

Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen, Tel. +41 (0)43 816 22 11, www.unique.ch

Corporate Communications, Sonja Zöchling
Tel. +41 (0)43 816 46 35, Fax +41 (0)43 816 46 15, sonja.zoechling@unique.ch

Investor Relations, Michael Ackermann
Tel. +41 (0)43 816 76 98, Fax +41 (0)43 816 47 80, michael.ackermann@unique.ch

Unique (Flughafen Zürich AG) – einzigartiges Unternehmen mit wichtigem Auftrag

Unique (Flughafen Zürich AG) nimmt als Betreibergesellschaft des Flughafen Zürich die Führungsrolle für die interkontinentale Luftverkehrsdreh-scheibe der Schweiz ein. Sie koordiniert und steuert zusammen mit rund 1'400 Mitarbeitenden sowie rund 270 Partnerfirmen den Betrieb am Flughafen und ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Abläufe perfekt aufeinander abgestimmt sind. Die mehrfach durch Publikumspreise ausgezeichneten und im internationalen Vergleich hohen Qualitätsstandards des Flughafen Zürich unterstreichen, dass die Konsumenten im Mittelpunkt stehen. In- und ausländische Gäste schätzen die typisch schweizerischen Merkmale: Sauberkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Flughafen Zürich – ein bedeutender Schweizer Wirtschaftsstandort

Der Flughafen Zürich ist das Tor der Schweiz zur Welt und zum Alpen-raum. 22,1 Millionen Menschen sind im Jahr 2008 hier abgeflogen, ange-kommen oder umgestiegen und machen so die wichtigste Verkehrsdreh-scheibe auch zum bedeutendsten Begegnungszentrum der Region. Rund 270 Unternehmen beschäftigen knapp 24'000 Menschen am Wirtschafts-motor Flughafen Zürich – er leistet somit einen wichtigen Beitrag zur opti-malen Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft und an die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz.

→ Das Konzept - «Der Lauf der Dinge»

Im Zentrum des Geschäftsberichts 2008 der Flughafen Zürich AG steht der bedingungslose Anspruch an beste Qualität und höchste Sicherheit, der die Flughafen Zürich AG und alle ihre Partner auszeichnet. Unter dem Titel «Der Lauf der Dinge» wird beispielhaft aufgezeigt, wo und auf welche Weise Menschen mit konsequenter Qualitätshaltung jeden Tag dazu bei-tragen, dass der Flughafen Zürich einer der sichersten, attraktivsten und damit beliebtesten Flughäfen der Welt ist und bleibt.



Überblick	
Unique (Flughafen Zürich AG) kurz vorgestellt	5
Kennzahlen (5-Jahres-Vergleich)	8
Aktionärsadresse	11
Geschäftsjahr	
Qualität und Qualitätssicherung	15
Flugverkehrsgeschäft (Aviation)	16
Kommerzielle Entwicklung (Non-Aviation)	21
Immobilien und Facility Management (Non-Aviation)	23
Public Affairs und Unternehmenskommunikation	24
Lärmmanagement und Anwohnerschutz	26
Internationale Aktivitäten	27
Chronik	30
Geschäftsverlauf und Entwicklungen	
Kennzahlen (2-Jahres-Vergleich)	33
Verkehrsentwicklung	35
Umsatz- und Ertragsentwicklung	36
Konzerngewinn	40
Segmentberichterstattung	41
Beteiligungen	43
Vermögens- und Finanzlage	
Investitionen	45
Konzerngeldflussrechnung	46
Bilanzstruktur	46
Ausblick	47
Airport Zurich Noise Fund	48
Corporate Governance	51
Risk Management	63
Verkehrsstatistik	73
Finanzbericht	
Konzernrechnung gemäss IFRS	106
Bericht der Revisionsstelle	151
Jahresrechnung gemäss OR	154
Bericht der Revisionsstelle	169



Rolf Wallner, 47, Airport Manager,
arbeitet seit 7 Jahren bei Unique (Flughafen Zürich AG)
→ ab Seite 83



Unique (Flughafen Zürich AG) kurz vorgestellt

Unique (Flughafen Zürich AG) ist Eigentümerin und Betreiberin des interkontinentalen Flughafens Zürich. Die Gesellschaft wurde in der heutigen Form am 1. Januar 2000 gegründet. Ihr Firmensitz befindet sich in Kloten in der Schweiz. Die Flughafen Zürich AG besitzt und betreibt gemeinsam mit lokalen Partnern auch Flughäfen im Ausland.

Der Flughafen Zürich ist eine dynamische, mit der ganzen Welt verbundene Verkehrsdrehscheibe sowie ein Begegnungszentrum mit grosser Anziehungskraft. Am Flughafen Zürich stehen motivierte Mitarbeitende mit grossem Engagement im Einsatz, um jeden Tag mit Professionalität und Gastfreundschaft zum wirtschaftlichen Gelingen und zum globalen Renommee beizutragen. Entscheidende Faktoren einer nachhaltigen Entwicklung des Flughafens Zürich sind zudem der konsequent umgesetzte Umweltschutz sowie der aktive Einbezug der Partner, Anwohner, Nachbarn und Behörden.

Verkehrsdrehscheibe und Treffpunkt

Der Flughafen Zürich ist international, national und regional hervorragend vernetzt. Als geografisch ideal gelegene Verkehrsdrehscheibe stärkt er den Wirtschaftsstandort und das Tourismusland Schweiz im globalen Wettbewerb. Die Wirtschaft profitiert genauso davon wie der Bildungs- und Forschungssektor, die Kultur sowie der Sport-, Freizeit- und Tourismusbereich. Als pulsierendes, interkulturelles Begegnungszentrum bietet der Flughafen Zürich zudem innovative sowie bedürfnis- und zukunftsorientierte Dienstleistungen mit internationaler Anziehungskraft und Schweizer Ausstrahlung an.

Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Flughafen Zürich AG stellt traditionelle Schweizer Werte wie Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit in den Mittelpunkt ihrer Geschäftstätigkeit und hebt sich dadurch von ihren Mitbewerbern ab. Als börsenkotiertes Unternehmen ist sie wettbewerbsorientiert und bietet ihren Aktionärinnen und Aktionären eine im Branchenvergleich attraktive Rendite. Das Management und die Mitarbeitenden sämtlicher Stufen arbeiten erfolgsorientiert und schaffen unternehmerischen Mehrwert. Unter Berücksichtigung des Konzessionsauftrags und der politischen Rahmenbedingungen nehmen sie sowohl ökologische als auch gesellschaftliche Verantwortung wahr.



Kompetente und motivierte Mitarbeitende

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG setzen ihr Wissen gezielt auf nationaler und internationaler Ebene ein. Sie entwickeln und realisieren ertragswirksame und nachhaltige Projekte. Sie arbeiten zielorientiert und gehen loyal und offen miteinander um. Sie verhalten sich respektvoll und interessiert gegenüber anderen Kulturen. Diese Kernwerte der Unternehmenskultur werden ergänzt durch den Führungsgrundsatz, die richtige Person mit den richtigen Kompetenzen am richtigen Ort einzusetzen. Dazu wurde der «Navigator» entwickelt, ein Instrument zur Standort- und Richtungsbestimmung von Mitarbeitenden aller Stufen. Es handelt sich dabei um einen Katalog von erfolgskritischen Mitarbeiterkompetenzen. Der Navigator schafft für das gesamte Unternehmen ein einheitliches Werteverständnis und gewährleistet die Verwendung einheitlicher Kriterien für die Rekrutierung, Beurteilung und Entwicklung sämtlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Motivierte und kompetente Mitarbeitende sind für die Flughafen Zürich AG ein entscheidender Erfolgsfaktor. Ihre Anliegen sind dem Unternehmen wichtig. Regelmässig werden an Personal- und Führungsanlässen sowie systematisch in Umfragen die Meinungen der Mitarbeitenden eingeholt. Die regelmässig durchgeführten Umfragen ergaben, dass sich die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG durch eine hohe Arbeitszufriedenheit und ein überdurchschnittlich hohes Gefühl der Zugehörigkeit zum Unternehmen auszeichnen. In Fällen, bei denen trotzdem vereinzelt Handlungsbedarf festgestellt wurde, sind entsprechende Massnahmen definiert und eingeleitet worden.

Umweltschutz beginnt bei der Planung

Luftbelastung, Gewässerschutz, Energieverbrauch und Fluglärm sind die wichtigsten Umweltschutzthemen der Flughafen Zürich AG. Sie werden bereits in Bau- und Planungsprojekten berücksichtigt. Konkrete Erfahrungen aus den Bereichen Baulärm, Bodenschutz und Energie konnten beispielsweise in die Projekte «Pistensanierung 16/34» und «Zürich 2010» eingebracht werden. Mehrere Massnahmen zur Reduktion von Baulärm und Energieverbrauch sowie zum Schutz der natürlichen Ressourcen zeigen auch unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Kriterien eine positive Wirkung.

Das Umweltdatenmanagement wurde auf der Basis neuer, internationaler Leitlinien und bestehender Empfehlungen weiter verbessert. Gleichzeitig erfolgte eine Anpassung verschiedener zur Umsetzung notwendiger Systeme. Die laufenden Monitoringprogramme sowie weitere Untersuchungen über den Zustand der Umwelt des Flughafens und die Wirksamkeit von Umweltschutzmassnahmen haben auch 2008 wertvolle Erkenntnisse gebracht und zu entsprechenden Massnahmen geführt.

Für das Controlling aller Umweltaktivitäten setzt die Flughafen Zürich AG seit 2001 ein Umweltmanagementsystem nach der Norm ISO 14001 ein. Dieses wurde letztmals im November 2007 erfolgreich rezertifiziert. Gesetzliche Vorgaben und behördliche Auflagen im Umweltschutz werden eingehalten respektive schrittweise umgesetzt; bestehende Umweltprozesse werden laufend optimiert.

Die Flughafen Zürich AG wird Mitte 2009 erstmals einen umfassenden Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2008 veröffentlichen. Dieser wird den bisherigen Umweltbericht ablösen und kann unter www.unique.ch bezogen werden.

Kennzahlen (5-Jahres-Vergleich)

Finanzkennzahlen

Alle Beträge gemäss International Financial Reporting Standards, IFRS.

(CHF in Tausend)	2008	2007	2006	2005	2004	
Umsatz	855'103	802'868	737'109	702'229	683'686	
davon Aviation-Erträge	525'689	495'981	444'238	418'877	411'754	
davon Non-Aviation-Erträge	329'414	306'887	292'871	283'352	271'932	
Betriebskosten	434'862	392'753	358'837	338'282	328'712	
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	420'241	410'115	378'272	363'947	354'974	
EBITDA-Marge (in %)	49,1	51,1	51,3	51,8	51,9	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	234'073	229'202	189'416	175'026	164'856	
EBIT-Marge (in %)	27,4	28,5	25,7	24,9	24,1	
Konzerngewinn	121'314	130'675	87'448	59'123	52'268	
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	415'102	410'911	367'213	338'285	307'458	
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	258'849	147'339	258'772	117'173	195'617	
davon Investitionen in Sachanlagen/Projekte in Arbeit (brutto)	249'893	109'107	96'651	115'485	182'218	
Investiertes Kapital per 31.12.	2'660'769	2'614'569	2'644'440	2'584'795	2'555'049	
Ø Investiertes Kapital	2'637'669	2'629'505	2'614'618	2'569'922	2'644'421	
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE, in %)	7,1	6,9	5,7	5,4	4,9	
Eigenkapital per 31.12.	1'428'935	1'373'384	1'230'464	805'999	756'446	
Eigenkapitalrendite (in %)	8,7	10,0	8,6	7,6	7,2	
Eigenkapitalquote (in %)	42,5	43,2	38,8	26,3	24,0	
Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)	1'019'008	918'833	1'177'985	1'745'299	1'770'910	
Verzinsliches Kapital (IFRS)/EBITDA	2,42x	2,24x	3,11x	4,80x	4,99x	
Betriebliche Kennzahlen	2008	2007	2006	2005	2004	
Anzahl Passagiere	22'099'233	20'739'113	19'237'216	17'884'652	17'252'906	
Anzahl Flugbewegungen	274'991	268'476	260'786	267'363	266'660	
Fracht in Tonnen	387'671	374'264	363'325	372'415	363'537	
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'254	1'319	1'290	1'262	1'289	
Anzahl Mitarbeiter per 31.12.	1'482	1'552	1'523	1'470	1'478	
Kennzahlen für den Aktionär	2008	2007	2006	2005	2004	
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	6'140'375	4'912'300	4'912'300	
Dividende (vorgeschlagen/ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	5.00	4.50	3.00	1.00	0.00	
Dividendenbetrag (CHF in Tausend)	30'702	27'632	18'421	4'912	0	
Payout Ratio (in %)	25,3	21,2	21,1	8,3	0,0	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	232.71	223.66	200.39	164.08	153.99	
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	19.78	21.30	15.35	12.08	10.97	
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	19.77	21.28	15.34	12.06	10.93	
Aktienkurs (in CHF)	Höchst	486.00	538.00	380.00	236.00	150.00
	Tiefst	242.60	383.00	235.00	147.00	66.75
	Valoren-					
	nummer	SIX Symbol				Reuters
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	1056796	UZAN				UZAzn.S

Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt:

Ausgewählte Finanzkennzahlen exklusive Lärmeinfluss¹¹

(CHF in Tausend)	2008	2007	2006	2005	2004
Umsatz	812'998	748'564	686'933	656'031	637'313
davon Aviation-Erträge	479'253	437'703	390'215	368'543	362'138
davon Non-Aviation-Erträge	333'745	310'861	296'718	287'488	275'175
Betriebskosten	434'862	392'753	358'837	338'282	328'712
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	378'136	355'811	328'096	317'749	308'601
EBITDA-Marge (in %)	46,5	47,5	47,8	48,4	48,4
Konzerngewinn	100'613	83'495	46'952	21'045	16'104
Kennzahlen für den Aktionär	2008	2007	2006	2005	2004
Payout Ratio (in %)	30,5	33,1	39,2	23,3	0,0
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	16.41	13.61	8.24	4.30	3.40

¹¹ Die dargestellten Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss wurden um alle wesentlichen Lärmpositionen in der Erfolgsrechnung und der Bilanz korrigiert. In der Erfolgsrechnung sind dies die Lärmgebühren, die operativen Lärmkosten, die Abschreibungen auf dem Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung, die aufgrund von Lärm entstehenden Finanzaufwände und Finanzerträge sowie die aus diesen Anpassungen resultierenden Steuereffekte. In der Bilanz wurden sämtliche wesentlichen Aktiv- und Passivpositionen eliminiert, welche im Zusammenhang mit der Lärmthematik stehen.

Weitere Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss sind auf Seite 34 dieses Geschäftsberichts dargestellt.



Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates

Thomas E. Kern
Vorsitzender der Geschäftsleitung



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

Die weltweite Finanzkrise machte sich gegen Ende des Berichtsjahres in abgeschwächter Form auch am Flughafen Zürich bemerkbar. Waren in den ersten neun Monaten noch zweistellige Wachstumsraten zu verzeichnen gewesen, nahm vor allem die Zahl der Lokalpassagiere ab Oktober kontinuierlich ab. Insbesondere unser Homecarrier, die Swiss International Airlines AG (Swiss), trug mit einer stark wachsenden Zahl an Umsteigepassagieren dazu bei, dass der Flughafen Zürich das Jahr dennoch mit einem Passagierwachstum abschliessen konnte. 22,1 Millionen Passagiere oder 6,6 Prozent mehr als im Vorjahr wählten das Schweizer Tor zur Welt als Ausgangs-, Umsteige- oder Zielort ihrer Flugreise. Verglichen mit anderen europäischen Flughäfen ist das ein gutes Resultat.

Der Kommerzbereich konnte unter anderem durch die im April auf der Landseite zusätzlich eröffneten 13 Verkaufsläden ein weiteres hervorragendes Ergebnis erzielen. Das Angebot für Passagiere, Besucher und Mitarbeitende wurde kontinuierlich verbessert und erweitert. Die Ausgaben pro abfliegenden Passagier erreichten einen neuen Höchstwert von fast 44 Franken. Mit einem Kommerzumsatz von 481 Millionen Franken gehört der Flughafen Zürich zu den drei grössten Einkaufszentren der Schweiz.

Im Wesentlichen führten drei Sonderfaktoren dazu, dass das Konzernergebnis trotz Verkehrszunahme auf 121,3 Millionen Franken zurückging. Zum einen wirkte sich die per 1. Juli umgesetzte Lärm-Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich durch niedrigere anteilige Lärmgebühren auf das Jahresergebnis aus. Zum Zweiten hatte die Zahlung von rund 21,3 Millionen Franken an den Swissair-Sachwalter einen negativen Einfluss auf den Gewinn der Gesellschaft. Und schliesslich belastete die Abschreibung im Fluglärmfonds durch den Konkurs der Sigma Finance Corp. das Resultat mit 11,4 Millionen Franken.

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 5.00 Franken pro Aktie vor.

Betrieb

Der Flughafen Zürich konnte sich im Berichtsjahr bei der Pünktlichkeit erneut verbessern. Mit Unterstützung der Flugsicherung Skyguide ist es gelungen, verschiedene Optimierungsmassnahmen umzusetzen, um vor allem die negativen Auswirkungen der einseitigen Deutschen Verordnung (DVO) an Wochenenden und deutschen Feiertagen zu reduzieren. Mit

dem Steuerungsgremium Airport Steering unter der Leitung der Flughafen Zürich AG konnten die Einflüsse der komplexen Flughafeninfrastruktur auf die Pünktlichkeit, anders als auf anderen europäischen Flughäfen, reduziert werden. Das Airport Steering hat sich in den letzten Jahren als Dreh- und Angelpunkt eines stabilen Flughafenbetriebs etabliert. Generell wurde die Gesamtqualität des Flughafens auch im Berichtsjahr hochgehalten. Verschiedene renommierte Auszeichnungen zeugen erneut davon: So wurde der Flughafen Zürich zum fünften Mal in Folge mit dem World Travel Award als bester Flughafen Europas ausgezeichnet.

Umsetzung Schengen

Ursprünglich war die Einführung des Schengener Abkommens in der Schweiz auf Ende Oktober 2008 geplant. Auf dieses Datum hin waren sämtliche baulichen Vorbereitungen ausgerichtet. Das neue Busgate B01-B10 und weitere neue Infrastruktureile waren rechtzeitig bereit und wurden wie vorgesehen am 24. Oktober eröffnet, obwohl sich die Umsetzung des Abkommens in der Schweiz bis zum 12. Dezember verzögerte. Weil die strikte Trennung der Passagierströme von und nach Schengen- und Nicht-Schengen-Destinationen nicht während eines laufenden Flugplans erfolgen kann, wird Schengen an den Schweizer Flughäfen erst auf Beginn des Sommerflugplans am 29. März 2009 umgesetzt.

Politisches Umfeld

Am 3. Juli 2008 lehnte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Gesuch der Flughafen Zürich AG für einen gekröpten Nordanflug mit einem Endanflug auf Sicht ab. Die Ablehnung war für die Gesellschaft unverständlich, erfolgte sie doch erst rund dreieinhalb Jahre nach Einreichung des Gesuchs. Als Argument gegen den Anflug wurde die Sicherheit genannt, obwohl der gekröpte Nordanflug alle internationalen Sicherheitsanforderungen erfüllt. Die Gesellschaft setzt sich zusammen mit weiteren Partnern dafür ein, dass alternative Anflugverfahren auf den Flughafen Zürich vorangetrieben werden und ist bestrebt, die morgendlichen Südanflüge so weit wie möglich zu reduzieren.

Gleichentags lehnte das Departement für Umwelt, Verkehr und Energie UVEK es ab, im Rahmen des laufenden Prozesses für den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) eine Entwicklungsoption für künftige Generationen aufzunehmen. Es entschied, die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste nicht weiterzuverfolgen. Damit wurde eine Chance verpasst, die Weichen des Flughafens Zürich für künftige Mobilitäts- und Wirtschaftsentwicklungen von Gesellschaft und Wirtschaft rechtzeitig zu stellen.



Eröffnung in Bengaluru

Im südindischen Bengaluru wurde nach einer Bauzeit von lediglich 35 Monaten am 24. Mai des Berichtsjahres der neue Bengaluru International Airport eröffnet und erfolgreich in Betrieb genommen. Unser Unternehmen ist mit 17 Prozent an der indischen Flughafenbetreibergesellschaft Bangalore International Airport Limited (BIAL) beteiligt. Darüber hinaus ist die Flughafen Zürich AG im Rahmen eines Operations-, Management- und Servicevertrages bis mindestens ins Jahr 2015 für den Betrieb des Flughafens zuständig.

Ein runder Geburtstag

Im Berichtsjahr konnte der Flughafen Zürich seinen 60. Geburtstag feiern. Zu diesem Anlass erschien ein reich bebildertes Buch über die Geschichte der letzten 60 spannenden Flughafenjahre. Wer das Buch durchblättert, erkennt schnell, dass schon in frühen Jahren innovative Ideen für die künftige Entwicklung des Flughafens im Raum standen. Das Schweizer Tor zur Welt übte schon früh eine grosse Magnetwirkung aus, zogen doch immer mehr Menschen dorthin, wo sie attraktive Verkehrsverbindungen vorfanden.

Rahmenbedingungen

Der Flughafen Zürich, mit seiner national bedeutenden Verkehrsinfrastruktur, bewegt sich im Spannungsfeld zwischen dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung und dem Mobilitätsbedürfnis von Gesellschaft und Wirtschaft. Die Rolle des Flughafens als wichtiger Wirtschaftsmotor für den Kanton Zürich, aber auch für die ganze Schweiz ist weitgehend unbestritten. Im Berichtsjahr bot der Flughafen rund 24'000 Menschen einen Arbeitsplatz.

Am 16. Dezember 2008 stellte der Kanton Zürich die Ergebnisse des Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) 2007 der Öffentlichkeit vor. Der ZFI ist ein Mass für die Anzahl vom Fluglärm tagsüber stark belasteter und nachts stark gestörter Personen. Der Regierungsrat legte in seinem im November 2007 von der Zürcher Bevölkerung gutgeheissenen Gegenvorschlag zur Plafonierungsinitiative die Höchstzahl – den so genannten Richtwert – bei 47'000 Personen fest. Der Richtwert wurde 2007 mit 46'329 Personen nahezu erreicht. Der Anstieg von rund acht Prozent gegenüber dem Vorjahr (2006) ist auf drei Faktoren zurückzuführen. Einerseits hat sich das überdurchschnittlich hohe Bevölkerungswachstum in flughafennahen Gemeinden stark auf den ZFI ausgewirkt. Andererseits hatte auch die Zunahme der Flugbewegungen nach 22 Uhr Einfluss auf den ZFI. Drittens wirkten sich auch Änderungen in der ZFI-Berechnungsmethode auf die Zahlen aus. Die Volkswirtschaftsdirektion

wurde vom Regierungsrat des Kantons Zürich beauftragt, innerhalb eines Jahres Massnahmen vorzulegen, um ein weiteres Ansteigen des ZFI zu verhindern. Letztlich wird der Bund über die Umsetzung allfälliger flugbetrieblicher Massnahmen entscheiden müssen.

Im Berichtsjahr wurde auf kantonaler Ebene mit der Behandlung von drei anstehenden Initiativen begonnen. Anfang Dezember 2008 beschloss die vorbereitende Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU), der Haltung des Regierungsrats zu folgen und die Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich» und die Behördeninitiative I «Beschränkung der Flugbewegungen bei 320'000 pro Jahr und mindestens acht Stunden Nachsperrzeit» zur Ablehnung zu empfehlen. Die Behördeninitiative II «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» wurde hingegen von der KEVU unterstützt und in dieser Form der Kantonsratsdebatte zugewiesen. Nach den Entscheidungen des Kantonsrates vom 23. Februar 2009 ist davon auszugehen, dass sich die Stimmbürger des Kantons Zürich im Herbst 2009 erneut zur Flughafenfrage äussern müssen. Die Flughafen Zürich AG lehnt die Begehren ab, weil sie im Widerspruch zur Luftfahrtpolitik des Bundes bezüglich Landesflughäfen stehen und die Erfüllung des Konzessionsauftrags in Frage stellen.

Deutschland

Anlässlich eines Besuchs Ende April 2008 hat sich die Schweizer Regierung mit der deutschen Bundeskanzlerin Angela Merkel darauf geeinigt, eine gemeinsame Belastungsanalyse zu erstellen. Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen sei es dann an der Schweiz, Deutschland einen Vorschlag für ein zukünftiges Flugregime am Flughafen Zürich zu unterbreiten. Die Fachleute beider Länder haben die anspruchsvollen technischen Arbeiten aufgenommen, um noch im Jahr 2009 Resultate präsentieren zu können. Trotz der zu erwartenden Schwierigkeiten – immerhin geht es darum, das neue deutsche Fluglärmgesetz erstmalig anzuwenden – ist alles daranzusetzen, dass die Resultate der Belastungsanalyse möglichst bald vorliegen. Die Qualität darf dabei jedoch keine Einbusse erleiden.

Auch nach dem Vorliegen der Resultate wird es primär darum gehen, in einem politischen Prozess mit Deutschland eine tragfähige Lösung auszuarbeiten – eine Lösung, welche die Interessen beider Länder in einer fairen Art und Weise berücksichtigt. Für diese politische Arbeit sind die entsprechenden Strukturen von den Verantwortlichen rechtzeitig und unter Ein-

bezug der wesentlichen Partner bereitzustellen. Die Flughafen Zürich AG verfolgt die Entwicklung mit grosser Aufmerksamkeit, denn der Ausgang dieses Prozesses bedeutet für den Flughafen Zürich eine wichtige, ja vielleicht entscheidende Weichenstellung im Hinblick auf die definitive Regelung des künftigen Flugbetriebs.

