Kunden machen fast 78% der eingenommenen Gebühren aus (2020: fast 61%). Ein Geschäftsrückgang dieser Kunden würde sich negativ auf den Ertrag des Unternehmens auswirken.

Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung per 31. Dezember 2021

1. Betriebserträge – Segmentberichterstattung

in KCHF	2021	2020
Streckenflugsicherungs-Ertrag (SFS)	142 588	118 015
Anflugsicherungs-Ertrag (AFS)	78 385	70 515
Entschädigung der Luftwaffe	45 210	40 779
Contributions de la Confédération	42 089	17 601
Übrige Flugsicherungserträge	11 475	12 504
Total Flugsicherungserträge	319 748	259 414
Übernahme von Über- und (Unter-)deckungen	19 256	22 734
Überträge von (Über-) und Unterdeckungen	-9 975	-14 633
Total Übernahmen und Überträge	9 281	8 100
Total Flugsicherungserträge, nach Übernahmen und Überträgen	329 030	267 515
Übrige Betriebserträge*	19 788	12 831
Gewinn aus dem Verkauf von Sachanlagen	42	15
Total übrige Betriebserträge	19 830	12 846
Total Betriebserträge – netto	348 859	280 361

* Angepasste Beträge, siehe Abschnitt «Investitionen mit Kofinanzierung»

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	2021	2020
Löhne und Zulagen	218 087	217 723
Vergütungen und Zulagen	11 871	10 553
Sozialversicherungen	72 861	74 616
Übrige Personalkosten (brutto)	10 966	9 581
Kapitalisierte interne Stunden	-9 230	-18 382
Total Personalkosten	304 555	294 091

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	2021	2020
Beiträge des Arbeitgebers	49 615	51 628

Die durchschnittliche Anzahl Personaleinheiten einschliesslich der Auszubildenden betrug 1478 im Jahr 2021 gegenüber 1533 im Jahr 2020.

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. Verwaltungsaufwand

Der Verwaltungsaufwand beinhaltet Kosten von Zulieferern sowie von Materialkäufen einer Filiale im Betrag von 1184 KCHF (2020: 1045 KCHF).

5. Nettodelkredere

in KCHF	2021	2020
Delkredere (SFS)	60	154
Delkredere (AFS)	381	-133
Delkredere (übrige)	-2 471	3 272
Total Delkredere, netto	-2 030	3 293

Der Rückgang des Nettodelkredere im Jahr 2021 spiegelt das geringere Risiko der Regionalflogplätze infolge der vierteljährlichen Abrechnung und Bezahlung der Flugsicherungsdienste wider.

6. Ausserplanmässige Abschreibungen

2021 wurden ausserplanmässige Abschreibungen im Betrag von 1777 KCHF verbucht (2020: 276 KCHF).

7. Finanzertrag

in KCHF	2021	2020
Zinsertrag	123	107
Übriger Finanzertrag	97	0
Total Finanzertrag	220	107

8. Finanzaufwand

in KCHF	2021	2020
Zinsaufwand	3 992	5 024
Devisentransaktionsverluste und -gewinne – Nettoverlust	2 643	430
Aufwand auf Devisendeckungsinstrumenten	0	5
Übriger Finanzaufwand	159	131
Total Finanzaufwand	6 794	5 590

9. 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.

10. 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.

11. 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 Luftraumbenutzer übertragen. Die Über-/Unterdeckungen in Zusammenhang mit unvorhersehbaren Kosten werden auf die folgende Referenzperiode übertragen.

Im Jahr 2021 wird der Übertrag der Unterdeckungen von 151 Millionen CHF (2020: 145 Millionen CHF) 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.

12. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzanlagen unter 90 Tagen

in KCHF	2021	2020
Flüssige Mittel	102 142	95 291
Kurzfristige Finanzanlagen unter 90 Tagen	0	40 000
Total Flüssige Mittel	102 142	135 291
Durchschnittlicher Zinssatz der kurzfristigen Anlagen (%)	-0,42	-0,42
Durchschnittliche Dauer der kurzfristigen Anlagen (Tage)	119	136

13. Forderungen und Vorschüsse

in KCHF	2021	2020
Gebührenforderungen bei Inkassostellen	6 043	20 661
Übrige Forderungen	25 146	35 009
Andere Forderungen im Zusammenhang mit den Personalkosten	20 066	29 058
Ausstehende MWST	2 129	2 202
Delkredere	- 4 496	- 5 929
Total Forderungen und Vorschüsse	48 888	81 001

14. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in KCHF	2021	2020
Einzunehmende Erträge: übrige	22 461	12 779
Vorausbezahlter Aufwand	7 105	5 189
Total aktive Rechnungsabgrenzungsposten	29 566	17 968

15. Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte

in KCHF	2021	2020
Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte (brutto)	296 191	144 903
Regulatorische Abgrenzungen	- 296 191	- 144 903
Übrige	3 097	6 276
Total Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte	3 097	6 276

Die Position «Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte (brutto)» umfasst die einzunehmenden Erträge im Zusammenhang mit der 2021 generierten Unterdeckung in Höhe von 151 Millionen CHF. Der Übertrag der Unterdeckungen von 2020 wird als Rückgang der «Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte (brutto)» und nicht in der Erfolgsrechnung erfasst (siehe Wichtige Ereignisse).

Die Position «Übrige» umfasst hauptsächlich ein gewährtes Darlehen in Höhe von 2782 KCHF (2020: 3155 KCHF) an eine indirekt zu 25% gehaltene Gesellschaft.

16. Sachanlagen

in KCHF	Gebäude	Gebäude	Total Grundstücke und Gebäude	Anlagen im Bau	Infrastruktur- Gebäude
Anschaffungswerte					
Stand per 1. Januar 2020	271 307	2 227	273 534	73 659	44 778
Auswirkungen der Kofinanzierung auf die Anschaffungswerte*	0	0	0	-1 810	0
Zugänge	164	0	164	30 728	428
Auswirkungen der Kofinanzierung auf den Zuwachs*	0	0	0	-1 132	0
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	53 593	50 737
Abschreibungen					
Kumulierte Abschreibungen per 1. Januar 2020	-170 651	0	-170 651	0	-23 770
Auswirkungen der Kofinanzierung auf die Bilanz*	0	0	0	0	0
Auswirkungen der Kofinanzierung auf die kumulierten Abschreibungen*	0	0	0	0	0
Abschreibungen	-7 738	0	-7 738	0	-2 417
Auswirkungen der Kofinanzierung auf den Zuwachs*	0	0	0	0	0
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	53 593	24 550
Anschaffungswert					
Stand per 1. Januar 2021	274 001	2 227	276 228	53 593	50 737
Zugänge	10	0	10	30 068	2 491
Umbuchungen	8 577	0	8 577	-23 862	-94
Abgänge	-4 150	0	-4 150	0	-1 467
Stand per 31. Dezember 2021	278 438	2 227	280 665	59 799	51 667
Abschreibungen					
Kumulierte Abschreibungen per 1. Januar 2021	-178 340	0	-178 340	0	-26 187
Abschreibungen	-7 178	0	-7 178	0	-3 056
Ausserplanmässige Abschreibungen	-135	0	-135	-1 431	-137
Kumulierte Abschreibungen der Umbuchungen	-7 054	0	-7 054	0	6 909
Kumulierte Abschreibungen der Abgänge	4 150	0	4 150	0	1 467
Kumulierte Abschreibungen per 31. Dezember 2021	-188 557	0	-188 557	-1 431	-21 004
Buchwert per 31. Dezember 2021	89 882	2 227	92 109	58 368	30 663

* Angepasste Beträge, siehe Abschnitt «Investitionen mit Kofinanzierung»

Fahrzeuge	Flugsicherungsanlagen (FS-A)	Mobiliar	EDV-Material (ohne FS-A)	Messgeräte	Ausbildungs- und Simulationsanlagen	Total Sachanlagen ohne Grundstücke und Gebäude	Total
1 782	263 267	19 899	5 707	9 164	6 483	424 739	698 273
0	-1 197	0	0	0	0	-3 007	-3 007
64	4 601	176	654	0	72	36 723	36 887
0	114	0	0	0	0	-1 018	-1 018
0	5 391	1 796	6	0	56	-34 854	-32 275
-30	0	-13	-76	0	0	-337	-386
1 816	272 177	21 858	6 291	9 164	6 611	422 247	698 475
-1 361	-173 326	-18 703	-3 265	-8 528	-4 795	-233 748	-404 399
0	-133	0	0	0	0	-133	-133
0	114	0	0	0	0	114	114
-137	-15 670	-495	-996	-142	-516	-20 372	-28 111
0	115	0	0	0	0	115	115
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	-188 899	-19 185	-4 217	-8 670	-5 311	-253 937	-432 277
348	83 278	2 673	2 074	494	1 300	168 310	266 198
1 816	272 177	21 858	6 291	9 164	6 611	422 247	698 475
43	529	395	731	13	36	34 306	34 316
0	10 051	-3 000	204	865	113	-15 725	-7 148
-71	-59 217	-7 294	-655	-7 675	-1 294	-77 672	-81 822
1 788	223 540	11 959	6 571	2 367	5 465	363 155	643 821
-1 468	-188 899	-19 185	-4 217	-8 670	-5 311	-253 937	-432 277
-114	-15 208	-533	-849	-332	-432	-20 524	-27 701
-5	-45	0	0	0	-4	-1 621	-1 757
0	-3 176	3 277	41	0	0	7 052	-2
71	59 217	7 294	655	7 675	1 294	77 672	81 822
-1 516	-148 110	-9 147	-4 370	-1 327	-4 453	-191 359	-379 915
272	75 430	2 812	2 201	1 040	1 012	171 797	263 905