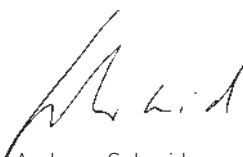
Neue Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung ist seit dem 1. November 2008 vollzählig. Sie spiegelt die Strategie des Unternehmens mit den Bereichen Operations (Rainer Hiltbrand), Marketing & Real Estate (Peter Eriksson), Corporate Development (Stephan Widrig), Finance (Daniel Schmucki) und Services (Michael Schallhart). Thomas E. Kern ist seit dem 15. Januar 2008 CEO und Vorsitzender der Geschäftsleitung. Stephan Widrig kehrte im Juli nach drei Jahren als Finanz- und Marketingchef bei BIAL als Leiter des neuen Bereichs Corporate Development zur Flughafen Zürich AG zurück. Mit dem Zugang von Michael Schallhart als Leiter des neu geschaffenen Bereichs Services ist die Geschäftsleitung komplett. Vor seinem Stellenantritt bei der Flughafen Zürich AG war Michael Schallhart gut acht Jahre für den internationalen Fussballverband FIFA tätig.

Dank

Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre, gilt unser herzlicher Dank für Ihr langfristiges Engagement, Ihre Unterstützung und Ihr Vertrauen in die Flughafen Zürich AG. Wir haben ein weiteres anspruchsvolles Jahr hinter und ein noch anspruchsvolleres vor uns. Die Zukunft hält noch viele Herausforderungen und wichtige Entscheide für uns bereit. Wir danken auch unseren Partnern und Geschäftskunden für ihre Unterstützung und die gute Zusammenarbeit. Unser spezieller Dank gebührt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Flughafen Zürich AG. Sie haben zum wiederholten Male mit ihrem aussergewöhnlichen Einsatz dazu beigetragen, dass der Flughafen Zürich weltweit als qualitativ hochstehende Luftverkehrsinfrastruktur wahrgenommen wird.

Zürich-Flughafen, 12. März 2009



Andreas Schmid
Präsident des
Verwaltungsrates



Thomas E. Kern
Vorsitzender der
Geschäftsleitung



Alexander Knorn, 36, Bauprojektleiter,
arbeitet seit 01.10.2007 bei Unique (Flughafen Zürich AG)
→ ab Seite 83



Qualität und Qualitätssicherung

Die Flughafen Zürich AG hat sich zum Ziel gesetzt, alle Aktivitäten konsequent auf die Qualität und die Qualitätssicherung auszurichten. Sie will damit ihre schon heute erstklassige Stellung in der weltweiten Luftfahrtbranche und den hervorragenden Ruf des Flughafens Zürich weiter stärken.

Der Flughafen Zürich hat sich im Markt als Anbieter von hervorragender Qualität etabliert. Dazu trägt die Infrastruktur genauso bei wie die Produkte und die Dienstleistungen.

Vielfach ausgezeichnet

Mit der Fertigstellung der 5. Bauetappe hat die Flughafen Zürich AG ein Qualitätsmanagement eingeführt. Erklärtes Ziel war es, den Flughafen Zürich unter den besten Flughäfen Europas zu positionieren. Zahlreiche Auszeichnungen beweisen eindrücklich, dass der Flughafen Zürich mittlerweile sogar die Spitze unter den europäischen Mitbewerbern erklimmen hat.

- Im Februar 2008 erhielt der Flughafen den Business Traveller Award als bester Flughafen Europas.
- Im Februar 2008 belegte der Flughafen bei den anerkannten ACI-ASQ Awards (Airports Council International/Airport Service Quality) den ersten Platz in der Kategorie «Best European Airport» und Platz zwei in der Kategorie «Best Worldwide Airport; 15–25 Mio. Passengers».
- Im Oktober 2008 wurde dem Flughafen für besondere Leistungen im Werbeauftritt die Bronze-Auszeichnung im Rahmen der Airport Media Awards 2008 verliehen.

- Im Oktober 2008 erhielt der Flughafen zum fünften Mal in Folge den renommierten World Travel Award für seine Nutzerfreundlichkeit und die Qualitätsstandards.

Die Flughafen Zürich AG ist stolz darauf, dass sich der Flughafen Zürich als führender Flughafen in Europa und auf der ganzen Welt etabliert hat. Sie wird deshalb weiterhin eine konsequente Qualitätsstrategie verfolgen, um die Erwartungen der Reisenden und der Besucher auch in Zukunft zu erfüllen und zu übertreffen.

Flugverkehrsgeschäft (Aviation)

Pünktlichkeit wird von der Flughafen Zürich AG gross geschrieben. Im Tagesgeschäft genauso wie bei der Umsetzung von Projekten. Und auch punkto Qualität und Sicherheit werden am Flughafen Zürich immer wieder neue Massstäbe gesetzt.

Die Abflugpünktlichkeit (Verspätung <15 Minuten) lag im Jahr 2008 bei 77 Prozent und damit 2 Prozent über dem Jahresziel von 75 Prozent. Trotz der Restriktionen durch die deutsche Durchführungsverordnung (DVO) und des markanten Wachstums konnte die Pünktlichkeit in Zürich gegenüber dem Vorjahr ebenfalls um 2 Prozent verbessert werden. Mit diesem Resultat liegt der Flughafen Zürich im Vergleich mit den 27 wichtigsten europäischen Flughäfen im ersten Drittel. Um auch in Zukunft eine gute Pünktlichkeit zu gewährleisten, sind im abgelaufenen Geschäftsjahr diverse weitere Projekte gestartet worden.

Apron Control Tower umgebaut

1985 wurde der doppelstöckige Kontrollturm in Betrieb genommen, von dem aus einerseits Skyguide Starts und Landungen koordiniert, andererseits Apron Control von der Flughafen Zürich AG die Rollverkehrsführung sicherstellt. Zwischenzeitlich hat sich der Flughafen Zürich stark verändert. So wurde bei der 5. Bauetappe nördlich der Piste 28 das Dock E mit neuen Standplätzen, Rollwegen und Enteisungsstandplätzen erstellt und in Betrieb genommen. Zudem wurden in den letzten Jahren sämtliche IT-Systeme erneuert und, wo nötig, ergänzt. Nach dem abgeschlossenen Umbau des Apron Control Tower steht den Mitarbeitenden eine moderne und ergonomisch optimale Arbeitsplatzumgebung zur Verfügung, so dass der Flugverkehr auch in Zukunft sicher und effizient abgewickelt werden kann.

Erfolgsgeschichte Euro 08

Ein wichtiger Faktor bei der Durchführung der Euro 2008, einer der grössten Sportveranstaltungen der Welt, war auch die Verkehrsinfrastruktur. Die Zusatzflüge am Flughafen Zürich betrafen primär den 9., den 13. und den 17. Juni 2008; die Tage, an denen in Zürich und Bern Spiele stattfanden. In den drei Nächten wurden jeweils 14 bis 16 Flüge mit rund 1'600 bis 2'100 Passagieren durchgeführt. Dank der Erfahrung aller beteiligten Flughafenpartner, der sehr guten Koordination mit der Kantonspolizei, dem BAZL und der SBB sowie motivierten Mitarbeitenden konnten die Nachtstarts reibungslos und innerhalb der vom Bund genehmigten Zeit erfolgen.

Kein gekröpfter Nordanflug

Damit der Flugverkehr auch während der deutschen Sperrzeiten aufrechterhalten werden kann, sah sich die Flughafen Zürich AG im Oktober 2003 gezwungen, Südanflüge einzuführen. Sie setzte sich in der Folge mit Nachdruck dafür ein, Lösungen für ein alternatives Anflugverfahren zu finden. Dazu reichte sie Ende Dezember 2004 beim BAZL das Gesuch für ein neues Anflugverfahren im schweizerischen Luftraum auf die Piste 14 ein, den so genannt «gekröpften Nordanflug». Ziel des Gesuchs war es, die dicht besiedelten Gebiete im Süden des Flughafens mindestens teilweise zu entlasten.

Das Gesuch wurde nach diversen vom BAZL geforderten Änderungen und Ergänzungen vom 9. Mai bis zum 7. Juni 2007 öffentlich aufgelegt. Das Bundesamt führte zudem Probeflüge durch und bestätigte, dass der Anflug «fliegend» sei und alle internationalen Sicherheitsanforderungen erfülle. Dennoch lehnte das BAZL am 3. Juli 2008 das Gesuch ab, weil der Anflug nicht das gleiche Sicherheitsniveau erreiche wie ein Präzisionsanflug mit Instrumentenlandesystem. Die Flughafen Zürich AG ist enttäuscht, dass es nicht gelungen ist, den dicht besiedelten Süden wenigstens teilweise von den Folgen der DVO zu entlasten. Da sich aber sowohl das BAZL als auch Skyguide, die Swiss und die Berufsverbände der Fluglotsen und Piloten gegen die Einführung des gekröpften Nordanflugs ausgesprochen haben, schätzt die Flughafen Zürich AG die Chancen gering ein, ihre Interessen auf dem Rechtsweg durchsetzen zu können. Sie verzichtete deshalb auf eine Beschwerde gegen den Entscheid des BAZL. Als Folge davon forciert die Flughafen Zürich AG in Zusammenarbeit mit Skyguide die Ausarbeitung eines gekröpften Nordanflugs mit Satellitennavigation.

SIL: Chance für Raumsicherung verpasst

Die raumplanerische Sicherung von Entwicklungsgebieten für Flughafenanlagen ist Aufgabe der Sachplanung des Bundes. Im Sinne einer rollenden Planung gilt dabei ein Zeithorizont von rund 25 Jahren. Das BAZL erarbeitet deshalb zusammen mit dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG das so genannte Objektblatt für den Flughafen Zürich. Im Dezember 2006 stellte das BAZL der Öffentlichkeit am ersten Koordinationsgespräch 19 mögliche Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich vor. An den folgenden Koordinationsgesprächen vom 6. Juli 2007 und vom 3. April 2008 nahmen die raumplanerisch betroffenen Kantone und verschiedene Bundesämter Stellung zu den Betriebsvarianten und zu den vorgeschlagenen Optimierungen.

Zu optimierten Betriebsvarianten auf dem bestehenden Pistenystem mit entsprechend beschränkter Kapazität äusserten sich die Kantone Schaffhausen und Aargau kritisch. Die mit Pistenverlängerungen und verstärktem Einsatz des aufgewerteten Ostkonzepts optimierte Variante J wurde von den Kantonen im Osten des Flughafens kritisch beurteilt. Mit Ausnahme des Standortkantons Zürich haben alle beteiligten Kantone eine langfristige Raumsicherung für den Bau einer Parallelpiste mit entsprechend gesteigerter Kapazität befürwortet. Auch die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Umwelt (BAFU) äusserten sich positiv. Das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) verlangte die Ersatzplanung für den beim Bau einer Parallelpiste aufzuhebenden Waffenplatz Kloten-Bülach. Aufgrund dieser Ausgangslage erstaunte der am 3. Juli 2008 kommunizierte Entscheid des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), dass im SIL-Prozess auf eine Raumsicherung für eine Parallelpiste verzichtet werde.

Die Flughafen Zürich AG nahm mit Bedauern Kenntnis von diesem Bundesentscheid. Aus luftfahrtpolitischer Sicht bedeutet dies, dass trotz der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung von weltweiten Flugverbindungen eine Chance zur raumplanerischen Sicherung der langfristigen Entwicklung für den einzigen Landesflughafen mit einem relevanten interkontinentalen Streckennetz verpasst wird.

Der Schlussbericht der SIL-Facharbeiten wird 2009 erwartet, die formellen Verfahren bis zur Festsetzung des Objektblatts durch den Bundesrat dauern im Folgenden nochmals rund zwei Jahre.

Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

Am 25. November 2007 lehnte die Stimmbewölkerung des Kantons Zürich die kantonale Volksinitiative zur Plafonierung der jährlichen Flugbewegungen auf 250'000 und zur Verlängerung der Nachtsperre auf neun Stunden deutlich ab. Gleichzeitig wurde der Gentvorschlag des Kantonsrats angenommen. Dieser sieht die Einführung des Zürcher Fluglärm-Indexes ZFI vor. Der ZFI ist ein Mass für die Anzahl der vom Fluglärm tagsüber stark belästigten und nachts stark gestörten Personen. Der Regierungsrat legte die Höchstzahl – den so genannten Richtwert – bei 47'000 fest. Wird dieser Wert überschritten, haben die Behörden des Kantons Zürich gemäss Flughafengesetz den Auftrag, mit den in ihrer Kompetenz stehenden Massnahmen Einfluss auf die Flughafenbetreiberin und auf den Bund zu nehmen. Der ZFI wird vor allem über die beiden Faktoren Bevölkerungsentwicklung und Flugbetriebsentwicklung beeinflusst. Bei der Bevölkerungsentwicklung ist primär der Kanton Zürich aufgrund seiner Kompetenzen in der Raumplanung zuständig. Die Luftfahrt dagegen ist Sache des Bundes, in dessen Auftrag die Flughafen Zürich AG den Flughafen betreibt.

Am 16. Dezember 2008 stellte der Kanton Zürich die ZFI-Ergebnisse des Jahres 2007 der Öffentlichkeit vor. Der Richtwert wurde 2007 mit 46'329 Personen nahezu erreicht. Der Anstieg von rund acht Prozent gegenüber dem Vorjahr (2006) ist auf die Zunahme von Interkontinentalflügen zur Nachtzeit, auf ein überdurchschnittlich hohes Bevölkerungswachstum in flughafennahen Gemeinden sowie auf Änderungen in der ZFI-Berechnungsmethodik zurückzuführen. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, innerhalb eines Jahres Massnahmen vorzulegen, um ein weiteres Ansteigen des ZFI zu verhindern. Letztlich wird der Bund über die Umsetzung allfälliger flugbetrieblicher Massnahmen entscheiden müssen.

Piste 16/34 saniert

Nach einer über 30-jährigen Nutzungsdauer seit der letzten Sanierung im Jahr 1976 musste die längste Piste am Flughafen Zürich (16/34) erneuert werden. Nach der Plangenehmigung und der Vergabe der Bauleistungen im Umfang von 53 Millionen Franken im Juni 2007 wurde im darauf folgenden September mit den vorbereitenden Werkleitungsarbeiten für die Pistenbefeuerung begonnen. Aufgrund der schlechten Witterung im Herbst 2007 verschob sich der Baubeginn der Belagsarbeiten jedoch auf das Frühjahr 2008.

Um den Flugbetrieb tagsüber aufrechtzuerhalten, wurden die Sanierungsarbeiten in den nächtlichen Betriebspausen durchgeführt. Dabei wurde die Piste jeweils nach dem letzten Langstreckenstart um etwa 23.30 Uhr dem Baubetrieb und spätestens um 5.30 Uhr am folgenden Tag für die erste Landung um 6 Uhr wieder dem Flugbetrieb übergeben. In der Nacht vom 1. auf den 2. April 2008 liess das Wetter die Arbeiten am Belag erstmals zu. In einem eng abgestimmten Zeitplan erfolgten die Abbrucharbeiten des bestehenden Betonaufbaus des 23 Meter breiten Mittelstreifens und der anschliessende Einbau des dreischichtigen Asphaltaufbaus.

Die Belagsarbeiten der insgesamt 3'700 Meter langen Piste wurden in 102 Nachtetappen durchgeführt und in der Nacht vom 19. auf den 20. Oktober 2008 erfolgreich abgeschlossen. Restarbeiten an der Pistenbefeuerung und den Werkleitungen dauern noch bis ins Frühjahr 2009. Ebenfalls im Zug der Pistensanierung wird die gesamte Stromversorgung der Piste 16/34 erneuert. Dazu werden die Trafostation Nord sowie sämtliche betroffenen Schaltstationen baulich erweitert. Diese Arbeiten dauern voraussichtlich bis zum Herbst 2009.

Staff Screening, Phase III

Die bilateralen Verträge der Schweiz mit der EU verpflichten den Flughafen Zürich, die EU-Verordnung 2320/2002 «Staff Screening» bis spätestens 1. Juli 2009 umzusetzen. Sämtliche Zutritte und Zufahrten zum Flughafenareal sind dabei einer hundertprozentigen Kontrolle zu unterziehen (Mitarbeitende, Waren, Fahrzeuge). Dazu müssen alle Tore an den neuen Prozess angepasst und mit Sicherheitskontrollgeräten ausgerüstet werden. Ebenso sind sämtliche Durchgänge von den Gebäuden ins Flughafenareal entweder zu schliessen oder mit Kontrollen auszustatten.

Per 1. Juli 2008 konnte das Tor 101 in Betrieb genommen und die Phase III von Staff Screening ein Jahr früher als von der EU vorgegeben umgesetzt werden. Damit war es möglich, einige kostenintensive Übergangsmassnahmen aus dem EU-Audit vom Dezember 2006 wieder aufzuheben und die operativen Prozesse innerhalb des Flughafenareals insgesamt zu vereinfachen. Ebenfalls bereits per 1. Juli 2008 wurden diverse umgebaute Durchgänge in den Terminals dem Betrieb übergeben, während an den noch nicht fertig umgebauten Toren Provisorien mit Kontrollcontainern installiert wurden. Diese Umbauarbeiten an den verbleibenden Toren werden bis Mitte 2009 fertig gestellt, so dass die vorgeschriebenen Kontrollen in funktionalen und neu ausgestatteten Infrastrukturen stattfinden können.

Neue Röntgengeräte statt Frachtprüfanlage

Gut zehn Jahre diente die Frachtprüfanlage am südlichen Ende des Flughafens mit ihrem viel beachteten Flugsimulations-Prüfverfahren der Sicherheitskontrolle von Fracht und Post sowie von verdächtigem Gepäck. Sie wurde damit zum Vorbild für viele andere Flughäfen. Auf den ersten Juli 2008 hat die Flughafen Zürich AG die Verantwortung für die Frachtkontrolle an Cargologic übertragen, welche für die Sicherheitskontrollen neu grosse Röntgengeräte innerhalb der Frachtterminals einsetzt.

Flughafen- und Betriebsfeuerwehr neu organisiert

Nach fast 60-jähriger Zugehörigkeit zum Flughafen wurden die Berufsfeuerwehr, der Rettungsdienst und die Einsatzzentrale per 1. Januar 2008 in die Organisation von Schutz & Rettung der Stadt Zürich (SRZ) integriert. Die Zusammenarbeit ist über eine Leistungsvereinbarung geregelt. Die Verantwortung für die Einhaltung der internationalen und nationalen Vorschriften sowie für die gesamte Notfallorganisation liegt nach wie vor bei der Flughafen Zürich AG. Durch die neue Organisation wurde das Einsatzgebiet um die Stadtkreise Affoltern, Seebach, Oerlikon und Schwamendingen erweitert und die Berufsfeuerwehr um einen Löschzug personell und materiell verstärkt. Die Erfahrungen der ersten zwölf Monate zeigen, dass die Umsetzung erfolgreich gestaltet werden konnte.

Mit dem Wechsel der Berufsfeuerwehr zu Schutz & Rettung Zürich hat die Flughafen Zürich AG ihre bestehende Betriebsfeuerwehr verselbständigt und mit einer eigenen Führungsorganisation versehen.

Hohe Sicherheit dank Safety Management

Die Flughafen Zürich AG verfügt seit Juni 2006 über ein zertifiziertes Safety-Management-System (SMS) und gewährleistet damit eine hohe operationelle Sicherheit. Zentrale Elemente des SMS am Flughafen Zürich sind die Safety Policy, die Dokumentation der Operations- und Safety-Prozesse, die Auswertung von Vorfällen und Unfällen zwecks Unfallprävention, Safety-Audits und -Inspektionen innerhalb der Flughafen Zürich AG und bei Drittfirmen sowie kontinuierliche Informations- und Ausbildungsmassnahmen. Das Safety-Management-System wird im Rahmen von Rezertifizierungen durch das BAZL alle drei Jahre überprüft, die erste erfolgt 2009.

Im Jahr 2008 wurden folgende drei Schwerpunkte gesetzt:

Das im Frühjahr 2007 eingeführte Meldewesen für Sicherheitshinweise (Occurrence Reporting) wurde 2008 laufend weiterentwickelt und an verschiedenen Veranstaltungen allen Partnerunternehmen kommuniziert. Neben den meldepflichtigen Vorfällen gehen vermehrt auch weitere Sicherheitshinweise ein, die bearbeitet werden und zu Verbesserungsmassnahmen führen. Im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen für das Safety Office 2009 weiterhin die Informations-tätigkeiten zum Occurrence Reporting.

Um den bereits sehr hohen Sicherheitsstandard weiter zu optimieren, werden die operativen Prozesse und Safety-Massnahmen seit 2008 überprüft und bewertet. Im Jahr 2009 werden diese internen Audits auch auf die am Flughafen tätigen Partnerfirmen ausgeweitet.

Im Rahmen ihrer Informations- und Ausbildungsanstrengungen im Bereich Safety hat die Flughafen Zürich AG erstmals einen flughafenweiten Safety-Newsletter veröffentlicht. Ziel des vierteljährlich erscheinenden Rundschreibens ist es, Lehren aus Vorfällen und Erfahrungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weiterzugeben. Daneben wurden im Lauf des Jahres mehrere Ausbildungsveranstaltungen für Projektleiter und Linienverantwortliche zum Thema Gefahren- und Risikoanalysen durchgeführt.

«Zürich 2010»: Bereit für Schengen

Mit dem Projekt «Zürich 2010» setzt die Flughafen Zürich AG die Vorgaben des Schengener Abkommens für die Passagierinfrastruktur um und erhöht mit dem Neubau des Docks B und der Zentralisierung der Sicherheitskontrollen gleichzeitig die Qualität und die Nutzerfreundlichkeit des Flughafens.

Im Jahr 2008 wurden alle Massnahmen abgeschlossen, die zur Einführung des Schengener Abkommens mit der EU und zur damit verbundenen Trennung von Schengen- und Non-Schengen-Passagieren notwendig sind. Die Einführung des Abkommens an den Schweizer Flughäfen wurde seitens Bund von Ende Oktober 2008 auf Ende März 2009 verschoben. Die Flughafen Zürich AG hat sich entschlossen, die für die Schengen-Einführung pünktlich fertig gestellten Infrastrukturen im Sinne einer zusätzlichen Steigerung der Passagierqualität bereits am 24. Oktober 2008 in Betrieb zu nehmen. Als markanteste Bauwerke dieser Phase gelten die neuen Busgates B01 bis B10. Der Flughafen Zürich ist damit schon frühzeitig für die Schengen-Einführung am 29. März 2009 bereit.

Um den durch die Umsetzung des Schengener Abkommens resultierenden Verlust an Abfertigungskapazität auch langfristig auf qualitativ hohem Niveau zu kompensieren, wird das Dock B neu erstellt und voraussichtlich Ende 2011 wieder in Betrieb genommen. Bereits im Oktober 2008 wurde die Besucherterrasse des heutigen Dock B geschlossen und mit den Rückbauarbeiten begonnen. Das neue Dock B bietet ein Novum am Flughafen Zürich: Es wird auf zwei Stockwerken über Abfertigungsgates verfügen – auf dem unteren Geschoss für Non-Schengen- und auf dem oberen Geschoss für Schengen-Passagiere. Dies stellt eine äusserst flexible Lösung für die Trennung der Passagiere dar und bietet wesentliche Vorteile im operativen Betrieb.

Zentrale Sicherheitskontrolle

Neu wird die Sicherheitskontrolle unmittelbar nach dem Check-in und vor dem Eingang zum Airside Center zentralisiert. Ziel ist es, die Wartezeiten an den Kontrollen zu verkürzen und gleichzeitig die Betriebskosten zu reduzieren. Für die Passagiere wird der Flughafen damit noch berechenbarer und es steht ihnen mehr Zeit für das umfangreiche Einkaufs- und Gastronomieangebot zur Verfügung. Um die Zentralisierung der Sicherheitskontrolle umzusetzen, müssen die Sicherheitskontrollen im gesamten Flughafenbereich angepasst werden. Herzstück ist das neue, vierstöckige Sicherheitskontrollgebäude, welches im rückwärtigen Bereich des Airside Centers zwischen den Check-in-Bereichen 1 und 2 entsteht. Hier werden einerseits 28 Sicherheitskontrollstellen untergebracht, welche die heute dezentral angeordneten Sicherheitskontrollen vor den Gatebereichen ersetzen. Andererseits bietet das neue Gebäude Raum für eine Erweiterung des kommerziellen Angebots im Airside Center. Die Einführung der Zentralisierung der Sicherheitskontrollen ist auf Ende 2011 vorgesehen.

Kommerzielle Entwicklung (Non-Aviation)

Die Flughafen Zürich AG und ihre Partner haben ein Ziel: Die Bedürfnisse der Besucher, der Reisenden und der Konsumenten sollen erfüllt – und übertroffen werden. Dies sowohl beim Einkaufen als auch bei der Nutzung des vielfältigen Gastronomie- und Dienstleistungsangebots.

Im Mittelpunkt stehen für die Flughafen Zürich AG und ihre Partner immer die Konsumenten, seien es Reisende, Besucher oder Mitarbeitende. Um über ihre Zufriedenheit und ihre Bedürfnisse jederzeit im Bild zu sein, werden laufend Befragungen in unterschiedlichen Konsumentengruppen durchgeführt. Gleichzeitig wird über Qualitätskontrollen bei den angebotenen Waren und Dienstleistungen sichergestellt, dass die Erwartungen erfüllt oder übertroffen werden. Vergleichsuntersuchungen mit anderen Flughäfen auf der ganzen Welt und mit Einkaufszentren in der Schweiz fliessen dabei genauso in die Verbesserung von Angebot und Erscheinungsbild ein wie weltweit durchgeführte Trendforschungen. Ein professionelles Beschwerdemanagement identifiziert zudem frühzeitig allfällige Schwächen und stellt den direkten Kontakt zu den Konsumenten sicher. Aufgrund all dieser Ergebnisse hat die Flughafen Zürich AG in Zusammenarbeit mit ihren Partnern 2008 weitere Verbesserungen vorgenommen.