17. Immaterielle Anlagen

in KCHF	Software in Entwicklung	Software	Goodwill	Übrige	Total
Anschaffungswerte					
Stand per 1. Januar 2020	1 787	385 725	1 721	14	389 247
Auswirkungen der Kofinanzierung auf die Anschaffungswerte *	-344	-7 057	0	0	-7 401
Zugänge	2 508	12 371	0	0	14 879
Auswirkungen der Kofinanzierung auf den Zuwachs *	-90	901	0	0	811
Umbuchungen	-287	32 562	0	0	32 275
Abgänge	0	-61	0	0	-61
Stand per 31. Dezember 2020	3 574	424 441	1 721	14	429 751
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	3 574	130 617	430	0	134 622
Anschaffungswerte					
Stand per 1. Januar 2021	3 574	424 441	1 721	14	429 750
Zugänge	889	183	0	0	1 071
Umbuchungen	-1 624	8 772	0	0	7 148
Abgänge	0	-170 393	0	0	-170 393
Stand per 31. Dezember 2021	2 839	263 002	1 721	14	267 576
Abschreibungen					
Kumulierte Abschreibungen per 1. Januar 2021	0	-293 824	-1 291	-14	-295 129
Abschreibungen	0	-33 219	-123	0	-33 342
Ausserplanmässige Abschreibungen	0	-21	0	0	-21
Kumulierte Abschreibungen der Umbuchungen	0	2	0	0	2
Kumulierte Abschreibungen der Abgänge	0	170 394	0	0	170 394
Kumulierte Abschreibungen per 31. Dezember 2021	0	-156 668	-1 414	-14	-158 096
Stand per 31. Dezember 2021	2 839	106 334	307	0	109 480

* Angepasste Beträge, siehe Abschnitt «Investitionen mit Kofinanzierung»

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 2021 auf 8534 KCHF (31. Dezember 2020: 10454 KCHF).

18. Erhaltene Vorschüsse und übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in KCHF	2021	2020
Andere Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Personalkosten	1 230	1 075
Zu zahlende Mehrwertsteuer	4 458	2 948
Andere Verbindlichkeiten*	0	1 718
Total erhaltene Vorschüsse und übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	5 689	5 741

* Angepasste Beträge, siehe Abschnitt «Investitionen mit Kofinanzierung»

19. Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in KCHF	2021	2020
Vorausbezahlte Erträge: Überdeckung AFS	34 631	1 842
Vorausbezahlte Erträge: Überdeckung SFS	5 154	17 415
Vorausbezahlte Erträge: übrige	18 575	20 003
Aufgelaufene Kosten	30 861	29 612
Total passive Rechnungsabgrenzungsposten	89 222	68 872

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

20. Kurzfristige Rückstellungen

in KCHF	Rechtsstreitigkeiten	Personalbezogen	Übrige	Total kurzfristige Rückstellungen
Per 1. Januar 2020	180	5 780	4 922	10 882
Bildungen	23	5 421	250	5 694
Verwendungen	-23	-2 763	-1 876	-4 661
Auflösungen	0	-1 224	-449	-1 673
Per 31. Dezember 2020	180	7 215	2 847	10 242
Per 1. Januar 2021	180	7 215	2 847	10 242
Bildungen	89	2 435	250	2 773
Verwendungen	-53	-2 379	-2	-2 434
Auflösungen	0	-551	-250	-801
Per 31. Dezember 2021	215	6 720	2 845	9 781

21a. Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in KCHF	2021	2020
Darlehen von Finanzinstituten	0	200 000
Zinsswap Glattstellung	0	-930
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	199 070

Das in der Bilanz zum 31. Dezember 2020 als kurzfristige Anleihe ausgewiesene Darlehen wurde vollständig zurückgezahlt.

21b. Langfristige Finanzverbindlichkeiten

in KCHF	2021	2020
Darlehen von Finanzinstituten	250 000	0
Zinsswap Glattstellung	0	0
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	250 000	0

Das am 22. Juli 2021 mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft abgeschlossene langfristige Darlehen ist Gegenstand einer Rangrücktrittsvereinbarung gegenüber allen anderen Schulden des Unternehmens im Falle eines Kapitalverlustes. Diese Vereinbarung trat am 22. Juli 2021 gleichzeitig mit dem Darlehen in Kraft und gilt für die Dauer des Darlehens, d. h. bis zum 18. Oktober 2031. Dennoch wurde die Rangrücktrittsvereinbarung zum 31. Dezember 2021 nicht aktiviert, da die finanzielle Solidität des Unternehmens ausreichend war.

21c. Finanzverbindlichkeiten

in KCHF	2021	2020
Die Finanzverbindlichkeiten sind innerhalb folgender Fristen rückzahlbar		
Im ersten Jahr	0	200 000
Im zweiten Jahr	0	0
Im dritten bis fünften Jahr	0	0
Nach dem fünften Jahr	250 000	0
Total	250 000	200 000

in %	2021	2020
Gewichteter durchschnittlicher Zinssatz	1,7558	2,2312

in KCHF	2021	2020
Zinssatzstruktur der Finanzverbindlichkeiten		
Finanzverbindlichkeiten mit festem Zinssatz	250 000	200 000
Total	250 000	200 000

in KCHF	2021	2020
Datum der Darlehensgewährung	18.10.2021	19.10.2011
Rückzahlungsdatum	18.10.2031	19.10.2021
Betrag in CHF	250 000 000	200 000 000
Zinssatz	0,27%	1,65%

Der aktuelle Wert der Finanzinstrumente unterscheidet sich nicht signifikant von ihrem rechnerischen Wert. Es gibt weder eine Garantie noch eine Kapitalabfindung in Bezug auf die Finanzanlagen.

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.

22. Übrige langfristige Verbindlichkeiten

Dieser Betrag enthält die Überdeckungen, die langfristig mit einem Betrag von 9967 KCHF bezahlt werden (2020: 39 776 KCHF).

23. Aktienkapital

Die Schweizerische Eidgenossenschaft hält 99,94% des Gesellschaftskapitals. Das Aktienkapital beträgt 141 120 000 CHF (2020: 140 120 000 CHF) und ist in 14 112 000 (2020: 14 112 000) voll liberierte Namenaktien im Wert von je 10 CHF aufgeteilt. Im Jahr 2020 wurde eine Erhöhung des Aktienkapitals um 1 112 000 CHF durchgeführt. Sie erfolgte durch die Ausgabe von 112 000 Namensaktien mit einem Nennwert von jeweils 10 CHF. Der Ausgabepreis belief sich auf 1339.29 CHF pro Aktie. Dies entspricht einer Kapitaleinlage in Höhe von 150 000 480 CHF. Die Differenz (Agio) zwischen der Höhe der Kapitaleinlage und der Erhöhung des Aktienkapitals wird der gesetzlichen Kapitalreserve zugewiesen (148 880 480 CHF). 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. 2021 und 2020 wurden keine Dividenden ausbezahlt.

24. Eigene Aktien

Skyguide hält 2500 eigene Aktien. Es gab keine Transaktionen in den Jahren 2021 und 2020.

25. Eventualverpflichtungen

a) Bürgschaften

in KCHF	2021	2020
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	2021	2020
Mietgarantien zu Gunsten der Mitarbeitenden	126	135
Hinterlegte Garantien auf erhaltenen Vorauszahlungen	1	1
Verpfändung	200	200
Total	328	336

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

26. Weitere nicht bilanzierte Verpflichtungen

Leasingverpflichtungen

Die Fälligkeiten der Leasingverpflichtungen betragen:

in KCHF	2021	2020
Im ersten Jahr	6 783	3 738
Im zweiten bis und mit im fünften Jahr	18 147	7 637
Nach dem fünften Jahr	8 099	8 184
Total	33 029	19 559

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.

Zusätzlich zu den oben erwähnten Informationen wurde mit HelvetiCA (Verband der Schweizer Fluglotsinnen und -lotsen) eine Absichtserklärung unterzeichnet, in der sich Skyguide verpflichtet, an einem Übergangsplan im Zusammenhang mit der Erhöhung des Rentenalters der Flugverkehrsleiterinnen und -leiter mitzuwirken. Gemäss der Absichtserklärung belaufen sich die Kosten für diesen Übergangsplan auf rund 25 Millionen CHF. Diese Absichtserklärung stellt jedoch keine faktische Verpflichtung im Sinne von Swiss GAAP FER 23 dar, da sie noch vom Verwaltungsrat der Skyguide, der Pensionskasse Skycare und den Tochtergesellschaften der HelvetiCA bestätigt werden muss. Ausserdem muss die Form der verschiedenen Massnahmen definiert werden. Folglich wird dies in der Buchhaltung als ausserbilanzielle Verpflichtung gemäss Swiss GAAP FER 5 betrachtet.

27. Vorsorgeeinrichtung

Die Vermögens- und Finanzlage von Skycare, der Vorsorgestiftung von Skyguide, präsentiert sich gemäss der Jahresrechnung (2021 – Schätzung) wie folgt:

in KCHF	2021 (Schätzung)	2020
Vermögen zum Marktwert (netto Aktiven)*	1 835 339	1 750 146
Vorsorgeverbindlichkeiten (Passiven)	1 615 000	1 637 181
Deckungsüberschuss	220 339	112 965
Deckungsgrad in % (nach Art. 44 BVV2)**	113,6%	106,9%

* Die Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR) in Höhe von 73 Millionen CHF (78 Millionen CHF per 31.12.2020) wird von diesem Betrag abgezogen.

** Der Deckungsgrad läge einschliesslich der Arbeitgeberbeitragsreserve bei 117,2% (2020: 110,3%).

Gemäss Vereinbarung verpflichtet sich Skyguide, auf die Nutzung der vor 2020 bereitgestellten AGBR von 53 Millionen CHF zu verzichten, falls der Deckungsgrad weniger als 100% beträgt. Skyguide hat im Jahr 2021 zusätzlich Zahlungen in Höhe von 20 Millionen CHF an die AGBR geleistet. Dies entspricht einer Vorauszahlung auf die Beiträge 2022.