Einkaufen und geniessen

Im öffentlich zugänglichen Airport Shopping wurden 13 neue Verkaufsgeschäfte mit einer Gesamtfläche von fast 5'000 Quadratmetern eröffnet. Dabei handelt es sich ausschliesslich um Läden, die gemäss den Erhebungen bis anhin am Flughafen gefehlt haben und deshalb eine attraktive Bereicherung für das Airport Shopping darstellen. Mehrere Geschäfte wurden 2008 zudem sanft renoviert und aufgewertet. Auch in der Gastronomie hat sich das Angebot weiter verbessert: Neben der Eröffnung des Restaurants und der Wein-Bar Bâcaro sowie der Restaurants Filini und Angels im Radisson Blu Hotel & Conference Center wurden mehrere Bars und Cafés sanft renoviert. Den Bedürfnissen der Gäste und den sich ändernden Trends angepasst hat sich laufend auch das abwechslungsreiche Gastronomieangebot in den verschiedenen Restaurationsbetrieben.

Noch attraktiver wurde 2008 das Einkaufs- und Gastronomieangebot auch im Airside Center nach der Passkontrolle. Die acht neuen Verkaufsgeschäfte, unter ihnen zum Beispiel Gucci, Montblanc oder Porsche Design, erfreuen sich grosser Beliebtheit. Geschätzt werden von den Reisenden aber auch das zusätzliche Restaurant Panopolis und die Kaffeebar 110.

Oasen für alle

Ein moderner Flughafen zeichnet sich nicht nur durch ein ausgezeichnetes Einkaufs- und Gastronomieangebot aus, auch zusätzliche Dienstleistungen werden immer wichtiger. Dazu gehören etwa die Lounges, die zunehmend als Business- und Erholungsoasen konzipiert werden, um den Reisenden die Wartezeiten so angenehm oder so effizient nutzbar wie möglich zu gestalten. Nachdem Swiss, Emirates, Air France und Dnata ihre Lounges neu ausgebaut haben, verfügt der Flughafen Zürich über eine ausgezeichnete Lounge-Infrastruktur, die sich weltweit sehen lassen kann. Zunehmend gefragt sind aber auch weitere Dienstleistungen zum persönlichen Wohlbefinden, wie zum Beispiel Duschen für Reisende und Besucher.



Neuheiten zuerst

Neben der weiteren Verbesserung des Waren- und Dienstleistungsangebots hat der Flughafen Zürich 2008 auch die Eigenvermarktung intensiviert. Mit regionalen, nationalen und internationalen Werbemassnahmen wurden die Reisenden und Konsumenten noch intensiver auf das Angebot am Flughafen Zürich aufmerksam gemacht. Verkaufsförderungs-massnahmen und eine grosse Vielfalt an Promotionen haben zusätzliche Konsumanreize geboten und die Besucher nicht zuletzt auch bestens unterhalten. Der Flughafen Zürich hat sich in den letzten Jahren zu einem attraktiven Standort für Markenanbieter entwickelt, um Neuheiten und exklusive Waren oder Dienstleistungen vorzustellen. Auch für 2009 haben sich bereits viele Interessenten gemeldet, was es der Flughafen Zürich AG ermöglicht, in optimierter Weise festzulegen, welche Promotionen sich wann besonders eignen.

Zufriedene Kunden, mehr Umsatz

Direkte Rückmeldungen und aktuelle Umfrageergebnisse zeigen, dass die Massnahmen bereits in kurzer Zeit zu einer höheren Kundenzufriedenheit und einer entsprechenden Umsatzsteigerung geführt haben. Im Vergleich zu anderen Einkaufszentren der Schweiz verzeichnet der Flughafen Zürich ein überproportionales Wachstum. Dies alles bestätigt die Flughafen Zürich AG darin, die gewählte Strategie weiterzuführen und die Bedürfnisse der Konsumenten weiterhin in den Mittelpunkt des Interesses zu stellen.



Immobilien und Facility Management (Non-Aviation)

Neben der aktiven Vermarktung von Mietflächen setzt die Flughafen Zürich AG auf eine weitere Verbesserung der Infrastruktur. Dazu gehören der Unterhalt und die Sanierung bestehender Bauten sowie die Wartung und Erneuerung der technischen Anlagen. Weitere Projekte tragen ebenfalls dazu bei, die Attraktivität des Flughafens Zürich laufend zu erhöhen.

Die Flughafen Zürich AG ist mit 1,2 Millionen Quadratmetern Geschossfläche eine der grössten Infrastrukturanbieterinnen der Schweiz. Das Angebot ist umfassend und reicht von Logistik- und Lagerflächen über Flugbetriebsinfrastrukturen bis hin zu Büroräumen. Das Angebot für den öffentlichen Verkehr (Bahn, Bus, Glattalbahn) und den Individualverkehr (Parking, Mietwagen) entspricht jederzeit den Bedürfnissen der unterschiedlichen Benutzer. Mittels Unterhalts- und Sanierungsarbeiten wird die Qualität laufend optimiert.

Bestens verbunden

Am 12. Dezember 2008 wurde mit der Inbetriebnahme der Glattalbahn ein wichtiger Meilenstein in der landseitigen Verkehrserschliessung des Flughafens Zürich gesetzt. Damit verfügt der Flughafen Zürich über einen optimalen Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr. Ebenfalls erweitert wurden die Reise-car-Verbindungen in Skiregionen und Erholungsgebiete.

Neue Mieter gewonnen

Die Büroräumlichkeiten am Flughafen Zürich sind beliebt. Der schon bis anhin relativ tiefe Leerstand der Flächen konnte weiter reduziert werden. 2008 wurde zum Beispiel McKinsey Schweiz AG mit ihrem Hauptsitz als neue Mieterin von 6'000 Quadratmetern Bürofläche für den Flughafen Zürich gewonnen. Die hervorragende Erschliessung und die hohe Qualität gelten als Schlüsselfaktoren für die erfolgreiche Vermarktung der Büroräumlichkeiten.

Funktionalität und Verfügbarkeit

Die Funktionalität und die Verfügbarkeit der technischen Anlagen sind auf ein bisher unerreichtes Niveau gestiegen. Entsprechend waren kaum Ausfälle zu verzeichnen. Dies entspricht ganz den Erwartungen der Kunden im Flugbetrieb (Aviation) und in den kommerziellen Bereichen (Non-Aviation). Die entsprechenden Verfügbarkeiten und Standards werden mittels so genannter Service Level Agreements (SLA) zwischen den Benutzern und den Infrastrukturverantwortlichen geregelt.

Unterhalt, Ausbau und Aufwertung

Die baulichen Aktivitäten konzentrieren sich weiterhin auf den Unterhalt der Infrastrukturen, den Ausbau und die Aufwertung der öffentlichen Räumlichkeiten sowie auf die Planung und Realisierung der Erweiterungen. Zu den wichtigsten Meilensteinen im Jahr 2008 gehörten der Ausbau des Airport Shoppings, die Eröffnung des Flughafenhotels Radisson Blu, die Inbetriebnahme des neuen Busgates Dock B, die Sanierung der Parkhäuser sowie die Planung und Umsetzung der Massnahmen für das Projekt «Zürich 2010». Die Arbeiten wurden innerhalb der Budgets, der vorgesehenen Termine und in der erforderlichen Qualität ausgeführt.

Die Infrastruktur des Flughafens Zürich gilt als hochwertig und kundenfreundlich und entspricht auf allen Ebenen den unterschiedlichen Bedürfnissen der Benutzer. Auch 2008 stand für das Facility Management eine hohe Leistung im Zentrum der Massnahmen, die auf hohem Niveau, bestens strukturiert und gesetzeskonform realisiert wurden. 2009 sind weitere Schritte geplant, um die Qualität und die Vielfalt der Angebote weiter zu erhöhen.

Public Affairs und Unternehmenskommunikation

Die Flughafen Zürich AG setzt auf eine offene und transparente Kommunikation. Dazu gehört nicht nur die schnelle und exakte Information, sondern vor allem auch der Dialog mit Partnern, Mitarbeitenden, Nachbarn, der Bevölkerung und den Behörden. Besonders wichtig ist dies, wenn es darum geht, schwierige oder strittige Fragen gemeinsam zu klären.

Die Flughafen Zürich AG ist bei der Erfüllung des vom Bund erteilten Konzessionsauftrags von den politischen Rahmenbedingungen abhängig. Mit Initiativen und Vorstössen wird immer wieder versucht, diese zu verändern oder neu zu gestalten. Das gilt besonders im Zusammenhang mit übergeordneten Fragen, wie dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) oder der Ausarbeitung eines definitiven Betriebsreglements. Damit sollen partikuläre, regionale Interessen besser geschützt sowie die Planungs- und Rechtssicherheit sowohl für die Bevölkerung als auch für die Flughafenbetreiberin verbessert werden. In dieser Betrachtung ist es wichtig, das übergeordnete Ziel im Fokus zu behalten und nach zukunftsgerichteten Lösungen zu suchen. Das ist eine der Aufgaben der Flughafen Zürich AG.

Drei Initiativen, eine Haltung

2008 wurde auf kantonaler Ebene mit der Behandlung von drei anstehenden Initiativen begonnen. Die vorberatende Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) beschloss Anfang Dezember, der Haltung des Regierungsrats zu folgen und die Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich» und die Behördeninitiative I «Beschränkung der Flugbewegungen bei 320'000 pro Jahr und mindestens acht Stunden Nachsperrzeit» zur Ablehnung zu empfehlen. Die Behördeninitiative II «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» wurde hingegen von der KEVU unterstützt und in dieser Form der Kantonsratsdebatte zugewiesen. Die Flughafen Zürich AG lehnt alle Begehren ab, weil sie im Widerspruch zur Luftfahrtspolitik des Bundes bezüglich Landesflughäfen stehen und die Erfüllung des Konzessionsauftrags in Frage stellen.

Der Kantonsrat entschied in seiner Sitzung vom 23. Februar 2009, die Behördeninitiative II «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» zu unterstützen. Gegen diesen Beschluss wurde das Kantonsratsreferendum ergriffen. Bei den beiden anderen Begehren folgte der Rat den Empfehlungen von Regierung und vorberatender Kommission. Es ist damit davon auszugehen, dass im Herbst 2009 sowohl die Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich» wie auch die Behördeninitiative II «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Abstimmung vorgelegt werden.

Mehr Klarheit dank Belastungsanalyse

Die Flughafen Zürich AG begrüsst die beim Besuch von Bundeskanzlerin Angela Merkel in der Schweiz angeregte Durchführung einer gemeinsamen Belastungsanalyse. Diese soll nach einer gemeinsam festgelegten Methodik die vom Flughafen Zürich ausgehende Belastung auf die von Anflügen tangierten deutschen Gebiete ermitteln. Basierend auf diesen Erkenntnissen soll die Schweiz anschliessend Vorschläge zur Konfliktlösung einbringen. Die Flughafen Zürich AG tritt dafür ein, dass der Flughafen Zürich bezüglich seiner Auswirkungen einem deutschen Flughafen gleichgesetzt wird. Die Ergebnisse der Belastungsanalyse sollen baldmöglichst vorliegen.

Eine besondere Bedeutung für die Flughafen Zürich AG hat die als Folge des Berichts zur Luftfahrtpolitik Schweiz (2004) ausgelöste Revision des nationalen Luftfahrtgesetzes. Mit dem Ziel, die bestehende Infrastruktur auch künftig auf qualitativ hohem Niveau zu betreiben und weiterzuentwickeln, beteiligt sich die Flughafen Zürich AG engagiert an den entsprechenden Arbeiten. Ihre klare Haltung wird die Flughafen Zürich AG auch bei den Revisionspaketen 2 und 3 einbringen, die zurzeit in Vorbereitung sind.

Wissen fördern, Verständnis wecken

Im Rahmen der politischen Kommunikation setzt sich die Flughafen Zürich AG dafür ein, das Wissen über wirtschaftliche und aviatische Zusammenhänge in Öffentlichkeit und Politik zu stärken und das Verständnis für die daraus abgeleiteten Unternehmenspositionen zu verbessern. Dies ist ein anspruchsvolles, aber erreichbares Ziel, das die Flughafen Zürich AG mit grossem Engagement anstrebt. Sie ist dabei auf ihre Partner und alle Kreise angewiesen, die sich für eine starke Schweizer Luftfahrt einsetzen.

Neue Leitung

Die Unternehmenskommunikation steht seit dem 1. Mai 2008 unter der neuen Leitung von Sonja Zöchling Stucki. Als langjährige Stellvertreterin hat sie die Aufgabe von Jörn Wagenbach übernommen, der das Unternehmen nach knapp sieben Jahren verlassen hat. Auch in Zukunft legt die Flughafen Zürich AG grossen Wert auf eine offene und transparente Kommunikation mit allen Anspruchsgruppen.

Innerhalb des Flughafenbeziehungsnetzes fand das ganze Jahr hindurch ein reger Austausch unter den verschiedenen Flughafenpartnern statt. Das so genannte Koflu-Meeting (Kommunikation Flughafen), in dem die Kommunikationsverantwortlichen der wichtigsten Partnerfirmen einsitzen, hat sich etabliert und immer wieder als wertvoll erwiesen. Dem rechtzeitigen Informationsfluss kommt ein hoher Stellenwert zu. Mit den Kommunikationsstellen des Kantons und des Bundesamts für Zivilluftfahrt besteht ebenfalls ein regelmässiger Austausch. Für die Informationsvermittlung nach aussen wurden neben Medienmitteilungen und -konferenzen auch andere Kanäle genutzt.

Publikumsmagnet Flughafen Zürich

Zwei grosse Anlässe stellten das Team Visitor Services & Events 2008 vor grosse Herausforderungen: das letzte Terrassenfest auf der Terrasse B im Juni und das Mitarbeiterfest zum Jubiläum «60 Jahre Flughafen Zürich» Anfang September.

Zum Jubiläumsfest waren über 20'000 Einladungskarten an die Mitarbeitenden sämtlicher Flughafenfirmen verschickt worden. Rechtzeitig Anfang September erschien zudem das Jubiläumsbuch «Flughafen Zürich 1948–2008». Der reich bebilderte Band ist ein umfassendes Nachschlagewerk zur spannenden Geschichte des Schweizer Tors zur Welt.

Ende Oktober wurde die Zuschauerterrasse auf dem Dock B geschlossen. Seither steht für den Rundfahrenbetrieb ein Provisorium zur Verfügung, damit die beliebten Touren auch während der Bauzeit des neuen Docks durchgeführt werden können. Auch 2008 hat sich gezeigt: Der Flughafen Zürich ist nach wie vor ein begehrtes Ausflugsziel für Jung und Alt.

Das Eventdock und das Areal 102 standen 2008 nicht mehr als Eventflächen zur Verfügung; dies aufgrund der Vorbereitungsarbeiten für die Schengen-Umsetzung am Flughafen Zürich. Auf dem Areal 102 wurde am 24. Oktober 2008 das neue Busgate eröffnet, gleichzeitig haben im Eventdock die Vorbereitungsarbeiten für das neue Dock B begonnen.

Lärmmanagement und Anwohnerschutz

Die Fluglärmsituation hat sich 2008 im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert. Dafür wurde die Piste 16/34 mit bestmöglichem Lärmschutz saniert und die neue Lärmmess- und Flugwegüberwachungsanlage ATANOMS in Betrieb genommen. Letztes Jahr gingen rund 3'700 Anfragen und Reklamationen zum Thema Lärm ein, was etwa der Zahl des Vorjahres entspricht.

2008 wurden erstmals seit längerer Zeit keine wesentlichen Änderungen der An- und Abflugrouten vorgenommen, so dass die Lärmsituation über das gesamte Jahr mehr oder weniger konstant geblieben ist. Hingegen wurden wichtige lärmpolitische Entscheidungen getroffen, welche die Diskussion in der Anwohnerschaft anheizten. Zum Beispiel wurden die Beschwerden gegen das ILS-Anflugverfahren auf der Piste 28 vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen, und das Bundesamt für Zivilluftfahrt lehnte das Gesuch der Flughafen Zürich AG für die Einführung eines gekröpften Nordanflugs ab. Das SIL-Verfahren (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) geht mit der Präsentation der optimierten Varianten in die letzte Runde.

Sanierung mit weniger Lärm

Das punkto Lärm bedeutendste Bauprojekt für die unmittelbare Nachbarschaft war im abgelaufenen Jahr die Sanierung der Piste 16/34. Während rund hundert Nächten wurden zwischen April und Oktober ausserhalb der Flugbetriebszeiten lärmintensive Arbeiten ausgeführt. Um die nächstgelegenen Siedlungen in Oberglatt und Rümlang vor übermässigem Baulärm zu schützen, wurden mobile Lärmschutzwände aufgestellt. Die Informationskampagne sowie die organisierten Baustellenbesuche stiessen auf grosses Interesse bei der Bevölkerung. Zur Überwachung der Lärmsituation hat die Flughafen Zürich AG zudem ein permanentes Lärmmonitoring während der Bauarbeiten durchgeführt.

Mit dem Bau der neuen Schallschutzanlage konnte noch nicht begonnen werden. Gegen die Verfügung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt hat die Swiss Beschwerde vor dem Bundesverwaltungsgericht erhoben. Die Flughafen Zürich AG hofft, dass die neue Anlage im Sinn des Anwohnerschutzes dennoch bald realisiert werden kann.

Neue Fluglärmmess- und Flugwegüberwachungsanlage in Betrieb genommen

Die Abteilung Lärmmanagement & Anwohnerschutz nahm im Berichtsjahr die neue Fluglärmmess- und Flugwegüberwachungsanlage ATANOMS in Betrieb. Sämtliche Messstationen wie auch die zentrale Infrastruktur zur Auswertung von Flugspuren und -lärmdaten wurden erneuert. In der Stadt Kloten erfasst eine zusätzliche Messstation seit letztem Jahr noch detaillierter die Lärmauswirkungen durch die Landeanflüge auf die Piste 28.

3'700 Anfragen und Reklamationen beantwortet

Im vergangenen Jahr gingen sowohl über das Lärmtelefon als auch schriftlich (E-Mail und Briefe) rund 3'700 Anfragen und Reklamationen ein, die von der Flughafen Zürich AG beantwortet wurden. Die detaillierten Angaben im Internet über den aktuellen Betrieb und die tatsächlichen Lärmbelastungen halfen, die Anwohnerinnen und Anwohner in den von Fluglärm betroffenen Gebieten laufend zu informieren. Im Rahmen des Schallschutzprogramms (Programm 2010) wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 2008 an rund 200 Liegenschaften weitere neun Millionen Franken für den Einbau von Schallschutzfenstern in den am stärksten belärmten Gebieten investiert. Insgesamt rechnet die Flughafen Zürich AG mit Schallschutzkosten von rund 240 Millionen Franken.

Internationale Aktivitäten

Indien und Südamerika waren für die Flughafen Zürich AG auch 2008 die wichtigsten internationalen Märkte. In beiden Regionen ist sie etabliert und arbeitet mit starken lokalen Partnern zusammen. Um in weitere Märkte zu expandieren und Marktchancen wahrzunehmen, wurde mit dem Aufbau einer neuen Geschäftseinheit «International Airport Activities» begonnen.

Gelungener Start in Bengaluru

Der «Bengaluru International Airport» (BLR) hat am 24. Mai 2008 erfolgreich seinen Betrieb aufgenommen. Nach rund 35-monatiger Bauzeit konnten die ersten Flugzeuge in der Nacht vom 23. auf den 24. Mai 2008 auf dem neuen internationalen Flughafen im südindischen Bengaluru landen und starten. Der Betrieb des Flughafens läuft seither problemlos. Bereits während des Baus musste die Grösse des Flughafens der sich ändernden Nachfrage angepasst werden. Der neue Flughafen ist auf eine Kapazität von rund 14 Millionen Passagieren pro Jahr ausgelegt. Nach dem früheren, konstant hohen Passagierwachstum von jährlich über 20 Prozent wurde die Verkehrsprognose 2008/2009 aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation auf unter 9 Millionen Passagiere korrigiert.

Die so genannte «User Development Fee» (UDF), die Passagiergebühr zur Finanzierung der Flughafeninfrastruktur, konnte erst auf den 16. Januar 2009 auf provisorischem und niedrigem Niveau eingeführt werden. Bis Klarheit über die definitive Gebühr besteht, bleiben weitere grössere Ausbauschritte sistiert.

Die Flughafen Zürich AG ist an der Flughafengesellschaft Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) mit 17 Prozent beteiligt. Weiter unterstützt die Flughafen Zürich AG BIAL bei der Planung, beim Bau und beim Betrieb des Flughafens auf der Basis eines Operations-, Management- und Servicevertrags, der mindestens bis ins Jahr 2015 läuft.

Stärkung in Lateinamerika

Im Dezember 2007 hat die Flughafen Zürich AG mit der Brasilianischen Camargo Corrêa und der Chilenischen Gestión e Ingeniería IDC S.A. (IDC) unter dem Namen «A-port» ein Joint Venture gegründet. A-port S.A. mit Sitz im brasilianischen São Paulo investiert in den Bau und den Betrieb von Flughafenprojekten sowie von flughafennahen Infrastrukturen in Lateinamerika und der Karibik, während A-port Operaciones S.A. mit Sitz in Santiago de Chile die operative Verantwortung aus den Managementverträgen trägt. Die Flughafen Zürich AG ist mit einem Anteil von 15 Prozent Minderheitsaktionärin von A-port S.A. An A-port Operaciones S.A. hält sie rund 33 Prozent, kontrolliert diese aber zusammen mit IDC. Alle lateinamerikanischen Beteiligungen und Managementverträge (ausser Venezuela) wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr in das Joint-Venture eingebracht. A-port hat in der zweiten Jahreshälfte 2008 die operative Tätigkeit aufgenommen, die Strukturierung der Beteiligungen seitens der Flughafen Zürich AG wird im ersten Quartal 2009 abgeschlossen sein.

Die Flughafen Zürich AG ist über A-port S.A. und A-port Operaciones S.A. bei folgenden Flughafenprojekten in Lateinamerika engagiert:

Brasilien

Am Stadtflughafen von São Paulo (Congonhas) besitzt und betreibt A-port S.A. ein modernes und direkt beim Terminal gelegenes Parkhaus mit über 2'500 Parkplätzen.



Chile

In Chile ist die Flughafen Zürich AG über das Joint Venture an den Konzessionen für die Terminalnutzung sowie für die landseitige Nutzung der drei Regionalflughäfen Puerto Montt, Calama und La Serena beteiligt. Die Konzession für den Flughafen Puerto Montt wurde im ersten Quartal des Jahres 2008 für weitere 15 Jahre gewonnen und in der zweiten Jahreshälfte 2008 wurden Erweiterungsarbeiten in Angriff genommen.

Honduras

In Honduras besteht ein Managementvertrag mit der InterAirports S.A. (Aeropuertos de Honduras) für die Flughäfen in Tegucigalpa, San Pedro Sula, La Ceiba und Roatán. Die vier internationalen Flughäfen verzeichnen ein Passagieraufkommen von total rund 1,7 Millionen pro Jahr.

Kolumbien

Der Flughafen El Dorado in Bogotá verzeichnete im Jahr 2008 über 13,5 Millionen Passagiere. Im ersten Quartal 2008 wurde unter anderem die Haupthalle des Terminals vergrössert, welche als erster Meilenstein im Ausbauprojekt gilt. Die Flughafen Zürich AG ist formell mit einer Aktie an der Betreibergesellschaft OPAIN beteiligt. A-port Operaciones S.A. unterstützt OPAIN weiter, im Rahmen eines Technical Service Agreements.

Die Flughafen Zürich AG ist zudem in Lateinamerika unabhängig von «A-port» auch beteiligt in:

Venezuela

Im Jahr 2006 hat der Gouverneur der Provinz Nueva Esparta den Flughafen auf der Isla de Margarita zum zweiten Mal enteignet. Seither wird der Flughafen von einer «Junta Interventora» unter der Leitung des Venezolanischen Bundesgerichts geführt. Gleichzeitig lief ein Gerichtsprozess zur Prüfung, ob der Gouverneur dem Konsortium Unique/IDC den Flughafen zu Recht entzogen hat. Die Veröffentlichung des letztinstanzlichen Urteils des zuständigen Gerichtes wird seit dem Jahre 2007 erwartet. Aufgrund der erneuten Verzögerungen hat Flughafen Zürich AG die nötigen Schritte eingeleitet, den Fall von einem Internationalen Schiedsgericht beurteilen zu lassen.

Projekte in Bearbeitung

Nebst den erwähnten Engagements prüft die Flughafen Zürich AG weitere Projekte in Lateinamerika/Karibik, Asien und Osteuropa.

Chronik

22. Januar

Eröffnung der neuen VIP & First Class Lounge der Swiss International Air Lines AG.

2. Februar

Eröffnung von drei neuen Geschäften im Airside Center: Confiserie Sprüngli, Lindt & Sprüngli und Fossil.

18. Februar

Auszeichnung «Business Traveller Award» als bester Flughafen Europas.

25. Februar

Flugreisende schätzen den ausserordentlich hohen Servicestandard am Flughafen Zürich. Deshalb wird die Flughafen Zürich AG mit dem renommierten ASQ (Airport Service Quality) Award 2007 ausgezeichnet.