Die berufliche Vorsorge gilt grundsätzlich für alle Angestellten, die der obligatorischen Versicherung gemäss BVG unterstehen und über einen unbestimmten 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. Darüber hinaus ist Skyguide gemäss der mit HelvetiCA unterzeichneten Absichtserklärung eine ausserbilanzielle Verpflichtung eingegangen, die in Erläuterung 26 – Weitere nicht bilanzierte Verpflichtungen – näher erläutert wird.

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen

Es gibt keine ausstehenden reglementarischen Beiträge gegenüber der Vorsorgeeinrichtung.

28. Revisionshonorar und zusätzliche Honorare

PricewaterhouseCoopers AG stellte Skyguide im Geschäftsjahr 2021 180 770 CHF (2020: 177 000 CHF) in Rechnung für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Prüfung der statistischen Jahresrechnung und der konsolidierten Jahresrechnung.

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 Konzernrechnung der SKYGUIDE, Schweizerische Aktiengesellschaft für zivile und militärische Flugsicherung bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Mittelflussrechnung, Eigenkapitalveränderung und Anhang (Seiten 34 bis 61) für das am 31. Dezember 2021 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 2021 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



Guillaume Antin

Lausanne, 25. Februar 2022

Statutarische Jahresrechnung

Erfolgsrechnungen für die am 31. Dezember 2021 und 2020 abgeschlossenen Geschäftsjahre

in KCHF	2021	2020
Flugsicherungserträge	319 748	259 414
Übrige Betriebserträge	17 697	10 914
Gewinn aus dem Verkauf von Sachanlagen	42	14
Übernahme von Über- und (Unter-)deckungen	19 256	22 734
Überträge von Über- und (Unter-)deckungen	-9 975	-14 633
Total Betriebserträge	346 768	278 442
Total Personalkosten	299 536	289 619
Eurocontrol-Kosten	10 901	9 978
Meteo-Aufwand	13 706	13 702
Übrige eingekaufte FS-Dienstleistungen	1 342	1 359
Mietleitungen	1 776	1 955
Materialaufwand, Unterhalt, Wartung	27 284	18 899
Liegenschaftsaufwand	9 129	7 484
Energie	2 201	2 128
Verwaltungsaufwand	33 645	25 685
Delkrederere	-1 998	3 008
Ausserplanmässige Abschreibungen	1 777	218
Abschreibungen	63 239	64 608
Total übriger Betriebsaufwand	163 002	149 024
Total Betriebsaufwand	462 538	438 643
Betriebsergebnis	-115 770	-160 200
Finanzertrag	2 142	138
Finanzaufwand	8 623	5 445
Finanzergebnis	-6 481	-5 307
Geschäftsjahr Verlust	-122 252	-165 507

Bilanzen per 31. Dezember 2021 und 2020

in KCHF	31.12.2021	31.12.2020
Aktiven		
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzanlagen unter 90 Tagen	86 806	120 439
Forderungen gegenüber den Konzerngesellschaften	51	3
Forderungen und Vorschüsse	46 691	79 766
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	28 882	17 350
Total Umlaufvermögen	162 430	217 558
Anlagevermögen		
Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte	3 097	6 276
Sachanlagen	263 286	269 988
Beteiligungen an den Konzerngesellschaften	2 021	2 117
Wertschriften	711	683
Immaterielle Anlagen	119 096	151 412
Total Anlagevermögen	388 211	430 476
Total Aktiven	550 641	648 034
Passiven		
Kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7 616	8 603
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	199 070
Verbindlichkeiten gegenüber den Konzerngesellschaften	241	188
Erhaltene Vorschüsse und übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	5 405	5 651
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	85 503	66 109
Kurzfristige Rückstellungen	9 781	10 242
Total Kurzfristige Verbindlichkeiten	108 545	289 863
Langfristige Verbindlichkeiten		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	250 000	0
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	10 365	54 188
Total Langfristige Verbindlichkeiten	260 365	54 188
Total Fremdkapital	368 910	344 051
Eigenkapital		
Aktienkapital	141 120	141 120
Eigene Aktien	-25	-25
Gesetzliche Gewinnreserven	19 689	19 689
Gesetzliche Kapitalreserven	50 880	148 880
Übriger Reserven	256 696	158 696
(Verlustvortrag) / Gewinnvortrag	-164 377	1 130
Jahresverlust	-122 252	-165 507
Total Eigenkapital	181 731	303 983
Total Passiven	550 641	648 034

Anhang zur statutarischen Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2021

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 2021.