Februar bis Mai

Das Bundesgericht eröffnet die Entscheide zu den insgesamt 18 Pilotfällen in den Verfahren über Entschädigungen für formelle Enteignungen in Opfikon. Die höchstrichterlichen Entscheide in verschiedenen Grundsatzfragen erlauben neu eine verlässlichere Schätzung der für Lärmentschädigungen anfallenden Kosten.

1. April

Beginn der nächtlichen Bauarbeiten zur Sanierung der Piste 16/34.

1. April

Die Flughafen Zürich AG erhält den Zuschlag für Facility-Management-Dienstleistungen im Airport Hotel.

1. April

Bucher Industries und die SBB beziehen im Bürogebäude Office Center 1 fast 2'000 Quadratmeter Büroräumlichkeiten.

17. April

Ordentliche Generalversammlung: Bei den Erneuerungs- und Ersatzwahlen in den Verwaltungsrat werden die bisherigen Mitglieder im Amt bestätigt und Ulrik Svensson neu in den Verwaltungsrat gewählt.

19. April

Eröffnung von acht neuen Geschäften im Airport Shopping/Bahnhofebene auf einer Fläche von fast 5'000 Quadratmetern.

21. April

Mit einem feierlichen Spatenstich beginnen die Arbeiten für das Projekt «Zürich 2010», durch das der Flughafen Zürich Schengen-tauglich wird.

29. April

Die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel lehnt bei ihrem Arbeitsbesuch die von der Schweiz vorgeschlagene Paketlösung ab.

1. Mai

Der technische Unterhalt der Gepäcksortier- und der Flugzeugenergieversorgungsanlage wird in die Zuständigkeit der Flughafen Zürich AG überführt. 43 Mitarbeitende sowie Lager- und Werkstattmaterial werden von Avireal übernommen.

9. Mai

Die Flughafen Zürich AG ermöglicht rund 350 Anwohnerinnen und Anwohnern einen exklusiven Blick hinter die Kulissen des Grossprojekts Sanierung der Piste 16/34.

24. Mai

Der Bengaluru International Airport (BLR) in Indien nimmt den operationellen Betrieb auf. Nach rund 35-monatiger Bauzeit können die ersten Flugzeuge auf dem neuen internationalen Flughafen im südindischen Bangalore abgefertigt werden. Die Inbetriebnahme verläuft reibungslos und läutet in Indien eine neue Ära privat betriebener Flughäfen ein.

Juni

Am 2. Juni setzt das erste Flugzeug mit Fussballfans für Spiele der Euro 08 auf dem Flughafen Zürich auf. Der Flughafen Zürich und seine Partner sind gut vorbereitet und wickeln die knapp 140 Extraflüge erfolgreich ab. Nach 15 Spielen in der Schweiz hebt am 18. Juni das letzte Euro-08-Flugzeug wieder ab und beendet das Grossereignis für den Flughafen Zürich.

6. Juni

Eröffnung der neu gestalteten Ausreisehalle 1 mit Eingängen zum Flughafenhotel, zum Einkaufszentrum und zum Parkhaus 1.

16. Juni

Das BAZL veröffentlicht präzisierende Angaben zur Einführung von Safety-Management-Systemen (SMS) bei Airlines und Unterhaltsfirmen in der Schweiz. Die Flughafen Zürich AG betreibt bereits seit 2006 ein Safety-Management-System.

1. Juli

Die im Jahr 2006 mit dem Kanton Zürich im Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vereinbarte Vorfinanzierungslösung für so genannte «alte» Lärmverbindlichkeiten wird ausgelöst.

1. Juli

Einführung von Sicherheitskontrollen für alle Flughafen-Mitarbeitenden. Diese müssen nun die gleichen Sicherheitskontrollen durchlaufen wie die Passagiere, wenn sie das eingezäunte Flughafengelände betreten.

3. Juli

Der Bund lehnt das Gesuch der Flughafen Zürich AG zur Einführung von gekröpften Nordanflügen auf Sicht ab. Gleichzeitig gibt der Bund bekannt, dass im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) keine Betriebsvarianten mit Parallelpisten weiterverfolgt werden.

31. Juli

Inbetriebnahme und Eröffnung des Radisson SAS Airport Hotel.

4. September

Das Bundesgericht entscheidet in einer «paulianischen Anfechtung» des Swissair-Nachlassliquidators gegen die Flughafen Zürich AG und verurteilt diese zur Rückzahlung von rund 21,3 Millionen Franken in die Konkursmasse.

5. und 6. September

Der Flughafen Zürich feiert mit einem Mitarbeiterfest sein 60-jähriges Bestehen. Das umfassende Jubiläumsbuch «Flughafen Zürich 1948–2008» dokumentiert die Geschichte des Flughafens mit bisher unveröffentlichten Zeitdokumenten und zahlreichen Bildern.

16. Oktober

Eröffnung der neuen Emirates Lounge im Dock E.

20. Oktober

Bereits zum fünften Mal in Folge wird der Flughafen Zürich für seine Nutzerfreundlichkeit und seine Qualitätsstandards mit dem renommierten World Travel Award ausgezeichnet.

20. Oktober

Die Sanierung der Piste 16/34 wird erfolgreich abgeschlossen. Damit ist die längste Piste am Flughafen Zürich bereit für weitere 30 Betriebsjahre.

22. Oktober

Ein privates Kleinflugzeug vom Typ Cirrus SR22 stürzt vor der Landung auf der Piste 14 beim Flughafen Zürich ab. Die Rettungskräfte von Schutz & Rettung Zürich sind sofort vor Ort, trotzdem fordert der Unfall drei Todesopfer.

24. Oktober

Rechtzeitig vor dem Wechsel zum Winterflugplan 2008 nehmen eine Reihe neuer Infrastrukturen ihren Betrieb auf: die neue Einreisehalle, das umgebaute «Grüezi B», der Verbindungskorridor dazwischen und die neuen Busgates B01 bis B10 mit Tax + Duty Free Shop und Bar 110. Die Infrastrukturen gehören mit weiteren Bauvorhaben des Projekts «Zürich 2010» zu den Anpassungen im Rahmen der Einführung des Schengen-Abkommens.

1. November

Mit der Zuschauerterrasse auf dem Dock B wird ein beliebtes Ausflugsziel für Gross und Klein geschlossen. Voraussichtlich bis Frühjahr 2011 wird das Dock B um- und neu gebaut. Rundfahrten finden auch während des Umbaus statt. Die Terrasse auf dem Dock E bleibt geöffnet.

4. November

Eröffnung des neuen Lounge-Angebots von Air France und Dnata im Airside Center.

12. Dezember

Eröffnungsanlass und Inbetriebnahme der Glattalbahn, der neuen Tramverbindung zwischen der Stadt Zürich und dem Flughafen.



Doris Beck-Erb, 58, Befragerin,
arbeitet seit 4 Jahren bei Unique (Flughafen Zürich AG)
→ ab Seite 83



Kennzahlen (2-Jahres-Vergleich)

Finanzkennzahlen

Alle Beträge gemäss International Financial Reporting Standards, IFRS.

(CHF in Tausend)	2008	2007	Veränderung in %	
Umsatz	855'103	802'868	6,5	
davon Aviation-Erträge	525'689	495'981	6,0	
davon Non-Aviation-Erträge	329'414	306'887	7,3	
Betriebskosten	434'862	392'753	10,7	
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	420'241	410'115	2,5	
EBITDA-Marge (in %)	49,1	51,1		
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	234'073	229'202	2,1	
EBIT-Marge (in %)	27,4	28,5		
Konzerngewinn	121'314	130'675	(7,2)	
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	415'102	410'911	1,0	
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	258'849	147'339	75,7	
Investiertes Kapital per 31.12.	2'660'769	2'614'569	1,8	
Ø Investiertes Kapital	2'637'669	2'629'505	0,3	
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE, in %)	7,1	6,9		
Eigenkapital per 31.12.	1'428'935	1'373'384	4,0	
Eigenkapitalrendite (in %)	8,7	10,0		
Eigenkapitalquote (in %)	42,5	43,2		
Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)	1'019'008	918'833	10,9	
Verzinsliches Kapital (IFRS)/EBITDA	2,42x	2,24x		
Betriebliche Kennzahlen				
Anzahl Passagiere	22'099'233	20'739'113	6,6	
Anzahl Flugbewegungen	274'991	268'476	2,4	
Fracht in Tonnen	387'671	374'264	3,6	
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'254	1'319	(4,9)	
Anzahl Mitarbeiter per 31.12.	1'482	1'552	(4,5)	
Kennzahlen für den Aktionär				
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375		
Dividende (vorgeschlagen/ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	5.00	4.50	11,1	
Dividendenbetrag (CHF in Tausend)	30'702	27'632	11,1	
Payout Ratio (in %)	25,3	21,2		
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	232.71	223.66	4,0	
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	19.78	21.30	(7,1)	
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	19.77	21.28	(7,1)	
Aktienkurs (in CHF)	Höchst	486.00	538.00	(9,7)
	Tiefst	242.60	383.00	(36,7)
	Valoren-			
	nummer	SIX Symbol	Reuters	
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	1056796	UZAN	UZAZn.S	

Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt:

Ausgewählte Finanzkennzahlen exklusive Lärmeinfluss¹⁾

(CHF in Tausend)	2008	2007	Veränderung in %	
Umsatz	812'998	748'564	8,6	
davon Aviation-Erträge	479'253	437'703	9,5	
davon Non-Aviation-Erträge	333'745	310'861	7,4	
Betriebskosten	434'862	392'753	10,7	
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	378'136	355'811	6,3	
EBITDA-Marge (in %)	46,5	47,5		
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	194'787	174'898	11,4	
EBIT-Marge (in %)	24,0	23,4		
Konzerngewinn	100'613	83'495	20,5	
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	379'760	360'206	5,4	
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	252'512	94'733	166,6	
Investiertes Kapital per 31.12.	2'533'288	2'507'789	1,0	
Ø Investiertes Kapital	2'520'539	2'546'315	(1,0)	
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE, in %)	6,1	5,4		
Eigenkapital per 31.12.	1'301'454	1'266'604	2,8	
Eigenkapitalrendite (in %)	7,8	6,9		
Eigenkapitalquote (in %)	44,0	43,4		
Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)	1'180'170	1'166'775	1,1	
Verzinsliches Kapital (IFRS)/EBITDA	3,12x	3,28x		
Betriebliche Kennzahlen				
Anzahl Passagiere	22'099'233	20'739'113	6,6	
Anzahl Flugbewegungen	274'991	268'476	2,4	
Fracht in Tonnen	387'671	374'264	3,6	
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'243	1'307	(4,9)	
Anzahl Mitarbeiter per 31.12.	1'471	1'540	(4,5)	
Kennzahlen für den Aktionär				
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375		
Dividende (vorgeschlagen/ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	5.00	4.50	11,1	
Dividendenbetrag (CHF in Tausend)	30'702	27'632	11,1	
Payout Ratio (in %)	30,5	33,1		
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	211.95	206.27	2,8	
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	16.41	13.61	20,6	
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	16.39	13.59	20,6	
Aktienkurs (in CHF)	Höchst	486.00	538.00	(9,7)
	Tiefst	242.60	383.00	(36,7)
	Valoren-			
	nummer	SIX Symbol	Reuters	
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	1056796	UZAN	UZAZn.S	

¹⁾ Die dargestellten Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss wurden um alle wesentlichen Lärmpositionen in der Erfolgsrechnung und der Bilanz korrigiert. In der Erfolgsrechnung sind dies die Lärmgebühren, die operativen Lärmkosten, die Abschreibungen auf dem Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung, die aufgrund von Lärm entstehenden Finanzaufwände und Finanzerträge sowie die aus diesen Anpassungen resultierenden Steuereffekte. In der Bilanz wurden sämtliche wesentlichen Aktiv- und Passivpositionen eliminiert, welche im Zusammenhang mit der Lärmthematik stehen.

Verkehrsentwicklung

Das Verkehrsaufkommen in Zürich ist gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Millionen Passagiere oder umgerechnet 6,6 Prozent auf 22,1 Millionen gestiegen – dies vor allem aufgrund der Zunahme der Transferpassagiere (plus 11,0 Prozent), die den Flughafen Zürich als Drehscheibe für ihre Reise wählten. Der Anteil Transferpassagiere hat per Ende 2008 35,2 Prozent erreicht. Die Steigerung um 1,4 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr weist auf eine weitere Stärkung des Hubs Zürich hin. Das im ersten Halbjahr starke Wachstum bei den Lokalpassagieren schwächte sich in der zweiten Jahreshälfte ab und wurde im November negativ. Im Gesamtjahr 2008 wuchsen die Lokalpassagiere um 4,5 Prozent auf einen neuen Höchststand von 14,3 Millionen. Die grössten Passagierzunahmen verzeichnete Swiss, gefolgt von Air Berlin, easyJet und Singapore Airlines. Insgesamt liegt das Passagierwachstum 2008 in Zürich mit 6,6 Prozent klar über dem europäischen Durchschnitt von -0,6 Prozent (Quelle: ACI, Airports Council International). In Zürich entwickelte sich der Low-Cost-Verkehr mit plus 28,7 Prozent weiterhin positiv. Der Low-Cost-Anteil stieg von 8,5 auf 10,2 Prozent. Der Hubcarrier Swiss konnte seine Marktstellung im Jahr 2008 weiter ausbauen und den an Passagieren gemessenen Marktanteil von 55 auf 57 Prozent erhöhen.

Die Anzahl Flugbewegungen erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 2,4 Prozent auf 274'991. Im Linien- und Charterverkehr betrug die Zunahme 3,6 Prozent, wogegen in der General Aviation und im übrigen Verkehr eine Abnahme von -3,4 Prozent resultierte. Während sich die durchschnittliche Anzahl Linien- und Charterpassagiere pro Flug um 2,9 Prozent von 93 auf 95 erhöhte, steigerte sich die durchschnittliche Anzahl Sitze pro Flug um 2,2 Prozent von 133 auf 136. Die durchschnittliche Sitzauslastung erhöhte sich um 0,5 Prozentpunkte von 70,1 auf 70,6 Prozent. Das durchschnittliche maximale Abfluggewicht (MTOW) erhöhte sich um 2,9 Prozent. Die Erhöhung der angebotsseitigen Kennzahlen ist primär auf die Angebotserweiterung der Swiss zurückzuführen.

Der Luftfrachtumschlag steigerte sich um 3,6 Prozent auf 387'671 Tonnen. Der Luftfrachtersatzverkehr auf der Strasse entwickelte sich mit 1,5 Prozent schwächer als die effektiv geflogene Fracht (plus 4,4 Prozent), welche einen Anteil von 71 Prozent ausmacht.

Insgesamt wurden vom Flughafen Zürich aus von 65 Linienfluggesellschaften 115 europäische und 59 interkontinentale Destinationen bedient. Die Anzahl im Linienflug bedienter interkontinentaler Destinationen nahm um acht zu, jene europäischer Destinationen um sieben. Die wichtigste neue Destination ist Shanghai. 13 Destinationen werden neu im Linienverkehr (vormals Charter) angefliegen.

Die detaillierte Verkehrsstatistik des Flughafens finden Sie auf den Seiten 73 bis 81 dieses Geschäftsberichtes.

Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Berichtsjahr hat sich der Konsolidierungskreis nicht verändert.

Kommentar zum Ergebnis

Umsatz- und Ertragsentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr konnten die Erträge von 802,9 Millionen auf 855,1 Millionen Franken gesteigert werden (plus 6,5 Prozent).

Die **Aviation-Erträge** betragen 525,7 Millionen Franken (plus 6,0 Prozent).

(CHF in Tausend)	2008	2007	Veränderung in %
Passagiergebühren	176'807	167'881	5,3
Sicherheitsgebühren	142'127	117'936	20,5
Landegebühren	79'630	74'580	6,8
Lärmgebühren	46'436	58'278	(20,3)
Emissionsgebühren	3'042	2'808	8,3
Parkgebühren	5'088	4'780	6,4
Treibstoffgebühren	6'549	6'201	5,6
Frachterträge	7'755	8'257	(6,1)
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	26'383	24'684	6,9
Flugzeugenergieversorgungsanlage	11'300	10'564	7,0
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'435	1'062	35,1
Debitorenverluste	(271)	41	n/a
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'138	4'565	(9,4)
Übrige Erträge	15'270	14'344	6,5
Total Aviation-Erträge	525'689	495'981	6,0

Die Erträge aus den **Passagiergebühren** sind um 5,3 Prozent auf 176,8 Millionen Franken gestiegen. Diese Steigerung liegt leicht unter derjenigen der Passagierzahlen (plus 6,6 Prozent). Grund dafür ist die überproportionale Zunahme der Transferpassagiere; diese entrichten eine tiefere Passagiergebühr als die Lokalpassagiere.

Seit 2007 wird die pro abfliegenden Passagier zu entrichtende **Sicherheitsgebühr** separat ausgewiesen. Die Sicherheitsgebühr ist im Geschäftsjahr überproportional um 20,5 Prozent auf 142,1 Millionen Franken gestiegen. Diese Steigerung ist sowohl auf die Passagierentwicklung als auch auf den Ganzjahreseffekt der per 1. Juli 2007 erfolgten Erhöhung der Sicherheitsgebühr zurückzuführen.

Die **Landegebühren** erhöhten sich auf 79,6 Millionen Franken (plus 6,8 Prozent). Neben der Zunahme der Flugbewegungen um 2,4 Prozent hat das um 2,9 Prozent höhere durchschnittliche maximale Abfluggewicht (MTOW) zu dieser Ertragssteigerung beigetragen.

Die **Lärmgebühren** setzen sich aus dem Lärmzuschlag als Teil der Passagiergebühren und einem Anteil lärmabhängiger Landegebühren zusammen. Der Lärmzuschlag als Teil der Passagiergebühren beträgt sowohl beim Lokal- als auch beim Transferpassagier 5 Franken pro abfliegenden Passagier. Seit dem 1. Juli 2008 werden die Lärmgebühren aufgrund des Zusatzvertrages bezüglich Finanzierung der formellen Enteignungen anteilig zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich aufgeteilt. Der Anteil der Flughafen Zürich AG beträgt 53 Prozent und der Anteil des Kantons Zürich 47 Prozent der Lärmgebühreneinnahmen. Diese Aufteilung der Lärmgebühren per 1. Juli 2008 führt zu einem Ertragsrückgang von 20,3 Prozent.

Der Ertragsrückgang von 9,4 Prozent bei den **CUTE-Gebühren** ist auf reduzierte Verrechnungspreise an die Kunden zurückzuführen.

Die **Non-Aviation-Erträge** erhöhten sich von 306,9 Millionen Franken auf 329,4 Millionen Franken (plus 7,3 Prozent).

(CHF in Tausend)	2008	2007	Veränderung in %
Parkingerträge	64'407	61'596	4,6
Retail und Duty Free	79'493	71'355	11,4
Restauration	11'405	10'171	12,1
Werbeflächen und Promotion	12'886	12'410	3,8
Übrige Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken, etc.)	12'859	11'734	9,6
Konzessionserträge	181'050	167'266	8,2
Mieterträge und Pachtzinsen	82'144	78'073	5,2
Energie- und Nebenkostenverrechnung	25'487	20'258	25,8
Messen und Events	314	2'695	(88,3)
Reinigung	3'511	3'259	7,7
Dienstleistungserträge	5'497	2'858	92,3
Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	116'953	107'143	9,2
Kommunikationsdienstleistungen	12'988	10'584	22,7
Conference Center	3'050	5'150	(40,8)
Passagierdienste	1'851	7'532	(75,4)
Aktivierete Eigenleistungen	6'275	4'261	47,3
Debitorenverluste	[65]	[203]	(68,0)
Übrige Dienstleistungen und Diverses	7'312	5'154	41,9
Erträge aus Dienstleistungen	31'411	32'478	(3,3)
Total Non-Aviation-Erträge	329'414	306'887	7,3

Sehr erfreulich entwickelte sich im Berichtsjahr das Geschäft im Bereich **Retail und Duty Free**. Sowohl die Kommerzumsatzentwicklung unserer Kommerzpartner als auch die Konzessionseinnahmen der Gesellschaft konnten überproportional zum Passagierwachstum, das 6,6 Prozent betrug, gesteigert werden. Grund dieser Steigerung ist eine weitere Erhöhung der durchschnittlichen Ausgaben pro abfliegenden Passagier auf 43,54 Franken (plus 3,8 Prozent).

(CHF in Millionen)	2008	2007	Veränderung in %
Umsatzentwicklung der Kommerzpartner	481,1	435,1	10,6
Konzessionseinnahmen Flughafen Zürich AG			
Retail und Duty Free	79,5	71,4	11,4
Restauration	11,4	10,2	12,1
Durchschnittliche Ausgabe pro abfliegenden Passagier (in CHF)	43,54	41,95	3,8

Die überproportionale Umsatzsteigerung im Berichtsjahr ist nebst höheren Umsätzen auf den bestehenden Kommerzflächen durch eine Flächenenerweiterung im Airport Shopping zurückzuführen.

Erfreulich entwickelten sich auch die **Parkingerträge**. Sie konnten um 2,8 Millionen auf 64,4 Millionen Franken (plus 4,6 Prozent) gesteigert werden. Die Steigerung ist ausschliesslich auf eine höhere Auslastung zurückzuführen. Die Preise der Parkhäuser wurden im Geschäftsjahr nicht angepasst und sind im Vergleich mit denjenigen in der Stadt Zürich wettbewerbsfähig. An einigen Spitzentagen waren die Parkhäuser 1, 2, 3 und 6 voll ausgelastet. Um die Parkplatzkapazitäten kurzfristig zu vergrössern, wurden Überlaufparkplätze mit Shuttle Service geschaffen.

Die Erträge bei den **übrigen Konzessionen** konnten ebenfalls um erfreuliche 9,6 Prozent auf 12,9 Millionen Franken gesteigert werden.

Die Erträge aus der **Liegenschaftsbewirtschaftung** lagen im Berichtsjahr mit 117 Millionen um 9,8 Millionen Franken (plus 9,2 Prozent) über denjenigen des Vorjahres.

Die Zunahme bei den **Mieterträgen und Pachtzinsen** von 4 Millionen (plus 5,2 Prozent) ist unter anderem auf das Outsourcing der Berufsfeuerwehr und des Rettungsdienstes an Schutz & Rettung der Stadt Zürich zurückzuführen. Diese sind seit dem 1. Januar 2008 Mieter am Flughafen, weshalb ein zusätzlicher externer Mietertrag resultierte. Zur positiven Entwicklung beigetragen haben zudem die Inbetriebnahme der Swiss Lounge im Dock A sowie die höhere volumenabhängige Frachtmiete. Um 5,2 Millionen Franken erhöhten sich die Einnahmen aus der **Energie- und Nebenkostenverrechnung**. Diese Zunahme begründet sich einerseits durch Witterungseinflüsse, andererseits durch höhere Rohstoffpreise sowie zusätzliche Verbraucher, unter anderem das neue Flughafenhotel. Die Erträge aus Messen und Events sind aufgrund der Schliessung des Eventdocks stark zurückgegangen. Das starke Ertragswachstum bei den **Dienstleistungserträgen** ist auf einen Anstieg der Bautätigkeiten zurückzuführen, die unser Unternehmen im Auftrag von Kunden ausgeführt hat.

Die **Erträge aus Dienstleistungen** nahmen im Berichtsjahr um rund 1,1 Millionen Franken (minus 3,3 Prozent) auf 31,4 Millionen Franken ab. Aufgrund der seit 1. Januar 2008 nicht mehr anfallenden Erträge aus Passagierdiensten (unter anderem Krankentransporte) der Rettungsorganisation entfielen im Berichtsjahr Erträge von 5,3 Millionen Franken. Das Airport Conference Center wurde – aufgrund der Eröffnung des neuen Conference Centers im Airport Hotel – im August 2008 geschlossen.

Die **Betriebskosten** nahmen im Berichtsjahr um 10,7 Prozent von 392,8 Millionen Franken auf 434,9 Millionen Franken zu. Ohne Berücksichtigung der Position «andere Aufwendungen/Erträge», welche durch ausserordentliche Einflüsse beeinflusst wird, hätte die Zunahme der Betriebskosten 3,8 Prozent betragen.

(CHF in Tausend)	2008	2007	Veränderung in %
Personalaufwand	152'394	160'042	[4,8]
Polizei und Sicherheit	113'016	108'538	4,1
Unterhalt und Material	43'907	47'727	[8,0]
Energie und Abfall	25'015	20'806	20,2
Andere Betriebskosten	36'057	19'095	88,8
Verkauf, Marketing, Verwaltung	41'575	40'767	2,0
Andere Aufwendungen/Erträge, netto	22'898	[4'222]	n/a
Total Betriebskosten	434'862	392'753	10,7

35 Prozent der Betriebskosten entfallen auf den **Personalaufwand**. Dieser reduzierte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 4,8 Prozent auf 152,4 Millionen Franken.

Die wesentlichen Einflussgrössen des tieferen Personalaufwandes sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in Millionen)	
Personalaufwand 2007	160,0
Outsourcing Berufsfeuerwehr/Rettungsdienst/Einsatzzentrale	ca. [19,2]
Insourcing Betrieb & Unterhalt diverser Anlagen (per 01.05.2008)	ca. 3,3
Anpassung Basissaläre	ca. 1,9
Mehrkosten durch Personalaufbauten	ca. 3,3
Sonderprämie an Mitarbeiter ohne variablen Lohnanteil	ca. 0,8
Zunahme Rückstellung für Ferien- & Überzeitguthaben	ca. 0,7
Diverses (externe Aushilfen, Personalrekrutierungen)	ca. 1,6
Personalaufwand 2008	152,4

Im Geschäftsjahr 2008 haben 318 Mitarbeiter des Unternehmens über einen höheren variablen Salärbestandteil vom guten Geschäftsergebnis profitiert.