Wichtigste Ereignisse

Das Jahr 2021 war wieder von der Covid-19 Pandemie geprägt, welche die Luftfahrtindustrie weiterhin beeinträchtigte. Im ersten Halbjahr lag das Verkehrsaufkommen deutlich unter dem Niveau vor der Pandemie. Im Frühsommer und mit der schrittweisen Aufhebung der einschränkenden gesundheitspolitischen Massnahmen hat sich der für das Finanzergebnis massgebliche kommerzielle Luftverkehr jedoch leicht verbessert. Über das gesamte Jahr gesehen lag der Verkehr im Vergleich zu 2019 bei rund 53%, aber im Vergleich zu 2020 ist ein Anstieg von 29,7% zu verzeichnen.

- Flugsicherungserträge: Die Flugsicherungserträge beliefen sich per 31. Dezember 2021 auf 320 Millionen CHF (2020: 259 Millionen CHF) und verzeichneten im Vergleich zum 31. Dezember 2020 einen Rückgang um 23%.
- Personalkosten: Skyguide hat die zur Reduzierung der Personalkosten umgesetzten Massnahmen fortgesetzt. Dazu zählen die Kurzarbeit, insbesondere für die Fluglotsinnen und -lotsen, der Abbau von Ferienguthaben und die rechtzeitige Umwandlung bestimmter Lohnanteile. Die erhaltenen Entschädigungen für Kurzarbeit belaufen sich auf 8,4 Millionen CHF (2020: 8,2 Millionen CHF).

- 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 2021 und 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 vom Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss hervorgehoben, 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 2021 ist trotz der Zunahme des Luftverkehrs im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um 71% auf 6 Millionen CHF zurückgegangen. Der Rückgang der Forderungen ist einerseits auf die Begleichung der Rechnungen für 2020 zurückzuführen, für die Skyguide die Zahlungsfrist aufgeschoben hatte, um den Fluggesellschaften durch die Krise im Jahr 2020 zu helfen, und andererseits auf die Zusammenarbeit mit dem BAZL und den Regionalflugplätzen, um die Bezahlung der Leistungen pro Quartal sicherzustellen. Die Forderungen der Flughäfen sind von 25,8 Millionen CHF im Jahr 2020 auf 5,4 Millionen CHF im Jahr 2021 zurückgegangen. Auf der Grundlage der Bewertung der Forderungen erfasste Skyguide im Geschäftsjahr 2021 Delkredere-Rückstellungen in Höhe von 1,4 Millionen CHF.
- Vorschüsse und andere langfristige Vermögenswerte: Der Betrag der einzunehmenden Erträge im Zusammenhang mit der Unterdeckung für das Jahr 2020 (145 Millionen CHF) 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 immer im Prozess sind, bestimmt zu werden. 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 150 Millionen CHF und wurde an der ausserordentlichen Generalversammlung am 28. Oktober 2020 genehmigt.
- Flüssige Mittel: Ende Dezember 2021 blieb das Liquiditätsniveau unter dem Niveau des Jahresanfangs (–33,1 Millionen CHF), ermöglichte es aber, die Geschäftstätigkeit zu sichern.

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 die Finanzjahre 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. Infolgedessen gewährte das Schweizer Parlament Skyguide am 18. Oktober 2021 ein nachrangiges Darlehen über 250 Millionen CHF mit einer Fälligkeit von zehn Jahren. Des Weiteren hat das Schweizer Parlament im Dezember 2021 im Rahmen der Abstimmung über das Budget 2022 der Schweizerischen Eidgenossenschaft einer zusätzlichen Finanzierung von 100 Millionen CHF zugestimmt.

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

Forderungen und Vorschüsse

in KCHF	2021	2020
Gebührenforderungen bei Inkassostellen	6 043	20 661
Übrige Forderungen	22 837	33 583
Andere Forderungen im Zusammenhang mit den Personalkosten	20 066	29 058
Ausstehende MWST	1 988	2 107
Delkredere	–4 243	–5 643
Total Forderungen und Vorschüsse	46 691	79 766

Vorschüsse und übrige langfristige Vermögenswerte

Diese Position umfasst ein 2019 gewährtes Darlehen in Höhe von 3417 KCHF an eine indirekt zu 25 % gehaltene Gesellschaft. Die Bedingungen dieses Darlehens entsprachen den Marktbedingungen. Per 31. Dezember 2021 beläuft sich der Nettobetrag auf 2782 KCHF (2020: 3155 KCHF).

Eventualverpflichtungen

a) Bürgschaften

in KCHF	2021	2020
Oberzolldirektion: provisorische Verzollungen	160	160
Industrie- und Handelskammer von Zürich und Genf: Carnets ATA	63	63
Kantonalarbeitsamt - Genf	50	50
Total	273	273

Diese Bürgschaften wurden bei der Berner Kantonalbank hinterlegt.

b) Garantieverpflichtungen

in KCHF	2021	2020
Mietgarantien zu Gunsten der MitarbeiterInnen	126	128
Hinterlegte Garantien auf enthaltenen Vorauszahlungen	1	1
Verpfändung	200	200
Total	327	330

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

Kurz- und langfristiges Darlehen

	2021	2020
Datum der Darlehensgewährung	18.10.2021	19.10.2011
Rückzahlungsdatum	18.10.2031	19.10.2021
Betrag in CHF	250 000 000	200 000 000
Zinssatz	0,27%	1,65%

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	2021	2020
Im ersten Jahr	6 783	3 738
Im zweiten bis und mit im fünften Jahr	18 147	7 637
Nach dem fünften Jahr	8 099	8 184
Total	33 029	19 559

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.

Investitionen mit Kofinanzierung

Um die Bilanz zu straffen und die Einnahmen und Ausgaben in einer Weise darzustellen, die unserem Geschäftsmodell als Dienstleistungsunternehmen besser entspricht, hat das Management beschlossen, die Buchführungsgrundsätzen für kofinanzierte Projekte zu ändern, indem sie diese in drei Kategorien unterteilt:

- **Abgegrenzte Einnahmen:** Bei Verträgen, die Skyguide zur Erbringung einer Dienstleistung verpflichten, wird der Betrag der Kofinanzierung abgegrenzt und die Einnahmen werden entsprechend der erbrachten Leistung periodisch erfasst.

Tochtergesellschaften von Skyguide

Name der Gesellschaften	Tätigkeit	Land	2021		2020	
			% Beteiligung und % Stimmanteil	Durch Skyguide liberiertes nominales Aktienkapital (KCHF)	% Beteiligung und % Stimmanteil	Durch Skyguide liberiertes nominales Aktienkapital (KCHF)
SkySoft-ATM SA	Softwareentwicklung	Schweiz	100	95	100	95
Skynav SA (liquidiert)	Holding	Belgien	0	0	100	96
Swisscontrol SA	Inaktiv	Schweiz	100	50	100	50

Der Gesamtbetrag von 2021 KCHF (2020: 2117 KCHF) in der Bilanz beinhaltet 50 KCHF nicht liberiertes Kapital zugunsten von Swisscontrol SA.

- **Sofortige Einnahmen:** Verträge, die Skyguide nicht zur Erbringung einer Dienstleistung verpflichten, werden sofort als Umsatzerlöse erfasst.
- **Minderung von Vermögenswerten:** Verträge im Zusammenhang mit einer Zuwendung der öffentlichen Hand oder einer Partnerschaft ohne Leistungsverpflichtung werden als Vermögensminderung behandelt. Die Darstellung des Nettovermögens erfordert den Übergang von der Bruttobuchwertmethode zur Nettobuchwertmethode. Um dem Grundsatz der Stetigkeit bei der Bewertung und Darstellung zu entsprechen, wurden die Jahresabschlüsse 2020 nach der Nettobuchwertmethode angepasst. Die Anpassung hat keinen Einfluss auf das ausgewiesene Ergebnis im Jahr 2020.

Aktienkapital

Die Schweizerische Eidgenossenschaft hält 99,94% des Gesellschaftskapitals. Das Aktienkapital beträgt 141 120 000 CHF (2020: 141 120 000 CHF) und ist in 14 112 000 (2020: 14 112 000) voll liberierte Namenaktien im Wert von je 10 CHF aufgeteilt. Im Jahr 2020 wurde eine Erhöhung des Aktienkapitals um 1 112 000 CHF durchgeführt. Sie erfolgte durch die Ausgabe von 112 000 Namensaktien mit einem Nennwert von jeweils 10 CHF. Der Ausgabepreis belief sich auf 1339,29 CHF pro Aktie. Dies entspricht einer Kapitaleinlage in Höhe von 150 000 480 CHF. Die Differenz (Agio) zwischen der Höhe der Kapitaleinlage und der Erhöhung des Aktienkapitals wird der gesetzlichen Kapitalreserve zugewiesen (148 880 480 CHF).

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. 2021 und 2021 wurden keine Dividenden ausbezahlt.

Eigene Aktien

Skyguide hält 2500 eigene Aktien. Es gab keine Transaktionen in den Jahren 2021 und 2020.

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 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%: $2\% + 8\% \cdot 30\%$. 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 die Kriterien für die Erfassung der Unterdeckungen in der Erfolgsrechnung gemäss der Beschreibung unter der Rubrik «Wichtige Ereignisse» präzisiert.