Per 31. Dezember 2008 beschäftigte die Flughafen Zürich AG 1'482 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2007: 1'552 Personen), die sich auf 1'254 Vollzeitstellen (2007: 1'319 Vollzeitstellen) verteilen.

Die Kosten für **Polizei und Sicherheit** haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in Tausend)	2008	2007	Veränderung in %
Kantonspolizei Zürich	91'384	88'232	3,6
Sicherheitskosten durch Dritte	21'632	20'306	6,5
Total Polizei und Sicherheit	113'016	108'538	4,1

Die Aufwendungen der Flughafen Zürich AG für Polizei und Sicherheit sind um 4,1 Prozent auf 113,0 Millionen Franken gestiegen. Neben dem Passagierwachstum ist die Umsetzung von EU-Sicherheitsauflagen im Zusammenhang mit Staff Screening verantwortlich für die Kostensteigerung.

Die Kosten für **Unterhalt und Material** liegen im Berichtsjahr bei 43,9 Millionen Franken (minus 3,8 Millionen Fran-

ken oder 8,0 Prozent). Der Kostenrückgang ist hauptsächlich auf das Insourcing von Betrieb und Unterhalt der Gepäcksortieranlage, der Anlage für die Flugzeugenergieversorgung sowie der X-Ray-Anlagen per 1. Mai 2008 zurückzuführen. Diese Leistungen werden seit diesem Zeitpunkt durch die Flughafen Zürich AG erbracht, weshalb entsprechende Kosten für Wartungsverträge weggefallen sind.

Die Kosten für **Energie und Abfall** nahmen von 20,8 Millionen auf 25 Millionen Franken zu (plus 4,2 Millionen Franken). Diese Erhöhung ist vor allem auf externe Witterungseinflüsse und Rohstoffpreise zurückzuführen. Höhere Passagierzahlen sowie neue Infrastrukturen hatten ebenfalls einen Einfluss auf die Kostenzunahme.

Die **anderen Betriebskosten** erhöhten sich im Jahr 2008 um 17,0 Millionen Franken auf 36,1 Millionen Franken. Die Erhöhung ist primär durch die erstmals in diesem Kostenblock ausgewiesene Aufwendung für die Dienstleistungen von Schutz & Rettung Zürich begründet.

Die Aufwendungen der Flughafen Zürich AG für **Verkauf, Marketing und Verwaltung** liegen bei 41,6 Millionen Franken (plus 2,0 Prozent oder 0,8 Millionen Franken).

In den **anderen Aufwendungen/Erträgen, netto**, sind 21,3 Millionen Franken aufgrund der Zahlung an den Swissair Nachlassverwalter enthalten. Diese Verpflichtung resultierte aus einem Bundesgerichtsurteil vom September 2008. Der Sachverhalt geht auf das Jahr 2001 zurück und betrifft eine Zahlung der Swissair vom 4. Oktober 2001 für Flughafen- und Flugsicherungsgebühren des Monats Juli 2001. Die Klage stützte sich auf das Schuldbetreibungs-

und Konkursgesetz, wonach alle Rechtshandlungen anfechtbar sind, welche der Schuldner innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Bewilligung einer Nachlassstundung in der erkennbaren Absicht getätigt hat, seine Gläubiger zu benachteiligen beziehungsweise einzelne Gläubiger gegenüber den anderen zu begünstigen.

Die Flughafen Zürich AG hatte im Verfahren geltend gemacht, dass die Bezahlung der verfallenen Flughafen- und Flugsicherungsgebühren zulasten des Bundesdarlehens erfolgte, welches der Bund der Swissair am 3. Oktober 2001 nachfolgend zum «Grounding» gewährte, so dass die übrigen Gläubiger durch die Zahlung gar nicht betroffen waren. Mit Urteil vom 19. November 2007 hatte das Handelsgericht Zürich die Klage der Swissair vollumfänglich abgewiesen. Diesen Entscheid hat der Swissair-Liquidator ans Bundesgericht weitergezogen. Das Bundesgericht hat die Klage dann teilweise gutgeheissen. Der Entscheid erfolgte im Mehrheitsbeschluss, wobei die Mehrheit nicht dem Antrag des Gerichtspräsidenten folgte.

Das **Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)** beträgt 420,2 Millionen gegenüber 410,1 Millionen Franken im Vorjahr. Die EBITDA-Marge beträgt 49,1 Prozent (Vorjahr 51,1 Prozent).

(CHF in Tausend)	2008	2007	Veränderung in %
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	420'241	410'115	2,5
Abschreibungen und Amortisationen	(186'168)	(180'913)	2,9
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	234'073	229'202	2,1
Finanzergebnis	(79'213)	(64'589)	22,6
Anteil an Gewinn/Verlust an assoziierten Gesellschaften	(7'612)	864	n/a
Steuern	(25'934)	(34'802)	(25,5)
Konzerngewinn	121'314	130'675	(7,2)

Mit 186,2 Millionen Franken liegen die **Abschreibungen** rund 5,3 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Die Zunahme ist primär auf die Restabschreibung des ausser Betrieb genommenen Eventdocks zurückzuführen.

Der höhere EBITDA, teilweise kompensiert durch höhere Abschreibungen, führte zu einer Verbesserung des **Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)** um 4,9 Millionen auf 234,1 Millionen Franken (plus 2,1 Prozent).

Das **Finanzergebnis** fiel mit 79,2 Millionen um 14,6 Millionen Franken oder 22,6 Prozent höher aus als im Vorjahr. Der Haupteinfluss liegt in der vollständigen Abschreibung einer im Airport Zurich Noise Fund enthaltenen Obligatio-

nenanleihe (Sigma Finance Corp.) im Umfang von rund 11,4 Millionen Franken. Die Sigma Finance Corp. war eine bis vor rund einem Jahr als «AAA» und bis Mitte September 2008 noch als «AA-» bewertete Finanzgesellschaft.

Das **Ergebnis aus assoziierten Gesellschaften** ist vorwiegend auf den Ergebnisanteil an der Betreibergesellschaft des indischen Flughafens in Bangalore zurückzuführen. Das negative Ergebnis ist primär die Kombination von einmalig anfallenden Start-up Kosten, von stark rückläufigem Verkehr aufgrund der weltweiten Konjunkturabschwächung sowie der durch behördliche Verzögerungen vor Ort erst mit deutlicher Verspätung eingeführten Domestic-Passagiergebühr.

Konzerngewinn

Der ausgewiesene Konzerngewinn von 121,3 Millionen Franken (minus 7,2 Prozent) liegt unter Berücksichtigung der ausserordentlichen Einflüsse im Rahmen der ursprünglichen Erwartungen der Flughafen Zürich AG. Das Ergebnis ohne Lärm beträgt 100,6 Millionen Franken (plus 20,5 Prozent).

(CHF in Tausend)	2008 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	2008 ohne Fluglärm	2007 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	2007 ohne Fluglärm
Aviation-Erträge	525'689	(46'436)	479'253	495'981	(58'278)	437'703
Non-Aviation-Erträge	329'414	4'331	333'745	306'887	3'974	310'861
Total Erträge	855'103	(42'105)	812'998	802'868	(54'304)	748'564
Betriebskosten	(434'862)		(434'862)	(392'753)		(392'753)
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	420'241	(42'105)	378'136	410'115	(54'304)	355'811
EBITDA-Marge (in %)	49,1		46,5	51,1		47,5
Abschreibungen und Amortisationen	(186'168)	2'819	(183'349)	(180'913)	0	(180'913)
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	234'073	(39'286)	194'787	229'202	(54'304)	174'898
EBIT-Marge (in %)	27,4		24,0	28,5		23,4
Konzerngewinn	121'314	(20'701)	100'613	130'675	(47'180)	83'495
Konzerngewinn in % der Erträge	14,2		12,4	16,3		11,2

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 5.00 Franken (Vorjahr 4.50 Franken) pro Aktie vor.

Segmentberichterstattung

Unter Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Segmentberichterstattung, sind die Erläuterungen zur Segmentberichterstattung der Flughafen Zürich AG aufgeführt.

Aviation Flugbetrieb

(CHF in Millionen)	2008	2007	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	335,7	318,7	5,3
Intersegmentäre Erträge	10,5	10,1	4,8
Total Erträge	346,2	328,8	5,3
Segmentergebnis (EBIT)	10,1	19,6	(48,5)
Total Segmentaktiven	936,1	880,5	6,3
Abschreibungen pro Jahr	52,2	50,7	2,9
Investitionen	98,8	44,8	120,6
Vollzeitstellen per 31.12.	533	585	(8,9)

Das Segment «Aviation Flugbetrieb» weist mit 10,1 Millionen Franken ein positives Ergebnis aus, liegt aber um 9,5 Millionen Franken unter dem Vorjahresergebnis. Verantwortlich für diese Verschlechterung des Segmentergebnisses ist die Zahlung an den Swissair Nachlassverwalter. Diese Verpflichtung resultiert aus einem Bundesgerichtsurteil vom September 2008. Der Sachverhalt geht auf das Jahr 2001 zurück und betrifft eine Zahlung der Swissair vom 4. Oktober 2001 für Flughafen- und Flugsicherungsgebühren des Monats Juli 2001. Die Klage stützte sich auf das Schuldbetreibungs- und Konkursgesetz, wonach alle

Rechtshandlungen anfechtbar sind, welche der Schuldner innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Bewilligung einer Nachlassstundung in der erkennbaren Absicht getätigt hat, seine Gläubiger zu benachteiligen beziehungsweise einzelne Gläubiger gegenüber den anderen zu begünstigen.

In den Segments-Investitionen von 98,8 Millionen Franken bilden die Ausgaben für die Sanierung der Piste 16/34 die grösste Position.

Aviation Sicherheit

(CHF in Millionen)	2008	2007	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	143,6	119,0	20,7
Intersegmentäre Erträge	0,0	0,0	n/a
Total Erträge	143,6	119,0	20,7
Segmentergebnis (EBIT)	(7,4)	(14,3)	48,3
Total Segmentaktiven	41,5	30,6	35,4
Abschreibungen pro Jahr	5,1	4,7	9,7
Investitionen	9,1	4,4	105,9
Vollzeitstellen per 31.12.	15	11	36,6

Die Erhöhung der Segmenterträge um 24,6 Millionen Franken begründen sich einerseits mit dem Ganzjahreseffekt der per 1. Juli 2007 erhöhten Sicherheitsgebühren und andererseits mit der positiven Passagierentwicklung. Neben den erhöhten Sicherheitskosten aufgrund des Passagierwachstums fallen hauptsächlich die Kosten für die Umsetzung von Staff Screening III seit dem 1. Juli 2008 und die bis zu diesem Zeitpunkt angefallenen Kosten im

Zusammenhang mit Sofortmassnahmen aus der EU-Inspektion ins Gewicht.

Die erhöhte Investitionstätigkeit im Segment Sicherheit ist ebenfalls auf die Umsetzung von Staff Screening III per 1. Juli 2008 zurückzuführen.

Aviation Fluglärm

(CHF in Millionen)	2008	2007	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	46,4	58,3	(20,3)
Intersegmentäre Erträge	0,0	0,0	n/a
Total Erträge	46,4	58,3	(20,3)
Segmentergebnis (EBIT)	39,3	54,3	(27,6)
Total Segmentaktiven	402,3	249,9	61,0
Abschreibungen pro Jahr	2,8	0,1	n/a
Investitionen	285,8	135,1	111,6
Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen	244,6	123,5	98,1
Vollzeitstellen per 31.12.	11	12	(8,5)

Die um 11,9 Millionen Franken tieferen Segmentserträge sind ausschliesslich auf die tieferen Lärmeinnahmen zurückzuführen. Seit dem 1. Juli 2008 werden die Lärmgebühren aufgrund des Zusatzvertrages bezüglich Finanzierung der formellen Enteignungen anteilig zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich aufgeteilt. Der Anteil der Flughafen Zürich AG beträgt 53 Prozent und der Anteil des Kantons Zürich 47 Prozent der Lärmgebühreneinnahmen. Diese Aufteilung der Lärmgebühren per 1. Juli 2008 führt zu einem Ertragsrückgang von 20,3 Prozent.

Non-Aviation

(CHF in Millionen)	2008	2007	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	329,4	306,9	7,3
Intersegmentäre Erträge	123,1	125,3	(1,7)
Total Erträge	452,5	432,2	4,7
Segmentergebnis (EBIT)	192,1	169,6	13,3
Total Segmentaktiven	1'787,0	1'803,8	(0,9)
Abschreibungen pro Jahr	126,0	125,4	0,5
Investitionen	144,8	63,5	128,3
Vollzeitstellen per 31.12.	695	711	(2,3)

Das Segmentergebnis «Non-Aviation» ist hauptsächlich geprägt durch die Zunahme der Erträge mit Dritten um 22,5 Millionen Franken. Hauptgründe für diese Zunahme sind höhere Kommerzerträge sowie die Erhöhung der Erträge aus der Liegenschaftsbewirtschaftung. Die intersegmentären Erträge sind leicht zurückgegangen. Dies ist auf das Outsourcing von Berufsfeuerwehr, Einsatzzentrale und Rettungsdienst an Schutz & Rettung Zürich zurückzu-

führen. Seit dem 1. Januar 2008 sind die von Schutz und Rettung Zürich genutzten Flächen extern vermietet.

Das Segmentsergebnis erhöht sich auf 192,1 Millionen Franken und liegt damit – wie die Segmentserträge mit Dritten – rund 22 Millionen Franken über dem Vorjahreswert.

Beteiligungen

Bengaluru (Indien)

Die Flughafen Zürich AG ist mit 17 Prozent am Aktienkapital der Eigentümer- und Betreibergesellschaft des im Geschäftsjahr 2008 neu eröffneten Flughafens in Bengaluru, der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt. Zudem stellt die Flughafen Zürich AG über einen Operations-, Management- und Service-Level-Vertrag (OMSA) den Bau, die weitere Entwicklung und den Betrieb des Flughafens sicher. Aus diesem Vertrag fliessen der Flughafen Zürich AG entsprechende Erträge zu. Nach einer rund dreijährigen Bauzeit konnte dieses Greenfield-Flughafenprojekt im Mai 2008 erfolgreich in Betrieb genommen werden. Das Aktienkapital von BIAL wurde über den Verlauf der gesamten Bauphase einbezahlt. Anfang 2008 wurden nochmals 2,8 Millionen Franken einbezahlt, so dass die gesamte Investition für die Flughafen Zürich AG per Ende 2008 18,6 Millionen Franken beträgt.

Lateinamerika

Sämtliche Aktivitäten der Flughafen Zürich AG in Lateinamerika (mit Ausnahme von Venezuela) erfolgen über das mit der brasilianischen Camargo Corrêa Gruppe sowie der chilenischen Gestion e Ingenieria S.A. (IDC) gegründete Joint Venture «A-port». Zwecks konsequenter Trennung von finanziellen Beteiligungen und Management von Operationen wurden die zwei Gesellschaften A-port S.A. bzw. A-port Operaciones S.A. gegründet.

Die Firma A-port S.A. mit Sitz in São Paulo (Brasilien) investiert in den Bau und Betrieb von Flughafenprojekten sowie in flugnahe Infrastrukturen in Lateinamerika und der Karibik. Die Flughafen Zürich AG hält 15 Prozent an A-port S.A. Die bestehenden Beteiligungen an den chilenischen Flughäfen in Puerto Montt, La Serena und Calama wurden in das Joint Venture eingebracht. Zudem wurde seitens Camargo Corrêa die 80 Prozent Beteiligung an der Concessionária do estacionamento de Congonhas S.A., einem Flughafenparking am Flughafen Congonhas in São Paulo, eingebracht.

Die Firma A-port Operaciones S.A. mit Sitz in Santiago (Chile) übernimmt die Verantwortung für Erfüllung der Management- und Beratungsverträge von Flughäfen und flugnahe Infrastrukturen in Lateinamerika und der Karibik. Die Flughafen Zürich AG ist insgesamt mit 32,6 Prozent an A-port Operaciones S.A. beteiligt. Sämtliche bestehenden Managementverträge in Lateinamerika, mit Ausnahme von Venezuela, wurden in das Joint Venture eingebracht. Dazu gehören die Managementverträge der drei chilenischen Flughäfen in Puerto Montt, La Serena und Calama sowie die indirekt über die lokalen Gesellschaften Unique IDC Colombia S.A. und Unique IDC S.A. de C.V. laufenden Verträge in Kolumbien bzw. Honduras. Zudem ist die Flughafen Zürich AG mit einer formellen Aktie an der Betreibergesellschaft OPAIN S.A. beteiligt.

Venezuela

Aufgrund der anhaltenden Interventionen durch die lokale Regierung auf dem Flughafen von Isla de Margarita können für das Geschäftsjahr 2008 nach wie vor keine Zahlen vorgelegt werden. Im Jahr 2006 enteignete der Gouverneur von Nueva Esparta den Flughafen der Isla de Margarita

zum zweiten Mal. Seither wird der Flughafen von einer «Junta Interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt. Gleichzeitig lief ein Rechtsprozess zur Prüfung der Frage, ob der Gouverneur dem Konsortium den Flughafen zu Recht entzogen hatte. Zwar ist das entsprechende letztinstanzliche Urteil des Venezolanischen Bundesgerichts im Jahr 2007 zu Gunsten der Flughafen Zürich AG ausgefallen, dessen Veröffentlichung wird seither jedoch hinausgezögert. Aufgrund der sich kaum abzeichnenden Verbesserung der Situation hat die Flughafen Zürich AG die nötigen Schritte eingeleitet, den Fall von einem internationalen Schiedsgericht beurteilen zu lassen.

APT Airport Technologies AG

Die APT Airport Technologies AG ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Flughafen Zürich AG. Im Geschäftsjahr 2008 erzielte sie einen Umsatz von 21,0 Millionen Franken und baute ihr Angebot an Dienstleistungen weiter aus.

Im Berichtsjahr konnte der Roll-Out der hochmodernen «Voice over IP» Telefonanlage mit mehr als 1800 Geräten abgeschlossen werden. Im Weiteren konnte die erste Etappe der Einführung einer neuen Ausrufanlage (PAMPS) im Busgate C eingeführt werden. Die neue Anlage wird mehr als 8'000 Lautsprecher ansteuern und sicherstellen, dass in allen Gebäuden die entsprechenden Ausrufe durchgegeben werden können und im Notfall auch die Evakuationsansprüche automatisch aktiviert werden können.

Mit Cargologic konnte ein neuer grosser Kunde für die digitale Videoanlage gewonnen werden. Die Erweiterung der bestehenden Anlage mit mehr als 700 Kameras wird im Jahr 2009 realisiert.

Im Herbst 2008 wurde die gesamte Gate-Infrastruktur so umprogrammiert, dass auf allen Boardkarten immer der 2D-Barcode ausgedruckt wird. Der Flughafen Zürich ist einer der ersten Flughäfen weltweit, welcher keine Boardkarten mit Magnetstreifen mehr benutzt und somit auch alle Boardkarten via 2D-Barcode Reader gelesen werden können.

Mit der Einführung der neuen Dienstleistungen von Rent a Client, Rent a Server und des SAP-Outsourcings konnten wichtige ICT-Dienstleistungen etabliert werden. Mit dem Kernkraftwerk Laufenburg im Jahr 2007, der Firma Bucher Industries AG sowie der Firma Grisard (AVIA-Tankstellen) im Jahr 2008 konnten auch bereits wichtige Kunden gewonnen werden. Alle Projekte wurden im Berichtsjahr vollständig realisiert.

Im Herbst 2008 wurde entschieden, das bestehende Netzwerk auf ein neues Hochleistungsnetzwerk mit 10-Gigabit Verbindungen zu migrieren. Die Migration wird im Jahr 2009/10 durchgeführt, um den über 110 externen Kunden ein zukunftsgerichtetes und noch leistungsfähigeres Netzwerk zur Verfügung zu stellen.



Aydin Sutas, 37, Nassbodenreinigung,
arbeitet seit 4 Jahren bei Unique (Flughafen Zürich AG)
→ ab Seite 83



Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Unter Berücksichtigung der Lärmthematik wurden im Jahr 2008 538,5 Millionen Franken investiert gegenüber 247,7 Millionen Franken im Vorjahr. Die betrieblichen Investitionen (Sachanlagen) betrugen 248,6 Millionen Franken (Vorjahr 105,3 Millionen Franken). Aufgeteilt auf die verschiedenen Anlageklassen zeigt sich folgendes Bild:

(CHF in Millionen)	2008	2007
Projekte in Arbeit (Sachanlagen)	248,6	105,3
Projekte in Arbeit in Leasing	0,0	0,2
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	241,5	0,2
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	2,8	7,5
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	44,5	134,5
Übrige Finanzanlagen	1,1	0,0
Total	538,5	247,7

In der Position «Projekte in Arbeit (Sachanlagen)» sind neben den Kosten für die Sanierung der Piste 16/34 (54,3 Millionen Franken) und die Erstellung des neuen Busgates Süd (14,8 Millionen Franken) unter anderem Aufwendungen für die folgenden weiteren Projekte enthalten:

- Verbindungskorridor Einreisehalle/Anpassungen Einreisehalle (21,6 Millionen)
- Weitere Projekte «Zürich 2010» (21,4 Millionen Franken)
- Erweiterung der Kommerzflächen im Airport Shopping (13,0 Millionen Franken)
- Sanierung Bürogebäude Fracht (12,5 Millionen Franken)
- Verschiedene werterhaltende Unterhaltsarbeiten Hochbauten (12,0 Millionen Franken)
- Investitionen Airport Hotel (11,9 Millionen Franken)
- Verschiedene Massnahmen für Staff Screening III (10,3 Millionen Franken)
- Ersatz von Fahrzeugen (9,5 Millionen Franken)
- Vorfeldsanierung und -erweiterung (8,7 Millionen Franken)
- Sanierung Parkhaus 2 (7,0 Millionen Franken)

In der Position «Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung» (siehe dazu auch «Risk Management», Punkt 5.2 Formelle Enteignungen auf Seite 68) sind im wesentlichen die folgenden Beträge enthalten:

- 115,4 Millionen Franken aufgrund der Übertragung eines Teils des Airport Zurich Noise Fund im Rahmen der Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich für «alte» Lärmverbindlichkeiten
- 125,5 Millionen Franken aufgrund der erstmaligen Aktivierung und Passivierung der Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen

In der Position «langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund» sind Neuanlagen von Mitteln des Airport Zurich Noise Fund enthalten.

Konzerngeldflussrechnung

Der Geldfluss aus Geschäftstätigkeit nahm gegenüber dem Vorjahr leicht zu und beträgt für das Geschäftsjahr 2008 415,1 Millionen Franken (Vorjahr 410,9 Millionen Franken). Davon beträgt der Geldfluss aus der Geschäftstätigkeit Fluglärm 35,3 Millionen Franken (Vorjahr 50,7 Millionen Franken).

Der Geldfluss aus Investitionstätigkeit nahm gegenüber dem Vorjahr insbesondere aufgrund der höheren Bautätigkeit um 111,5 Millionen Franken oder 75,7 Prozent auf neu 258,8 Millionen Franken zu. Davon beträgt der Geldfluss aus der Investitionstätigkeit Fluglärm 6,4 Millionen Franken (Vorjahr 52,6 Millionen Franken).

Der Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit nahm um 59,2 Millionen oder -26,5 Prozent auf 164,6 Millionen Franken ab. Im Vorjahr wurde eine Anleihe in der Höhe von 75,0 Millionen Franken zurückbezahlt.

Per Ende Geschäftsjahr 2008 weist die Gesellschaft flüssige Mittel in der Höhe von 74,0 Millionen Franken aus (Vorjahr 82,4 Millionen Franken). Ein Anteil von 22,4 Millionen Franken betrifft flüssige Mittel des Airport Zurich Noise Fund.

(CHF in Tausend)	2008	2007	Veränderung in %
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	415'102	410'911	1,0
davon Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm	35'342	50'705	(30,3)
Einnahmen Lärmgebühren	45'526	57'743	[21,2]
Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen	(10'184)	(7'038)	44,7
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(258'849)	(147'339)	75,7
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm	(6'337)	(52'606)	(88,0)
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(139'713)	(134'506)	3,9
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	133'376	81'900	62,9
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(164'571)	(223'778)	(26,5)
Zu-/Abnahme flüssige Mittel	(8'318)	39'794	n/a
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	82'356	42'562	
Zu-/Abnahme flüssige Mittel	(8'318)	39'794	
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	74'038	82'356	(10,1)
davon Airport Zurich Noise Fund	22'374	2'620	

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Berichtsjahr um 182,6 Millionen auf 3'362,9 Millionen Franken, begründet durch das höhere Anlagevermögen (plus 235,7 Millionen Franken) sowie das tiefere Umlaufvermögen (minus 53,1 Millionen Franken). Die Anlagenintensität erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 89,4 Prozent auf neu 91,5 Prozent.

Das Eigenkapital konnte im Berichtsjahr um 55,6 Millionen Franken gestärkt werden und beträgt neu 1'428,9 Millionen Franken, was einem Anteil von 42,5 Prozent (2007: 43,2 Prozent) entspricht.

Das langfristige Fremdkapital reduzierte sich im Berichtsjahr um 16,2 Millionen Franken und beträgt neu 1'400,5 Millionen Franken. Demgegenüber erhöhte sich das kurzfristige Fremdkapital um 143,2 Millionen Franken auf neu 533,5 Millionen Franken.