Anflug Kategorie I (Nationale Flughäfen)

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 2021

	Antrag des Verwaltungsrats	Entscheidung der Generalversammlung
in KCHF	2021	2020
(Verlustfortrag) / Gewinnvortrag	-164 377	1 130
Jahresverlust	-122 252	-165 507
Bilanzverlust	-286 629	-164 377

in KCHF	2021	2020
Zuweisung an die Gesetzliche Gewinnreserven	0	0
Zuweisung an die übrigen Reserven	0	0
Auflösung der übrigen Reserven	256 696	0
Verlustvortrag	-286 629	-164 377
Bilanzverlust	-29 933	-164 377

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 Jahresrechnung der SKYGUIDE, Schweizerische Aktiengesellschaft für zivile und militärische Flugsicherung bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 64 bis 72) für das am 31. Dezember 2021 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 2021 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

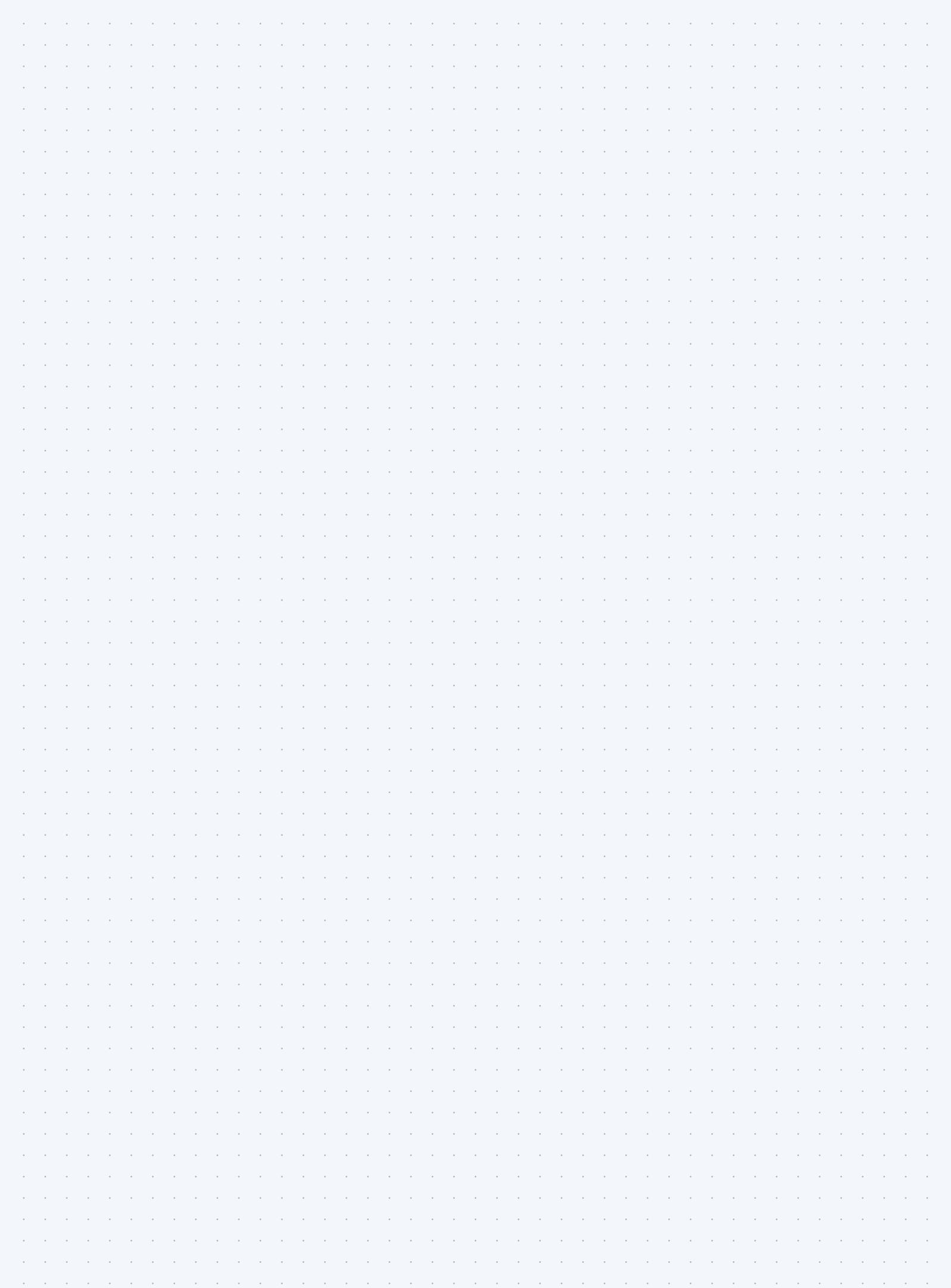


Yves Cerutti
Revisionsexperte
Leitender Revisor



Guillaume Antin

Lausanne, 25. Februar 2022



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 Geschäftsbericht besteht aus zwei Teilen:
Jahresbericht – Der verbindliche Originalbericht erscheint in Deutsch. Übersetzungen sind in Französisch und Englisch erhältlich.
Finanzbericht: Der verbindliche Originalbericht erscheint in Französisch. Übersetzungen sind in Deutsch und Englisch erhältlich.

Fotos:
Cover, p. 7, p. 8, p. 13, p. 22; p. 25 et p. 29
Jakob und Bertschi.ch;
p. 3, p. 14–17 Anna-Tina Eberhard;
p. 26 VBS/DDPS; p. 30 Alexandre Lallemant
on Unsplash

Corporate Design und Layout: noord.ch

Geschäftsbericht 2021/de/2.2022
©2022