Die Rendite auf dem durchschnittlich eingesetzten Kapital (ROCE) konnte von 6,9 auf 7,1 Prozent gesteigert werden.

Die Eigenkapitalrendite reduzierte sich durch den Rückgang des Jahresgewinns 2008 von 10,0 auf 8,7 Prozent.

(CHF in Tausend)	in %	2008	in %	2007
Anlagevermögen	91,5	3'078'684	89,4	2'843'032
Umlaufvermögen	8,5	284'243	10,6	337'316
Bilanzsumme	100,0	3'362'927	100,0	3'180'348
Eigenkapital	42,5	1'428'935	43,2	1'373'384
Langfristiges Fremdkapital	41,6	1'400'458	44,5	1'416'647
Kurzfristiges Fremdkapital	15,9	533'534	12,3	390'317
Bilanzsumme	100,0	3'362'927	100,0	3'180'348
Durchschnittlich investiertes Kapital (Capital Employed)		2'637'669		2'629'505
Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROCE)	7,1		6,9	
Eigenkapitalrendite	8,7		10,0	

Ausblick

Allgemeine Branchen- und Marktentwicklung

Angesichts des stark verschlechterten weltwirtschaftlichen Umfelds muss gemäss dem Staatssekretariat für Wirtschaft auch für die Schweiz mit einer Rezession gerechnet werden. Die Expertengruppe des Bundes prognostiziert für 2009 einen Rückgang der Wirtschaftsleistung um bis zu 1,5 Prozent, im besten Fall gefolgt von einer bescheidenen Erholung in 2010. Die wirtschaftliche Entwicklung beeinflusst sowohl die Verkehrsentwicklung als auch die Erträge im kommerziellen Bereich.

Verkehrsentwicklung und Entwicklung Aviation-Erträge

Die Flughafen Zürich AG erwartet, dass sich ein rückläufiges BIP auch negativ auf die lokale Passagiernachfrage auswirken wird. Insgesamt rechnet die Gesellschaft mit einem Rückgang des Passagiervolumens von 3 bis 5 Prozent. Den Transferanteil am gesamten Passagieraufkommen schätzt die Gesellschaft für das Gesamtjahr 2009 auf 36 bis 37 Prozent.

Die mit dem Kanton Zürich per 1. Juli 2008 umgesetzte Lösung zur Vorfinanzierung von Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Fluglärm führte zu einer Aufteilung der Erträge aus Lärmgebühren. Nebst der Verkehrsentwicklung wird diese Aufteilung einen Einfluss auf die Aviation-Erträge der Gesellschaft haben (47 Prozent der vereinnahmten Lärmgebühren gehen an den Kanton Zürich).

Entwicklung Non-Aviation-Erträge

Bei den Non-Aviation-Erträgen erwartet die Gesellschaft ebenfalls einen Rückgang. Mehrerträge aus dem Bereich der Liegenschaftenbewirtschaftung werden voraussichtlich durch konjunkturell bedingte Mindererträge im luftseitigen Einkaufsbereich überkompensiert.

Betriebskosten

Für das Geschäftsjahr 2009 wird bei den Energiekosten ein überproportionales Wachstum erwartet. Sofern keine weiteren Sicherheitsauflagen umgesetzt werden müssen, wird die Erhöhung bei den Sicherheitskosten unter der Kostensteigerung des Geschäftsjahres 2008 liegen.

Investitionen

Die Gesellschaft plant 2009 Investitionen in der Grössenordnung von rund 250 Millionen Franken zu tätigen. Die grössten Einzelprojekte betreffen den Rück- und Neubau des Fingerdock B sowie den Bau eines zentralen Sicherheitsgebäudes.

Finanzierung

Im Jahr 2009 werden eine ausstehende Obligationen-anleihe von 128 Millionen Franken (26. März) sowie die Rückzahlung einer weiteren Tranche der Car-Park-Finanzierung von 51 Millionen Franken (22. Dezember) fällig. Zwecks Rückzahlung dieser Fälligkeiten und teilweiser Finanzierung der geplanten Investitionen hat die Gesellschaft am 18. Februar 2009 eine 4,5 Prozent-Obligationen-anleihe mit 5-jähriger Laufzeit in Höhe von 225 Millionen Franken herausgegeben.

Ausblick zum Ergebnis

Die Gesellschaft erwartet durch den Rückgang beim Verkehrsvolumen sowie durch den Wegfall eines Teils der Lärmgebühreneerträge insgesamt rückläufige Erträge. Die Betriebskosten werden im Vergleich zum Jahr 2008 ebenfalls rückläufig sein. Insgesamt geht die Gesellschaft davon aus, dass sowohl die EBITDA-Marge wie auch der Konzerngewinn 2009 unter dem Vorjahr ausfallen werden.



Airport Zurich Noise Fund

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

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

Nachdem im Rahmen der Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich (siehe Seite 120 und 121 im Finanzteil dieses Geschäftsberichtes) per 1. Juli 2008 ein Teil des Airport Zurich Noise Fund an den Kanton Zürich übertragen worden ist und der Kanton ab diesem Datum zudem einen Teil der vereinnahmten Lärmgebühren erhält, erscheint in der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG nur noch derjenige Teil des Airport Zurich Noise Fund, welcher die Gesellschaft betrifft (siehe Seiten 136 und 137 im Finanzteil dieses Geschäftsberichtes).

Aus Transparenzgründen soll nachfolgend zusätzlich eine konsolidierte Sichtweise des Airport Zurich Noise Fund (Anteil Flughafen Zürich AG und Anteil Kanton Zürich) dargestellt werden. Die wesentlichen Zahlen der Fondsrechnung sind in den nebenstehenden Tabellen dargestellt.

Die detaillierte Fondsrechnung wird einem Komitee offen gelegt, das sich aus Vertretern der Kunden des Flughafens Zürich sowie aus Behördenvertretern zusammensetzt. Das Reglement sowie weitere Informationen über den Airport Zurich Noise Fund (unter anderem eine Übersicht über die im Fonds angelegten Mittel) sind unter www.unique.ch/aznf abrufbar.

Die konsolidierte Situation des Airport Zurich Noise Fund präsentiert sich wie folgt:

(CHF in Tausend)	2008			2007		
	FZAG	Kanton ZH	Total	FZAG	Kanton ZH	Total
Airport Zurich Noise Fund per 1.1.	248'564	0	248'564	197'010	0	197'010
Split per 1.7.2008	(115'400)	115'400	0			
Einnahmen Lärmgebühren	45'526	15'675	61'201	57'743	0	57'743
Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	(9'303)	0	(9'303)	(7'038)	0	(7'038)
Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	(1'514)	0	(1'514)	0	0	0
Nettoergebnis vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	167'873	131'075	298'948	247'715	0	247'715
Operative Kosten	(4'331)	(54)	(4'385)	(3'974)	0	(3'974)
Zinsertrag aus Finanzanlagen	7'727	986	8'713	7'256	0	7'256
Marktwertveränderungen sowie realisierte Kursverluste/-gewinne Finanzanlagen	(9'674)	(6'169)	(15'843)	(2'433)	0	(2'433)
Airport Zurich Noise Fund per 31.12.	161'595	125'838	287'433	248'564	0	248'564

¹⁾ Neben den Zahlungen für formelle Enteignungsschädigungen sind in diesem Betrag auch die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) enthalten (siehe auch Finanzteil auf Seite 135, Ziffer 16, Langfristige Rückstellung für Schallschutz und formelle Enteignungen).

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Laufzeiten und Bonitäten der investierten Mittel des Airport Zurich Noise Fund:

(CHF in Tausend)						
Endverfall	2009	2010	2011	2012	Total	in %
Bonitätsklasse						
Flüssige Mittel	60'292	0	0	0	60'292	20,98
AAA	38'946	53'750	18'467	5'000	116'163	40,41
AA+/AA/AA-	51'087	22'237	5'150	0	83'471	29,04
A+/A/A-	13'968	4'120	8'986	0	27'074	9,42
Übrige ¹⁾	433	0	0	0	433	0,15
Total	164'726	85'104	32'603	5'000	287'433	100,00
in %	57,31	29,61	11,34	1,74	100,00	

¹⁾ Aus abrechnungstechnischen Gründen entsteht jeweils per Bilanzstichtag ein Guthaben oder eine Verpflichtung gegenüber der Flughafen Zürich AG, welche jeweils im Folgemonat liquiditätsmässig ausgeglichen wird.



Rolf Spaltenstein, 43, Gefreiter,
arbeitet seit 19 Jahren bei Schutz & Rettung, Zürich
→ ab Seite 83

Corporate Governance

Gemäss Corporate-Governance-Richtlinie der SWX Swiss Exchange vom 17. April 2002/29. März 2006.

Konzern- und Kapitalstruktur

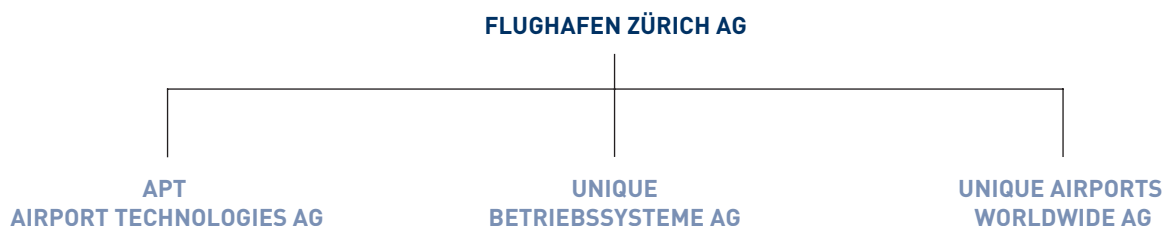
Konzernstruktur

Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die Segmentberichterstattung verwiesen (siehe Finanzbericht, Konzernrechnung nach IFRS, Grund-

sätze der Konzernrechnungslegung, Segmentberichterstattung).

Nebst der an der SIX kotierten Flughafen Zürich AG, Kloten (Valorennummer 1056796) mit einer Börsenkapitalisierung von CHF 1,53 Milliarden Franken per Stichtag gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Aktienkapital	Beteiligungsquote
APT Airport Technologies AG	Kloten	CHF 1'800'000	100% Flughafen Zürich AG
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	CHF 100'000	100% Flughafen Zürich AG
Unique Airports Worldwide AG	Kloten	CHF 100'000	100% Flughafen Zürich AG



Kapitalstruktur

Das ordentliche Aktienkapital des Unternehmens beträgt 307'018'750 Franken. Es ist aufgeteilt in 6'140'375 voll liberierte Namenaktien mit einem Nennwert von 50 Franken. Alle Aktien sind gleichermassen dividendenberechtigt und – soweit sie im Aktienbuch entsprechend eingetragen sind – stimmberrechtigt. Es bestehen per Stichtag kein genehmigtes

oder bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine und keine ausstehenden Wandelanleihen oder Optionen.

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

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006
Aktienkapital	307'019	307'019	307'019
Gesetzliche Reserven			
Agio	533'290	533'290	533'290
Allgemeine Reserven	19'060	19'060	19'060
Reserve für eigene Aktien	11'841	650	693
Freie Reserven	69'017	80'208	80'165
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	89'565	47'373	25'712
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2007/2006/2005	(27'627)	(18'405)	(4'903)
Jahresgewinn	67'459	60'597	26'564
Total Eigenkapital	1'069'624	1'029'792	987'600

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

Aktionariat und Mitwirkungsrechte

Bedeutende Aktionäre

Per Stichtag 31. Dezember 2008 besitzt der Kanton Zürich 33,36 Prozent und die Stadt Zürich 5,03 Prozent der Aktien bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft. Es gibt keine weiteren Aktionäre, welche über eine Beteiligung von mehr als 5 Prozent der stimmberechtigten Aktien verfügen. Es bestehen keinerlei Kreuzbeteiligungen und keine der Gesellschaft bekannten Aktionärsbindungsverträge.

Kontrollwechsel

Die Statuten enthalten eine Opting-up-Klausel, welche den Grenzwert, bei dessen Überschreitung gemäss Börsengesetz eine Angebotspflicht besteht, auf 49 Prozent hinaufsetzt. Kontrollwechselklauseln zugunsten von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern bestehen keine.

Beschränkung der Übertragbarkeit von Aktien und Nominee-Eintragungen

Der Eintrag mit Stimmrecht ist auf 5 Prozent des Aktienkapitals beschränkt, wobei die Limite sowohl für Einzelaktionäre als auch für verbundene Gruppen gilt. Davon ausgenommen sind der Kanton Zürich (Limite bei 49 Prozent) und die Stadt Zürich (Limite bei 10 Prozent). Weitere Ausnahmen können vom Verwaltungsrat bewilligt werden – namentlich im Zusammenhang mit Sacheinlagen, Beteiligungen, Fusionen und zur Erleichterung der Handelbarkeit der Aktien an der Börse. Im Berichtsjahr sind keine Ausnahmen gewährt worden.

Die beschriebenen Beschränkungen der Übertragbarkeit sind in den Gesellschaftsstatuten festgelegt. Diese können durch Beschluss der Generalversammlung mit einem Beschlussquorum von zwei Dritteln der vertretenen Stimmen geändert werden. Nominee-Eintragungen werden ausschliesslich als Aktionäre ohne Stimmrecht zugelassen.

Mitwirkungsrechte an der Generalversammlung

Eintragungen ins Aktienregister werden in der Regel bis eine Woche vor der Generalversammlung vorgenommen. Betreffend Einberufung der Generalversammlung und Traktandierung von Verhandlungsgegenständen bestehen keine vom Gesetz abweichenden statutarischen Regeln. Auch Fristen oder Stichtage für die Traktandierung eines Verhandlungsgegenstandes sind in den Statuten keine definiert.

Gemäss Statuten kann sich jeder Aktionär bei der Generalversammlung durch einen anderen im Aktienbuch eingetragenen Aktionär vertreten lassen, der sich durch eine schriftliche Vollmacht ausweist.

Das qualifizierte Beschlussquorum gemäss Art. 704 OR ist zusätzlich zu den dort definierten Fällen erforderlich für:

- Änderung der Statuten
- Erleichterung oder Aufhebung der Beschränkung der Übertragbarkeit von Namenaktien
- Umwandlung von Namenaktien in Inhaberaktien

Verwaltungsrat

Wahl und Amtszeit

Die Wahl der Verwaltungsräte erfolgt durch die Generalversammlung jeweils für eine Amtsdauer von einem Jahr. Eine Wiederwahl ist möglich, wobei eine altersbedingte Beendigung des Verwaltungsratsmandats an der Generalversammlung jenes Jahres stattfindet, in dem ein Mitglied sein 70. Altersjahr vollendet.

Dem Kanton Zürich steht statutarisch das Recht zu, drei von sieben oder acht bzw. vier von neun Mitgliedern gemäss Art. 762 OR in den Verwaltungsrat zu delegieren. Die fünf durch die Generalversammlung zu wählenden Mitglieder wurden im Berichtsjahr im Einzelwahlverfahren gewählt.

Mitglieder

Andreas Schmid

Schweizer; Jahrgang 1957; lic. iur., Berufstätigkeit als Konzernleitungsmitglied bei Mövenpick von 1993 bis 1997, danach als CEO bei Jacobs AG (bis 2000) und Barry Callebaut AG (bis Mitte 2002), 1999 bis 2005 Präsident des Verwaltungsrates der Barry Callebaut AG, seit Dezember 2005 Vizepräsident des Verwaltungsrates der Barry Callebaut AG sowie seit Dezember 2007 Präsident des Verwaltungsrates der Oettinger Imex AG (Davidoff Group); Präsident des Verwaltungsrates seit GV 2000.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vorsitzender des Aufsichtsrates der Symrise AG, Vizepräsident und Independent Lead Director des Verwaltungsrates der Gate Gourmet Group Holding LLC sowie Verwaltungsratsmitglied der Karl Steiner AG.

Lukas Briner

Schweizer; Jahrgang 1947; Dr. iur., Berufstätigkeit als Gerichtsschreiber in Uster (bis 1979), juristischer Mitarbeiter, stv. Direktor und seit 2001 Direktor der Zürcher Handelskammer; Verwaltungsrat seit Mai 2005 (Delegation).

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratspräsident Zürcher Oberland Medien AG; Vizepräsident der Stiftung Greater Zurich Area.

Martin Candrian

Schweizer; Jahrgang 1945; Hotelier, seit 1979 Pächter des Bahnhofbuffets Zürich, Präsident und Vorsitzender der Geschäftsleitung der Candrian Catering AG; Verwaltungsrat seit GV 2004.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratspräsident bei Candrian Seafood AG und AG Suvretta Haus; Verwaltungsratsmitglied bei Dolder Hotel AG und Bergbahnen Engadin St. Moritz AG.

Rita Fuhrer

Schweizerin; Jahrgang 1953; seit 1995 Mitglied des Regierungsrates des Kantons Zürich; Verwaltungsrätin seit 2004 (Delegation).

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei Axpo und EKZ; Präsidentin der Stiftung Greater Zurich Area; Mitglied Bankrat der Schweizerischen Nationalbank, Präsidentin des Schweizerischen Schiesssportverbands.

Elmar Ledergerber

Schweizer; Jahrgang 1944; Dr. oec. HSG, seit 1998 Stadtrat von Zürich, seit 2002 Stadtpräsident; Verwaltungsrat seit 1998 (damals aufgrund Delegationsrecht der Stadt Zürich in damalige Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG; seit 2000 von der GV gewählt).

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vizepräsident des Verwaltungsrates der EMIG (Engros-Markthalle).

Kaspar Schiller

Schweizer; Jahrgang 1947; Dr. iur., Rechtsanwalt, seit 1978 Partner in der Anwaltskanzlei Schiller Denzler Dubs, Winterthur; Verwaltungsrat seit GV 2004.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Ulrik Svensson

Schwede; Jahrgang 1961; Stockholm School of Economics, Berufstätigkeit in CFO-Funktion bei Unternehmen in London und Luxemburg, danach 2003 bis 2006 bei der Swiss International Air Lines AG, seit 2006 CEO bei der Melker Schörling AB, Stockholm, Verwaltungsrat seit GV 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei Assa Abloy AB, Loomis AB, AAK AB, Niscayah Group AB und Hexpol AB.

Martin Wetter

Schweizer; Jahrgang 1946; Dr. iur., Berufstätigkeit bei der Credit Suisse Group 1973 bis 2005, insbesondere im Kommerz- und Finanzbeteiligungsbereich; Verwaltungsrat von 1993 (damals Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG) bis GV 2004; seit Juli 2005 erneut Mitglied aufgrund Delegation durch den Kanton Zürich.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratspräsident bei Zürcher Freilager AG.



Sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrates sind nicht exekutive Mitglieder. Kein Mitglied des Verwaltungsrates gehörte in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren der Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG oder einer ihrer Konzerngesellschaften an. An wesentlichen geschäftlichen Beziehungen zwischen Mitgliedern des Verwaltungsrates bzw. den von diesen vertretenen Körperschaften und der Flughafen Zürich AG sind zu nennen:

- Der Kanton Zürich, in dessen Regierung das Verwaltungsratsmitglied Rita Fuhrer sitzt, hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für «alte» Fluglärmschadigungen zugesichert (siehe dazu Risk Management, Lärmschadigungen und Lärmschutzmassnahmen, Reduktion und Beschränkung der Risiken aus Fluglärm). Zudem gewährt er der Flughafen Zürich AG eine Darlehenslimite mit einer Laufzeit von zehn Jahren (2002 bis 2012), welche in einem Kreditrahmenvertrag geregelt ist. Der zur Verfügung stehende Darlehensbetrag beläuft sich im Maximum auf die Summe der Investitionen in die Tiefbauten der 5. Bauetappe, bereinigt um die auf diesen Investitionen vorzunehmenden Abschreibungen. Die Darlehenslimite beläuft sich demgemäss per Stichtag 31. Dezember 2008 auf 679 Millionen Franken. Sie ist zurzeit nicht beansprucht.

Interne Organisation

Präsident des Verwaltungsrates: Andreas Schmid

Vizepräsident des Verwaltungsrates: Lukas Briner

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

Audit & Finance Committee

Mitglieder: Martin Candrian (Vorsitz), Rita Fuhrer, Elmar Ledergerber, Ulrik Svensson, Andreas Schmid

Aufgaben: Das Committee befasst sich insbesondere mit vertieften Betrachtungen der Jahresrechnungen und der Rechnungslegungsgrundsätze, mit der Beurteilung des Finanzreportings und des Prüfprogramms, der Prüfungsfeststellungen und der Empfehlungen der Revisionsstelle, mit der Finanzierungspolitik des Unternehmens und mit der finanziellen Prüfung einzelner Geschäfte von besonderer Bedeutung.

Nomination & Compensation Committee

Mitglieder: Kaspar Schiller (Vorsitz), Lukas Briner, Martin Wetter, Andreas Schmid

Aufgaben: Das Committee befasst sich mit allen Fragen der Ernennung und nötigenfalls Abberufung von Mitgliedern der obersten Unternehmensführung und deren Entschädigung sowie mit Fragen der Nachfolgeplanung. Es legt die Grundsätze der Personal- und Kompensationspolitik des Unternehmens fest und kontrolliert diese. Ferner beurteilt das Committee die Situation betreffend mögliche Interessenkonflikte von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern.

Die Organe der Flughafen Zürich AG tagen nach Bedarf. Im Ergebnis bedeutet dies für den Verwaltungsrat rund zehn Sitzungen pro Jahr mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von rund sechs Stunden und für die Committees je etwa drei Sitzungen pro Jahr mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von zwei bis drei Stunden. Im Berichtsjahr tagte das Nomination & Compensation Committee im Hinblick auf die anstehenden Neubesetzungen von Geschäftsleitungspositionen wesentlich häufiger. Die Committees verabschieden Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrates, veranlassen Abklärungen durch interne oder externe Stellen und stellen Anträge an den Gesamtverwaltungsrat. Die Committees fassen jedoch keine abschliessenden materiellen Beschlüsse.

Als regelmässige Teilnehmer werden zu den Sitzungen des Verwaltungsrates der CEO, der Flugplatzleiter, der CFO und der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Audit & Finance Committees der CEO, der CFO, der Leiter des Finanz- und Rechnungswesens und der Generalsekretär und zu den Sitzungen des Nomination & Compensation Committees der CEO, der Leiter Human Resources und der Generalsekretär beigezogen. Themenspezifisch werden weitere Mitglieder der Geschäftsleitung oder Vertreter der Revisionsstelle zu den Sitzungen beigezogen.

Kompetenzregelung

Der Verwaltungsrat hat, gestützt auf die Statuten, ein Organisationsreglement im Sinne von Art. 716b OR erlassen. Darin hat er sich nebst den von Gesetzes wegen undelegierbaren Aufgaben weitere grundlegende strategische Zuständigkeiten vorbehalten. Dies erfolgte insbesondere im Zusammenhang mit den aus der bundesluftfahrtrechtlichen Konzession fließenden Rechten und Pflichten, so namentlich der Beschlussfassung über wesentliche Konzessionsgesuche, über wesentliche Plangenehmigungsgesuche, über Gesuche für Betriebsreglementsänderungen und über Gebührenanpassungen. Im Übrigen hat der Verwaltungsrat die Geschäftsführung umfassend an die Geschäftsleitung delegiert.

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung rapportiert dem Verwaltungsrat mittels eines monatlichen Updates des Management-Information-Systems (MIS), das namentlich Verkehrsentwicklung, Marketingaktivitäten, Non-Aviation-Geschäft, Personalcontrolling, Bilanzbewirtschaftung, Projektinformation und Beteiligungsmanagement umfasst. Quartalsweise erfolgt eine umfassende finanzielle und betriebswirtschaftliche Berichterstattung. Ferner wird der Verwaltungsrat mittels einer rollenden Langfristplanung laufend in verschiedenen Szenarien über die erwartete Entwicklung informiert.

In Abstimmung mit dem Audit & Finance Committee hat die Revisionsstelle KPMG während der Zwischenrevision in Zusammenarbeit mit der internen Revision den Investitionsprozess geprüft. Im Rahmen der internen Revision, welche als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrates bzw. des Audit & Finance Committees zur Wahrnehmung der Oberaufsicht ausgestaltet ist, wurden im Berichtsjahr beispielsweise Teilaspekte des Bauwesens sowie das Aviation Marketing überprüft. Der Hauptfokus lag auf einer Vorprüfung der Dokumentation des Internen Kontrollsystems vorgängig zur Prüfung durch KPMG. Es haben auch Nachfolgeaktivitäten zu früheren Prüfungen stattgefunden. Der interne Revisor rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit & Finance Committees.

Geschäftsleitung

Mitglieder

Thomas E. Kern

Schweizer; Jahrgang 1953

Vorsitzender der Geschäftsleitung (CEO)

Lic. iur., Berufstätigkeit bei der Interio AG als Expansions- (1984 bis 1985) und als Unternehmensleiter (1986 bis 2000), als Unternehmensleiter bei Globus-Warenhäuser (2001) und als CEO der Globus-Gruppe (2002 bis 2006); Verwaltungsrat seit GV 2006 bis 22. November 2007. Vorsitzender der Geschäftsleitung seit 15. Januar 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei der Schauspielhaus Zürich AG, und bei der Lorze AG.

Peter Eriksson

Schwede; Jahrgang 1955

Leiter Geschäftsbereich Marketing & Real Estate Wirtschafts- und Managementausbildung im Sektor Kommerz und Retail; 1976 bis 2001 Berufstätigkeit in verschiedenen Managementfunktionen im Bereich Marketing und Verkauf bei Ikea, Top Tip AG, Jelmoli AG und The Nuance Group AG; Eintritt in die Flughafen Zürich AG im April 2002.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Rainer Hildebrand

Schweizer; Jahrgang 1954

Leiter Geschäftsbereich Operations

Linienpilotenausbildung SLS; seit 1978 Berufstätigkeit als Linienpilot (DC-9, MD-80, MD-11, A320, A330) bei Swissair, ab 1999 Chefpilot gesamte Swissair-Flotte; Eintritt in die Flughafen Zürich AG im April 2002.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Michael Schallhart

Schweizer; Jahrgang 1962

Leiter Geschäftsbereich Services

Lic. oec., Berufstätigkeit in der Versicherungs- und Tourismusbranche sowie bei einer Non-Profit-Organisation, 2000 bis 2007 Geschäftsleitungsmitglied und Bereichsleiter Services bei der Fédération Internationale de Football Association (FIFA). Eintritt in die Flughafen Zürich AG im November 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Daniel Schmucki

Schweizer; Jahrgang 1968

Leiter Geschäftsbereich Finance (CFO)

Eidg. dipl. Buchhalter/Controller, Berufstätigkeit in verschiedenen Finance- & Controlling-Funktionen in der Bosch-Gruppe (1994 bis 1999) und bei Weidmann International (1990 bis 1994). Eintritt in die Flughafen Zürich AG (bzw. damals FIG) 1999 als Leiter Controlling, seit 2003 zudem für Investor Relations und Treasury verantwortlich, Übernahme der Geschäftsleitungsfunktion per April 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Stephan Widrig

Schweizer; Jahrgang 1972

Leiter Geschäftsbereich Corporate Development

Lic. rer. publ. HSG, Berufstätigkeit als Business Consultant bei Arthur Anderson 1997 bis 1999, Eintritt in die Flughafen Zürich AG (bzw. damals Flughafendirektion Zürich) 1999 und insbesondere Leitung des Immobiliengeschäfts; 2005 bis 2008 Chief Financial und Commercial Officer des Flughafens Bangalore, Indien. Wiedereintritt in die Flughafen Zürich AG und Übernahme der Geschäftsleitungsfunktion per Juli 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

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

Entschädigungen, Beteiligungen und Darlehen

Festsetzung und Umfang der Entschädigungen

Die Entschädigungen der amtierenden Mitglieder des Verwaltungsrates setzen sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammen. Die Ansätze werden vom Gesamtverwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees festgesetzt. Beteiligungsprogramme für Verwaltungsratsmitglieder bestehen nicht.

Die Entschädigungen der Mitglieder der Geschäftsleitung basieren auf Einzelarbeitsverträgen und setzen sich zusammen aus einem festen Lohnanteil sowie einem erfolgsabhängigen, zu einem erheblichen Teil aus mit einer vierjährigen Sperrfrist versehenen Aktien der Gesellschaft bestehenden variablen Anteil. Diese Entschädigungen werden vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees festgesetzt.

Zum Umfang der im Berichtsjahr ausgerichteten Entschädigungen siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand, und Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften, sowie Finanzbericht, Jahresrechnung gemäss OR, Anhang der Jahresrechnung, Ziffer 14, Nahestehende Personen und Gesellschaften.

Aktienzuteilung und -besitz

Die Mitglieder der Geschäftsleitung haben für das Berichtsjahr als Lohnbestandteil Aktien der Gesellschaft im Gegenwert von 324'664 Franken (Vorjahr 1'865'100 Franken) zugute. Die Anzahl Aktien kann noch nicht berechnet werden, da der Ausgabewert der Aktien dem Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt entspricht. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so wären 1'302 Aktien der Gesellschaft zugeteilt worden (siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand, und Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften, sowie Finanzbericht, Jahresrechnung gemäss OR, Anhang der Jahresrechnung, Ziffer 14, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

An die Mitglieder des Verwaltungsrates wurden im Berichtsjahr keine Aktien der Gesellschaft zugeteilt.

Von Mitgliedern der Geschäftsleitung sowie diesen nahestehenden Personen werden per 31. Dezember 2008 insgesamt 2'827 Aktien der Gesellschaft gehalten.

Von Mitgliedern des Verwaltungsrates sowie diesen nahestehenden Personen werden per 31. Dezember 2008 insgesamt 523 Aktien der Gesellschaft gehalten. Darin nicht enthalten sind die oben unter «Bedeutende Aktionäre» ausgewiesenen Anteile des Kantons und der Stadt Zürich. Siehe dazu Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand, und Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften, sowie Finanzbericht, Jahresrechnung gemäss OR, Anhang der Jahresrechnung, Ziffer 14, Nahestehende Personen und Gesellschaften.

Es bestehen keine Optionen auf die Aktien der Gesellschaft.



Zusätzliche Honorare und Vergütungen

Kein Mitglied des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung hat im Berichtsjahr für zusätzliche Dienstleistungen zugunsten der Flughafen Zürich AG oder einer ihrer Konzerngesellschaften Vergütungen bezogen, deren Summe die Hälfte der ordentlichen Entschädigungssumme der betreffenden Organperson erreichen oder überschreiten würde.

Organdarlehen

Es bestehen keine ausstehenden Organdarlehen der Gesellschaft an Mitglieder des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung.

Revisionsstelle

Das Revisionsmandat wird von der Generalversammlung für jedes Jahr neu beschlossen. Die erstmalige Mandatsübernahme durch die gegenwärtige Revisionsstelle erfolgte vor 1992, also noch unter dem alten Aktienrecht, als «unabhängiger Büchersachverständiger» für die damalige Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG). Der derzeitige leitende Revisor ist seit 2007 für das Mandat verantwortlich.

Das von der Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr für das Mandat in Rechnung gestellte Honorar beläuft sich auf 372'000 Franken (2007: 308'000 Franken). Für zusätzliche Dienstleistungen ausserhalb des Revisionsstellenmandates stellte die Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr insgesamt 14'000 Franken (2007: 39'400 Franken) in Rechnung.

Aufsicht und Kontrolle der externen Revision werden durch das Audit & Finance Committee wahrgenommen. Dieses befasst sich namentlich mit der Formulierung möglicher Prüfungsschwerpunkte für die Revision und die Zwischenrevision und beurteilt und analysiert die Prüfungsberichte. Die Revisionsstelle wird nach Bedarf zur Teilnahme an den Sitzungen des Audit & Finance Committees eingeladen.

Informationspolitik

Informationen an die Aktionäre erfolgen regelmässig im Rahmen des Halbjahres- und Jahresberichts sowie unregelmässig in Form des «News-Flash» über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen.

Für weitere Informationen verweisen wir auf den Investor-Relations-Bereich auf unserer Website www.unique.ch.

Kontaktadressen:

Unique (Flughafen Zürich AG),
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

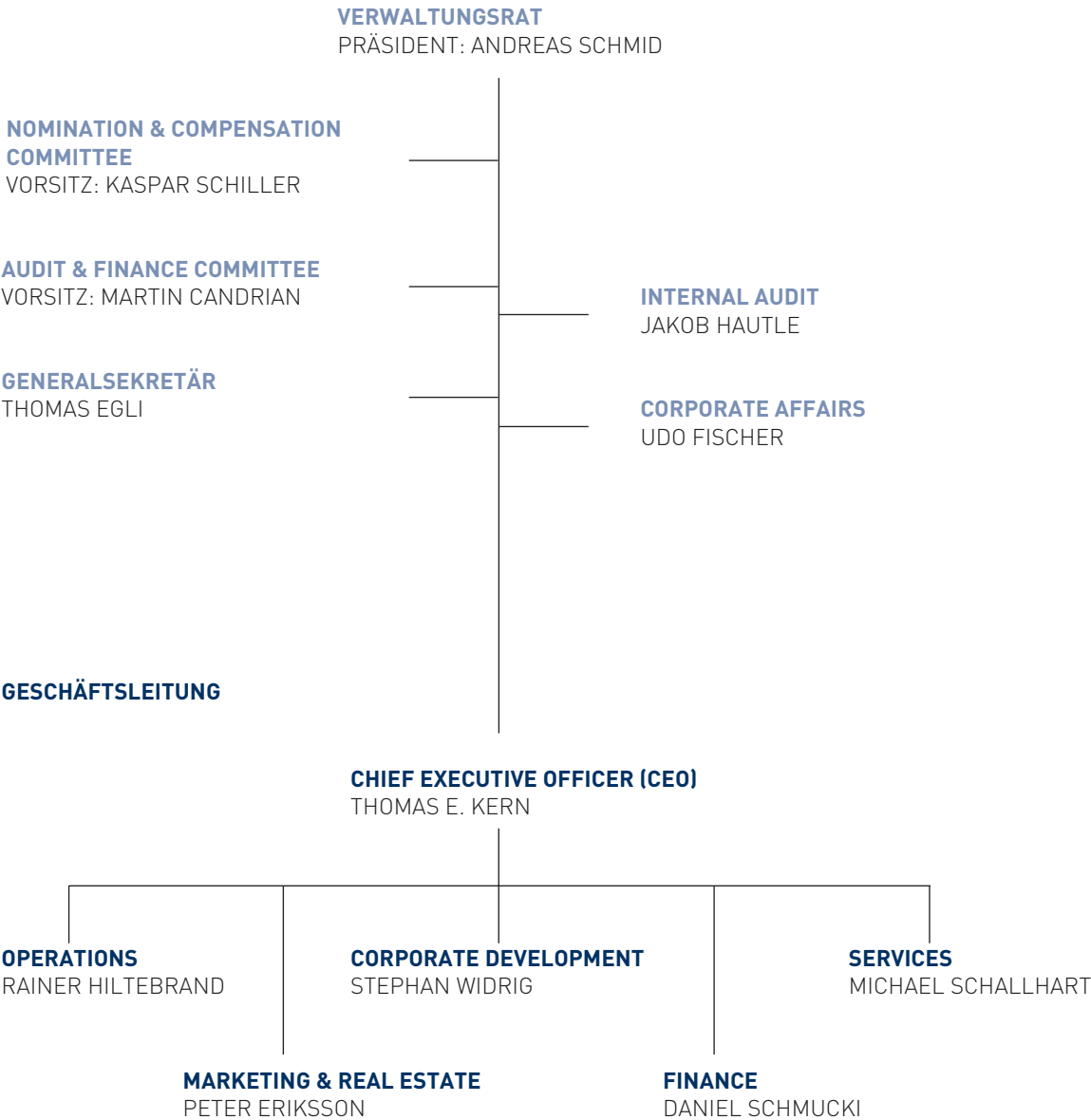
Investor Relations:

Michael Ackermann, michael.ackermann@unique.ch

Corporate Communications:

Sonja Zöchling, sonja.zoechling@unique.ch

Organisation



Verwaltungsrat**Präsident**

Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates der
Oettinger Imex AG (Davidoff Group)

Vizepräsident

Dr. Lukas Briner
Direktor der Zürcher Handelskammer; vom Regierungsrat des Kantons Zürich in den Verwaltungsrat delegiert

Mitglieder

Martin Candrian
Präsident des Verwaltungsrates der
Candrian Catering AG

Rita Fuhrer
Regierungsrätin, Volkswirtschaftsdirektorin des
Kantons Zürich; vom Regierungsrat des Kantons
Zürich in den Verwaltungsrat delegiert

Ulrik Svensson (ab 17. April 2008)
Chief Executive Officer der
Melker Schörling AB, Stockholm

Dr. Elmar Ledergerber
Stadtpräsident der Stadt Zürich

Dr. Kaspar Schiller
Rechtsanwalt, Partner in der Kanzlei
Schiller Denzler Dubs, Winterthur

Dr. Martin Wetter
vom Zürcher Regierungsrat in den
Verwaltungsrat delegiert

Generalsekretär

Thomas Egli



**Karl Marthaler, 56, Obmann Wildhüter,
Nil, 2.5, Jagdhund**
arbeitet seit 3 Jahren bei Unique (Flughafen Zürich AG)
→ ab Seite 83



Umfassendes Risk Management

Die Flughafen Zürich AG hat die Sicherstellung eines umfassenden Risk Managements als strategisches Unternehmensziel formuliert und sich zu einer ganzheitlichen und systematischen Risikobewältigung verpflichtet. Das Risk Management bei der Flughafen Zürich AG sorgt für einen disziplinierten und bewussten Umgang mit Risiken. Es gewährleistet die Transparenz über alle mit der Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken sowie die laufende Verbesserung und Kontrolle der Risikosituation.

Das Unique-Risk-Management-System

Als Instrument der Corporate Governance hat die Flughafen Zürich AG ein Risk-Management-System erarbeitet und per 1. Dezember 2000 in Kraft gesetzt. Das Unique-Risk-Management-System ist das Führungs- und Arbeitsinstrument für die unternehmerische Risikobewältigung. Es enthält folgende Elemente:

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

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

• Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Chief Risk Officer

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung tragen die aktienrechtliche Gesamtverantwortung für die Existenz- und Rentabilitätssicherung. Dem Verwaltungsrat obliegt dabei die Oberaufsicht über das Risk Management, die er mit dem Instrument der internen Revision ausübt. Der Chief Financial Officer ist gleichzeitig der Risk-Management-Beauftragte der Geschäftsleitung (Chief Risk Officer).

• Fachstelle Risk Management

Die zentrale Risk-Management-Stelle wird vom Corporate Risk Manager geleitet. Der Corporate Risk Manager ist dem Chief Risk Officer direkt unterstellt. Die Fachstelle unterstützt die Linienstellen in allen Belangen des Risk Managements und ist zuständig für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Risk-Management-Systems.

• Linienstellen (Bereiche und Corporate Centers)

Die Linienstellen tragen in Einheit mit der Linienverantwortung auch die Verantwortung für die Risiken und bearbeiten diese operativ im Rahmen des Risk-Management-Systems (Risk-Owner-Konzept).

• Fachstellen

Die Fachstellen übernehmen in Abstimmung mit der Fachstelle Risk Management eine spezifische, risikobezogene Querschnittsfunktion im Unternehmen, zum Beispiel Cash Management, operationelle Sicherheit, Arbeitssicherheit, Informationssicherheit, Brandschutz oder Notfallplanung.

Das **Risk-Management-System** wird periodisch überprüft, um sicherzustellen, dass Veränderungen im kaufmännischen und regulatorischen Umfeld sowie bei der Unternehmensstruktur ausreichend berücksichtigt werden. Im dritten Quartal 2008 wurde eine umfassende Überprüfung eingeleitet. Ziel ist es, die Zweckmässigkeit des aktuellen, seit seiner Einführung im Dezember 2000 ohne wesentliche Änderungen betriebenen Risk-Management-Systems zu bestimmen und erkannte Verbesserungsmöglichkeiten bis Ende 2009 umzusetzen.

Bei der **Risikoberichterstattung** wird jedes identifizierte Risiko im Detail beschrieben und sowohl auf die Eintretenswahrscheinlichkeit als auch im Hinblick auf die möglichen betrieblichen und finanziellen Auswirkungen bewertet. Zudem wird ein Massnahmenplan definiert, der festhält, wie das entsprechende Risiko minimiert werden kann. Die definierten Massnahmen werden laufend überwacht.

Aktuelle Risikosituation

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

1. Rechtliche Rahmenbedingungen

Verschiedene innen- und aussenpolitische Restriktionen könnten dazu führen, dass die Flughafen Zürich AG die Chancen der im Rahmen der 5. Baustappe getätigten Investitionen nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen:

1.1. Kantonale Initiativen zur Anpassung des Zürcher Flughafengesetzes

1.1.1. Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich»

Die 2007 eingereichte Volksinitiative für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms rund um den Flughafen Zürich («Verteilungsinitiative») verlangt, dass sich der Kanton Zürich im Rahmen seiner Kompetenzen für eine möglichst ausgeglichene Verteilung der Flugbewegungen auf die verschiedenen An- und Abflugrouten mittels Zeitfenstern und einer Rotation einsetzt. Im Dezember 2007 hat der Zürcher Regierungsrat die Ablehnung der Initiative beantragt. Der Zürcher Kantonsrat hat am 23. Februar 2009 mit grosser Mehrheit die Ablehnung des Volksbegehrens beschlossen. Die Volksabstimmung findet voraussichtlich im September 2009 statt.

Eine Umsetzung der Forderungen dieser Initiative würde die Gestaltung der Flugregimes am Flughafen Zürich erheblich erschweren. Die Initiative ist zudem aus sicherheitstechnischen Überlegungen nicht vollständig umsetzbar. Die Lage der Pisten sowie topografische Gegebenheiten machen An- beziehungsweise Abflüge in sämtliche Himmelsrichtungen unmöglich. Zusätzlich kann eine allfällige Umsetzung der Initiative zu neuen Lärmbetroffenen und damit zu zusätzlichen Entschädigungsforderungen führen.

1.1.2. Behördeninitiative «Beschränkung der Flugbewegungen bei 320'000 pro Jahr und mindestens acht Stunden Nachtsperrezeit»

Die im Juli 2006 von 69 Gemeinden eingereichte Behördeninitiative verlangt eine Beschränkung der Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr und mindestens acht Stunden Nachtsperrezeit. Im November 2006 hat der Zürcher Kantonsrat die Initiative vorläufig unterstützt. Der Zürcher Regierungsrat hat seinerseits die Initiative im Mai 2008 zur Ablehnung empfohlen. Diesem Antrag hat sich der Zürcher Kantonsrat am 23. Februar 2009 mit deutlicher Mehrheit angeschlossen – die Initiative ist damit definitiv und abschliessend erledigt.

Eine Beschränkung auf 320'000 Flugbewegungen pro Jahr hätte bei Erreichen dieses Grenzwerts jegliches Wachstum im Flugverkehr verhindert. Eine Verlängerung der Nachtsperre um mindestens eine Stunde hätte den Hub Zürich insgesamt gefährdet, da in diesem Fall Starts und Landungen bereits ab 22 Uhr nicht mehr möglich gewesen wären und die Swiss ihren heutigen Netzbetrieb wohl nicht mehr hätte aufrecht erhalten können.

1.1.3. Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten»

Die im November 2006 eingereichte Behördeninitiative von 42 Gemeinden verlangt, dass sich der Kanton Zürich im Rahmen seiner Kompetenzen dafür einsetzt, Neu- und Ausbauten von Pisten zu verhindern. Diese Initiative wurde im Juli 2007 vom Zürcher Kantonsrat vorläufig unterstützt. Der Zürcher Regierungsrat hat die Initiative im September 2008 zur Ablehnung empfohlen. Der Zürcher Kantonsrat hat am 23. Februar 2009 Unterstützung der Initiative beschlossen. Da gegen diesen Beschluss das Kantonsratsreferendum ergriffen wurde, wird das Geschäft voraussichtlich im September 2009 dem Stimmbürger zur Abstimmung vorgelegt werden.

Die Flughafen Zürich AG verfolgt die kantonalen Bestrebungen zur Anpassung des Flughafengesetzes sehr genau. Sie schätzt mögliche Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit laufend neu ein und erarbeitet daraus entsprechende Entwicklungsszenarien. Die Flughafen Zürich AG ist darauf vorbereitet, den wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens auch bei einem allenfalls künstlich verknüpften Angebot erfolgreich zu gestalten.

1.2. Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

Am 16. Dezember 2008 stellte der Kanton Zürich die Ergebnisse des Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) 2007 der Öffentlichkeit vor. Der ZFI ist ein Mass für die Anzahl vom Fluglärm tagsüber stark belasteter und nachts stark gestörter Personen. Der Regierungsrat legte in seinem im November 2007 von der Zürcher Bevölkerung gutgeheissenen Gegenvorschlag zur Plafonierungsinitiative die Höchstzahl – den so genannten Richtwert – bei 47'000 Personen fest. Der Richtwert wurde 2007 mit 46'329 Personen nahezu erreicht. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde in der Folge vom Regierungsrat des Kantons Zürich beauftragt, innerhalb eines Jahres Massnahmen vorzulegen, um ein weiteres Ansteigen des ZFI zu verhindern. Letztlich wird der Bund über die Umsetzung allfälliger flugbetrieblicher Massnahmen entscheiden müssen.

1.3. Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) als Grundlage für ein definitives Betriebsreglement

Die Flughafen Zürich AG sieht den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) als Chance, die Grundlage für ein definitives Betriebsreglement zu schaffen und damit sowohl für den Flughafen als auch für die umliegende Bevölkerung Rechts- und Planungssicherheit zu erreichen. Im Rahmen dieses Prozesses kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch Entscheidungen getroffen werden, welche dazu führen könnten, dass die Flughafen Zürich AG die verfügbare Infrastruktur nicht optimal nutzen kann oder dass zusätzliche Kosten auf sie zukommen.

Der Bund hat Anfang Juli 2008 überraschend bekannt gegeben, dass im SIL-Prozess auf die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste verzichtet wird. Die raumplanerische Sicherung hätte vorerst nur dazu gedient, Einzonungen von Bauland zu verhindern und so den für eine allfällige Parallelpiste benötigten Raum vor dem Bau von Siedlungen zu schützen. Ohne diese Raumsicherung dürfte der Handlungsspielraum für Anpassungen des Flughafens Zürich an künftige Mobilitätsbedürfnisse je länger, desto schwieriger werden.

Die Flughafen Zürich AG stellt auch in Zukunft alle notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen zur wirkungsvollen Unterstützung des SIL-Prozesses zur Verfügung.

1.4. Aufsichtsrechtliche Verfügungen im Zusammenhang mit An- und Abflugverfahren

Verfügungen, die zum Beispiel aufgrund von Sicherheitsüberlegungen erlassen werden, könnten zu weiteren Kapazitätseinschränkungen führen und damit die geschäftliche Entwicklung beeinträchtigen.

Am 3. Juli 2008 hat das BAZL das Gesuch der Flughafen Zürich AG für ein alternatives Anflugverfahren von Norden, den «gekröpften Nordanflug», abgelehnt, weil dieses nicht das gleiche Sicherheitsniveau erreiche wie ein Präzisionsanflug mit Instrumentenlandesystem.

1.5. Eine mögliche weitere Verschärfung der deutschen Durchführungsverordnung (DVO)

Eine weitere Verschärfung der deutschen Durchführungsverordnung (DVO) könnte zu weiteren Kapazitätseinschränkungen führen und damit die unternehmerische Entwicklung deutlich beeinträchtigen. Nach der Ablehnung des gekröpften Nordanflugs durch das BAZL am 3. Juli 2008 ist momentan nicht mit einer weiteren Verschärfung der DVO zu rechnen.



1.6. Rechtsverfahren

Gegen die Verfügungen des BAZL bzw. des UVEK betreffend das vorläufige Betriebsreglement und die Installation eines Instrumentenlandesystems für die Piste 34 sind zahlreiche Beschwerden eingegangen. Die Beschwerdeführer fordern Einschränkungen der Betriebszeiten, der Pistenbenutzung und der Bewegungen sowie Restriktionen auf den An- und Abflugrouten. Die beiden Verfahren wurden vereinigt und sind beim Bundesverwaltungsgericht hängig. Sollte das Bundesverwaltungsgericht oder das Bundesgericht in letzter Instanz entgegen unseren Erwartungen diesen Forderungen wenn auch nur teilweise stattgeben, so würde dies den Betrieb erschweren.

1.7. Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Die laufende erste Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG) zielt unter anderem darauf ab, die gesetzlichen Grundlagen zur Ausgestaltung der Flughafengebühren zu überarbeiten. Die Vernehmlassung zu dieser geplanten Gesetzesanpassung ist im Oktober 2008 abgeschlossen worden. Die weiteren Details werden in einer Verordnung geregelt werden.

Das neue Recht wird unter anderem die Berechnungsbasis und -methodik für die Flughafengebühren neu definieren. Es ist wahrscheinlich, dass die Revision eine Änderung der heute angewandten Berechnungsbasis für die Festlegung der Flughafengebühren mit sich bringen. Die neue Verordnung mit den detaillierten Regelungen wird voraussichtlich nicht vor 2011 in Kraft treten.

2. Nachfragerückgang

Die Auswirkungen der aktuellen Wirtschaftskrise werden viele Branchen treffen. Die konkreten Auswirkungen auf die Schweizer Wirtschaft und speziell auf das Reiseverhalten sind nur schwer abschätzbar. Die Flughafen Zürich AG ist auf verschiedene Verkehrsszenarien vorbereitet und wird je nach Entwicklung frühzeitig entsprechende Massnahmen auslösen.

Daneben hat die Erfahrung der letzten Jahre gezeigt, dass der Luftverkehr ein wachsendes, wenn auch volatiles Geschäft ist, das kurzfristig sensitiv auf externe Ereignisse wie zum Beispiel Terroranschläge oder Epidemien (Sars, Vogelgrippe) reagiert. Solche externen Ereignisse könnten vorübergehend zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen.

3. Weiterhin steigende Sicherheitsvorschriften

Mit der Einführung der neuen Zutrittsordnung zum sensitiven Bereich des Flughafens per 1. Juli 2008 wird die durch die bilateralen Verträge verbindlich gewordene EU-Verordnung 2320/2002 «Staff Screening» erfüllt. Die Umsetzung verursacht in den Jahren 2007 bis 2009 Investitionskosten von rund 30 Millionen Franken. Durch die systematischen Kontrollen sind zudem sowohl die direkten als auch die indirekten Betriebskosten gestiegen.

Zusätzliche Sicherheitsauflagen können auch in Zukunft zu steigenden Sicherheitskosten und reduzierten Erträgen im Kommerzgeschäft führen. Insbesondere aufgrund der Zeitverzögerung zwischen dem Anfall der Kosten und der frühstmöglichen Refinanzierung über höhere Sicherheitsgebühren kann ein negativer Einfluss auf das Ergebnis nicht ausgeschlossen werden.

4. Hubcarrier

Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist Zürich in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hubcarriers abhängig. Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Die Swiss trägt am Flughafen Zürich mit rund 53 Prozent (2007: 51 Prozent) der Flugbewegungen und mit rund 57 Prozent (2007: 55 Prozent) der Passagiere zum Verkehrsaufkommen bei. Dank der erfolgreichen Integration der Swiss in den Lufthansa-Konzern ist das Risiko eines Ausfalls des Hubcarriers aus wirtschaftlichen Gründen als gering einzuschätzen. Kapazitätsreduktionen sind in einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld jedoch stets möglich.

5. Lärmentschädigungen und Lärmschutzmassnahmen

Aufgrund von Art. 679 und 684 ZGB (Zivilgesetzbuch) in Verbindung mit Art. 36a LFG (Luftfahrtgesetz) und dem Enteignungsgesetz des Bundes hat die Flughafen Zürich AG Kosten für formelle Enteignungen und aufgrund von Art. 20 f. USG (Umweltschutzgesetz) Kosten für Lärmschutzmassnahmen (Schallschutzkosten) zu tragen. Das Überschreiten der seit 1. Juni 2001 gültigen Immissionsgrenzwerte für Zivilflughäfen ist gemäss heutiger Rechtsprechung eine von mehreren Voraussetzungen für allfällige derartige Ansprüche. Die Betriebskonzession und das Umweltrecht bilden die Grundlage, um die durch solche Forderungen entstandenen Kosten über Luftverkehrsgebühren (lärmbabhängige Landetaxe oder Zuschläge auf Passagiergebühren) zu refinanzieren.

5.1. Lärmschutzmassnahmen

Für den Flughafen Zürich liegen weder ein genehmigtes Schallschutzkonzept noch ein gültiger Lärmbelastungskataster vor, welche als rechtliche Basis für den Umfang und den Ablauf von Lärmsanierungen (Schallschutzmassnahmen) in der Umgebung des Flughafens Zürich herangezogen werden könnten. Das Bundesgericht hat jedoch festgehalten, dass dies den Konzessionsnehmer nicht daran hindern soll, mit der Realisierung von Schallschutzmassnahmen dort zu beginnen, wo diese unbestritten sind. Der Umfang und die Abwicklung solcher Lärmschutzmassnahmen können von der Flughafen Zürich AG vorläufig selbst bestimmt werden respektive sind abhängig vom zukünftigen, definitiven Betriebsreglement des Flughafens. Bis heute hat die Flughafen Zürich AG rund 101,7 Millionen Franken für Schallschutzmassnahmen ausgegeben. Die mutmasslich verbleibenden Kosten für Lärmschutzmassnahmen (Sanierung weiterer Gebiete sowie Rückvergütungen an Hauseigentümer, welche auf eigene Kosten Lärmschutzfenster eingebaut haben) dürften auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements rund 138,3 Millionen Franken betragen. Weiter erarbeitet die Flughafen Zürich AG derzeit ein Konzept für Rückerstattungen von durch Hauseigentümer finanzierten Schallschutzmassnahmen.

5.2. Formelle Enteignungen

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

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Case») per 30. Juni 2008 auf insgesamt 759,8 Millionen Franken (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), womit die gesamten Kosten unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken lagen.

Da per Mitte Jahr trotz oben genannter Schätzung von 759,8 Millionen Franken die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall («Negative Case») den Schwellenwert von 1,1 Milliarden Franken überstiegen (Prämisse dafür war, dass die noch offenen Grundsatzfragen gegen die Flughafen Zürich AG entschieden werden), trat die gemäss Zusatzvertrag (siehe nachfolgender Punkt 5.7.) vereinbarte Vorfinanzierung des Kantons Zürich für «alte» Lärmverbindlichkeiten per 30. Juni 2008 in Kraft. Für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung dieser «alten» Lärmverbindlichkeiten erhielt der Kanton Zürich per 30. Juni 2008 gemäss den Bestimmungen des Zusatzvertrages einen Teil des Airport Zurich Noise Fund (115,4 Millionen Franken). Dieser Betrag wurde in der Konzernrechnung als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert und stellt einen Teil der Kosten für «alte» Lärmverbindlichkeiten dar, welche ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt werden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinnahmte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits

finanziert waren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese «alten» Entschädigungen.

Ebenfalls ab diesem Zeitpunkt erhält der Kanton Zürich den aufgrund des Zusatzvertrages definierten Anteil von 47 Prozent der vereinnahmten Lärmgebühren. Somit erscheint dieser Anteil der Lärmgebühren nicht mehr in der Erfolgsrechnung der Flughafen Zürich AG.

Basierend auf der obigen Schätzung der Lärmkosten und der Auslösung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich wurde in der Konzernrechnung per 30. Juni 2008 ein Betrag von 125,5 Millionen Franken (Barwert) für formelle Enteignungsentschädigungen (Nominalbetrag 150,1 Millionen Franken) zurückgestellt. Dieser Betrag betrifft die «neuen» Lärmverbindlichkeiten der Flughafen Zürich AG. Der Barwert dieser zu erwartenden Kosten wurde gleichzeitig und in gleicher Höhe als immaterieller Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung aktiviert.

Auf den 31. Dezember 2008 hat sich an der Schätzung von 759,8 Millionen Franken keine Veränderung ergeben. Per Bilanzstichtag hat die Flughafen Zürich AG insgesamt Kosten für formelle Enteignungen von 239,0 Millionen Franken aktiviert und weist Rückstellungen für formelle Enteignungen von 125,8 Millionen Franken sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Schallschutzkosten von 118,8 Millionen Franken aus.

Ausführlichere Erläuterungen zum Ausweis der Lärmthematik sind im Finanzteil dieses Geschäftsberichtes ersichtlich.

5.3. Refinanzierung und Wettbewerbsfähigkeit

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über lärmrelevante Gebühren. Wichtigste Gebühr für die Refinanzierung ist die lärmabhängige Passagier-tax von 5 Franken. Würden sich die Kosten deutlich über der erwähnten geschätzten Grössenordnung bewegen, so müsste diese Gebühr mittelfristig angehoben werden, um die erwarteten Kosten decken zu können. Die Kosten für formelle Enteignungen werden als immaterieller Vermögenswert aktiviert.

5.4. Behandlung der Lärmthematik in der Konzernrechnung nach International Financial Accounting Standards (IFRS)

Die verursachergerecht erhobenen Lärmgebühren sowie die Ausgaben für Lärmschutzmassnahmen und Betriebskosten im Zusammenhang mit Fluglärm werden über die Erfolgsrechnung verbucht.

5.4.1. Lärmschutzmassnahmen

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

5.4.2. Formelle Enteignungen

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

5.5. Behandlung der Lärmthematik im Einzelabschluss nach Obligationenrecht (OR)

Auch im Einzelabschluss nach OR qualifizieren die Kosten für die formellen Enteignungen als immaterieller Vermögenswert. Die Aktivierung wird spätestens dann vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. Spätestens in diesem Zeitpunkt erfolgt eine Passivierung in gleicher Höhe. Für die Verpflichtungen aus Lärmschutzmassnahmen werden angemessene Rückstellungen gebildet. Die Gesamtamortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Darüber hinaus werden fallweise und in dem Umfang Sonderabschreibungen vorgenommen, in dem die erfolgswirksam erfassten Lärmgebühren die Kosten für Lärmschutzmassnahmen und weitere Betriebskosten in einer Periode überschreiten. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Kosten (Lärmschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten) verbleibender Saldo von Gebühreneinnahmen wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt.

5.6. Risiken für die Flughafen Zürich AG aufgrund der Lärmthematik

Die Flughafen Zürich AG hat wie dargestellt das Recht, die im Zusammenhang mit Fluglärm anfallenden Kosten über Gebühren zu refinanzieren. Langfristig ist damit die Refinanzierbarkeit der Kosten gewährleistet. Es bestehen grundsätzlich für die Gesellschaft in diesem Zusammenhang zwei Risiken:

5.6.1. Das Risiko einer Finanzierungslücke

Erfolgt der zeitliche Anfall der Lärmkosten schneller als von der Flughafen Zürich AG geplant, oder fallen die Kosten höher aus als erwartet, kann eine Finanzierungslücke entstehen, welche die Flughafen Zürich AG allenfalls nicht mit den vorhandenen Kreditlimiten abdecken könnte.

5.6.2. Das Risiko der Auswirkungen der Lärmthematik auf die Konzernrechnung (nach IFRS) und den Einzelabschluss (nach OR)

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

Die Flughafen Zürich AG begegnet diesen Risiken folgendermassen:

5.7. Reduktion und Beschränkung der Risiken aus Fluglärm

Am 8. März 2006 wurde zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich ein Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 unterzeichnet, welcher die dargestellten Risiken der Gesellschaft im Zusammenhang mit Fluglärm nachhaltig reduzieren und beschränken soll. Die wesentlichen Elemente dieses Vertrages beinhalten:

5.7.1. Die Gesellschaft verpflichtete sich, Massnahmen umzusetzen, mit denen eine bilanzielle und finanzielle Tragbarkeit von Risiken im Zusammenhang mit Fluglärm in der Grössenordnung von rund 1,1 Milliarden Franken geschaffen wird. Die Generalversammlung vom 11. April 2006 bewilligte auf Antrag des Verwaltungsrates eine genehmigte Kapitalerhöhung im Marktwert von rund 300 Millionen Franken, um das Eigenkapital der Gesellschaft zu stärken. Der Gesellschaft flossen Mittel aus dieser Kapitalerhöhung vom 10. Mai 2006 von netto 310,3 Millionen Franken zu. Da die Gesellschaft bis auf weiteres keine Verwendung für diese Mittel hatte, konnte gleichentags das ausstehende Darlehen gegenüber dem Kanton Zürich von 300 Millionen Franken vorzeitig und ohne Zusatzkosten zurückbezahlt werden. Zudem konnte die Gesellschaft eine für die Abdeckung einer allfälligen Finanzierungslücke notwendige Kreditlimite von 200 Millionen Franken beschaffen.

5.7.2. Gemäss Zusatzvertrag übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alter» Lärmverbindlichkeiten, wenn bei der Auszahlung der ersten formellen Enteignungsentschädigungen das Risiko besteht, dass die gesamten, im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Ent-

eignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), in einem angenommenen schlechtesten Fall («Negative Case») den Betrag von 1,1 Milliarden übersteigen («Schwellenwert»). «Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, die vor Juni 2001 entstanden sind. Der Kanton Zürich übernimmt für diese Lärmverbindlichkeiten die Vorfinanzierung, da er bis zu diesem Zeitpunkt Inhaber der Betriebskonzession war und damit für «alte» Lärmverbindlichkeiten im Aussenverhältnis haftet. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese Entschädigungen. Sie werden somit auch nicht mehr aktiviert.

5.7.3. Der Schwellenwert unterliegt einem jährlichen Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG. Der Schwellenwert per 31. Dezember 2008 lag leicht über dem ursprünglichen Betrag von 1,1 Milliarden Franken und hatte keine Auswirkung auf die Vorfinanzierung des Kantons Zürich.

5.7.4. Sinkt im Laufe der Verfahren das unter Punkt 5.7.2. erwähnte Risiko definitiv unter den Betrag von 1,1 Milliarden Franken, übernimmt die Flughafen Zürich AG die verbleibenden «alten» Lärmverbindlichkeiten und die damit verbundenen Gebühren zurück.

Das Ziel dieser Vereinbarung ist somit, das Gesamtrisiko der Flughafen Zürich AG in Bezug auf die Lärmthematik auf «neue» Lärmverbindlichkeiten zu beschränken. Mit der durchgeführten Kapitalerhöhung und der Bereitstellung einer speziellen Kreditlimite wurde gleichzeitig die bilanzielle und finanzielle Voraussetzung geschaffen, um allfällige Lärmverbindlichkeiten bis zu 1,1 Milliarden Franken zu tragen.

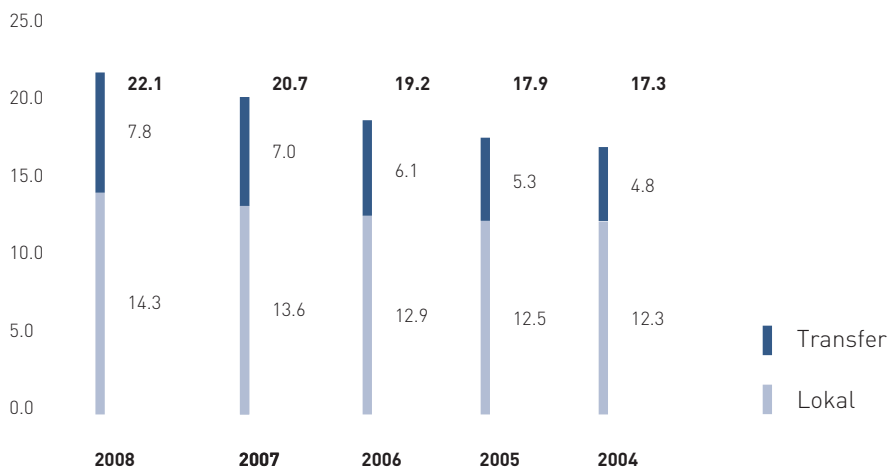


Christian Wüthrich, 46, Captain,
arbeitet seit 19 Jahren bei Swiss International Air Lines AG
→ ab Seite 83



Passagiere

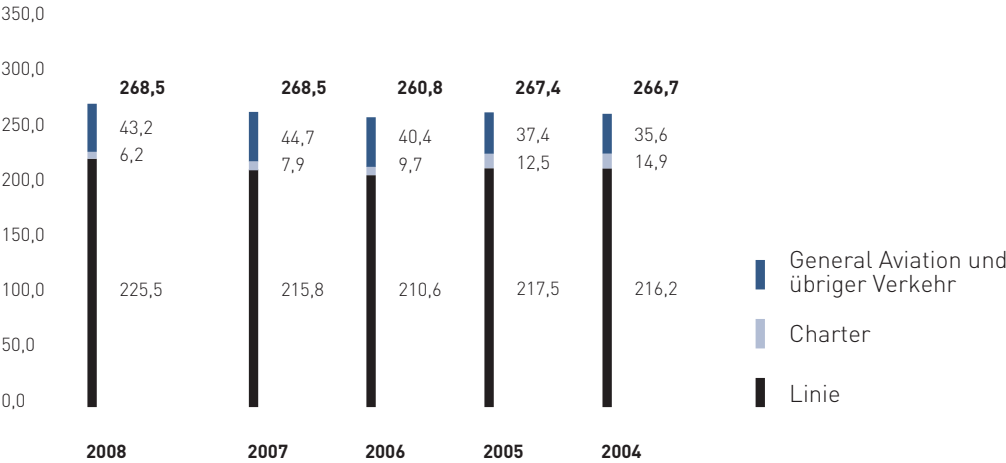
	2008	2007	2006	2005	2004
Total Passagiere	22'099'233	20'739'113	19'237'216	17'884'652	17'252'906
Veränderung in %	6,6	7,8	7,6	3,7	1,3
Nach Art der Passagiere					
Airline Passagiere	22'043'768	20'682'094	19'185'989	17'835'291	17'206'742
Veränderung in %	6,6	7,8	7,6	3,7	1,4
Lokal Passagiere	14'263'306	13'643'601	12'942'023	12'468'199	12'323'227
Veränderung in %	4,5	5,4	3,8	1,2	12,1
Transfer Passagiere	7'759'300	6'989'922	6'114'226	5'286'570	4'809'390
Veränderung in %	11,0	14,3	15,7	9,9	[18,3]
Transit Passagiere	21'162	48'571	129'740	80'522	74'125
Veränderung in %	[56,4]	[62,6]	61,1	8,6	[24,3]
General Aviation & andere Passagiere	55'465	57'019	51'227	49'361	46'164
Veränderung in %	[2,7]	11,3	3,8	6,9	[4,0]
Nach Art des Verkehrs					
Linienverkehr	21'219'656	19'534'395	17'843'548	16'284'752	15'313'073
Veränderung in %	8,6	9,5	9,6	6,3	0,7
Traditionelle Luftverkehrsgesellschaften	18'962'206	17'780'637	16'221'750	14'859'211	13'800'433
Veränderung in %	6,6	7,9	9,2	7,7	[2,9]
Low Cost Carriers	2'257'450	1'753'758	1'361'168	1'425'541	1'512'640
Veränderung in %	28,7	28,8	[4,5]	[5,8]	54,0
Charterverkehr	824'112	1'147'699	1'342'441	1'550'539	1'893'669
Veränderung in %	[28,2]	[14,5]	[13,4]	[18,1]	6,6
General Aviation & übriger Verkehr	55'465	57'019	51'227	49'361	46'164
Veränderung in %	[2,7]	11,3	3,8	6,9	[4,0]
Nach Herkunft & Ziel (nur Airline Passagiere)					
Europa	17'028'734	15'937'891	14'752'426	13'559'627	12'835'196
Veränderung in %	6,8	8,0	8,8	5,6	2,7
Interkontinental	5'015'034	4'744'203	4'433'563	4'275'664	4'371'546
Veränderung in %	5,7	7,0	3,7	[2,2]	[2,5]
Nordamerika	1'627'789	1'665'942	1'519'604	1'416'844	1'416'307
Veränderung in %	[2,3]	9,6	7,3	0,0	[1,4]
Asien	2'285'143	2'044'548	1'935'510	1'851'763	1'882'254
Veränderung in %	11,8	5,6	4,5	[1,6]	[0,8]
Afrika	865'467	813'397	782'212	798'946	828'267
Veränderung in %	6,4	4,0	[2,1]	[3,5]	[5,5]
Lateinamerika	236'635	220'316	196'237	208'111	244'718
Veränderung in %	7,4	12,3	[5,7]	[15,0]	[9,8]
Sitzladefaktor (SLF, in %)	70,6	70,1	69,8	66,7	65,1
Veränderung in %	0,8	0,4	4,7	2,4	0,5
Passagiere pro Bewegung (nur Passagierflugzeugbewegungen)	95,4	92,7	87,4	78,0	74,7
Veränderung in %	2,9	6,0	12,2	4,4	3,0

Passagierentwicklung
(Passagiere in Millionen)


Flugbewegungen

	2008	2007	2006	2005	2004
Total Flugbewegungen	274'991	268'476	260'786	267'363	266'660
Veränderung in %	2,4	2,9	[2,5]	0,3	[1,0]
Nach Betriebsart					
Linie & Charter	231'775	223'745	220'342	229'980	231'086
Veränderung in %	3,6	1,5	[4,2]	[0,5]	[1,5]
Passagierflugzeuge	230'982	223'043	219'436	228'781	230'370
Veränderung in %	3,8	1,6	[4,1]	[0,7]	[1,6]
Frachtflugzeuge	793	702	906	1'199	716
Veränderung in %	13,0	[22,5]	[24,4]	67,5	31,9
General Aviation & Übrige	43'216	44'731	40'444	37'383	35'574
Veränderung in %	[3,4]	10,6	8,2	5,1	2,3
Nach Verkehrsart					
Linienverkehr	225'546	215'774	210'634	217'494	216'224
Veränderung in %	4,5	2,4	[3,2]	0,6	[1,8]
Traditionelle Luftverkehrsgesellschaften	205'962	199'921	197'368	198'320	194'263
Veränderung in %	3,0	1,3	[0,5]	2,1	[7,0]
Low Cost Carriers	19'584	15'853	13'266	19'174	21'961
Veränderung in %	23,5	19,5	[30,8]	[12,7]	95,1
Charterverkehr	6'229	7'971	9'708	12'486	14'862
Veränderung in %	[21,9]	[17,9]	[22,2]	[16,0]	2,5
General Aviation & Übrige	43'216	44'731	40'444	37'383	35'574
Veränderung in %	[3,4]	10,6	8,2	5,1	2,3
Nach Herkunft & Ziel (nur Bewegungen von Airlines)					
Europa	202'346	195'527	193'221	203'670	204'890
Veränderung in %	3,5	1,2	[5,1]	[0,6]	[1,1]
Interkontinental	29'429	28'218	27'121	26'310	26'196
Veränderung in %	4,3	4,0	3,1	0,4	[4,3]
Nordamerika	9'626	10'052	9'280	8'463	8'089
Veränderung in %	[4,2]	8,3	9,7	4,6	[6,5]
Asien	12'919	11'628	11'421	10'812	10'853
Veränderung in %	11,1	1,8	5,6	[0,4]	[1,4]
Afrika	5'780	5'534	5'524	5'943	6'108
Veränderung in %	4,4	0,2	[7,1]	[2,7]	[6,4]
Lateinamerika	1'104	1'004	896	1'092	1'145
Veränderung in %	10,0	12,1	[17,9]	[4,6]	[4,3]
Durchschnittliches MTOW (maximales Abfluggewicht)	78,8	76,6	73,8	68,3	68,2
Veränderung in %	2,9	3,7	8,1	0,1	[1,3]

Entwicklung der Flugbewegungen
(Flugbewegungen in Tausend)

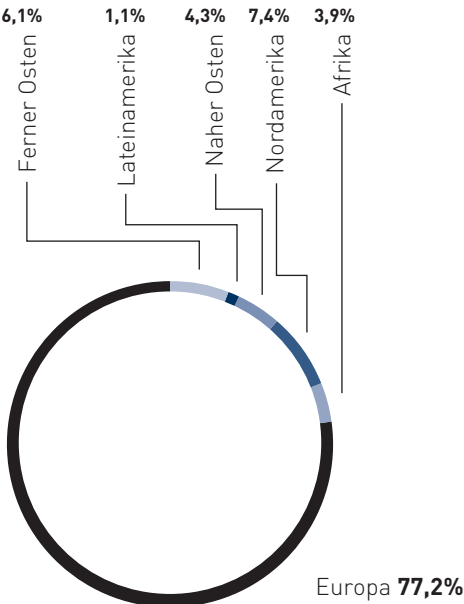


Fracht und Post

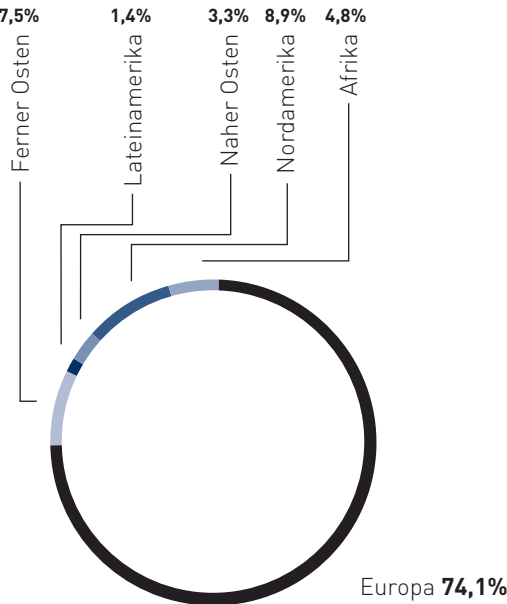
	2008	2007	2006	2005	2004
Fracht in Tonnen	387'671	374'264	363'325	372'415	363'537
Veränderung in %	3,6	3,0	(2,4)	2,4	(6,7)
Nach Art des Transportes					
Luftfracht	276'338	264'615	257'057	266'401	257'601
Veränderung in %	4,4	2,9	(3,5)	3,4	(9,2)
Camion Transport	111'333	109'649	106'268	106'015	105'936
Veränderung in %	1,5	3,2	0,2	0,1	(0,1)
Post in Tonnen	32'172	25'343	22'853	21'475	22'963
Veränderung in %	26,9	10,9	6,4	(6,5)	6,1

	2008	2007	2006	2005	2004
Anzahl Fluggesellschaften					
Linienverkehr	66	72	73	78	76
Charterverkehr	22	28	30	42	42
Destinationen Linienverkehr (Städte)					
Europa	115	108	106	100	91
Afrika	21	20	15	15	15
Asien	19	16	16	18	18
Nordamerika	13	13	12	12	12
Süd-/Zentralamerika	6	2	2	3	3
Total	174	159	151	148	139
Destinationen Linienverkehr (Länder)					
Europa	34	36	35	35	35
Afrika	10	10	10	11	11
Asien	14	14	14	16	16
Nordamerika	2	2	2	2	2
Süd-/Zentralamerika	5	2	2	3	3
Total	65	64	63	67	67

Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen



Herkunft und Ziel nach Passagieren



Fluggesellschaften in Zürich (mehr als 5 Landungen im Berichtsjahr)

Linienverkehr

Adria Airways
Aer Lingus
Aeroflot Russian International Airlines
Air Baltic
Air Berlin
Air Canada
Air France
Air Malta
Air Mauritius
Air One
Alitalia**
American Airlines
Austrian Airlines
B&H Airlines
BA Cityflyer
Blue 1
Blue Islands
British Airways
BMI Regional
Bulgaria Air
Cirrus Luftverkehrsgesellschaft
City Airline
Clickair**
Continental Airlines

Croatia Airlines
CSA, Czech Airlines
Cyprus Airways
Delta Air Lines
Deutsche Lufthansa
Easyjet
Edelweiss Air (Schweiz)
EL AL, Israel Airlines
Emirates
Finnair
Fly Niki
Germanwings
Helvetic Airways
Iberia
Intersky
Icelandair (saisonal)
Jat Airways
KLM, Royal Dutch Airlines
Korean Air
LOT, Polskie Linie Lotnicze
Macedonian Airlines
Malaysia Airlines**
Malev, Hungarian Airlines
Montenegro Airlines
Norwegian Air Shuttle*
OLT Ostfriesische Lufttransport

Pegasus
Qatar Airways
Robin Hood Aviation
Royal Air Maroc**
Royal Jordanian Airlines
SAS, Scandinavian Airlines System
Singapore Airlines
Spanair**
Sun Express
Swiss International Air Lines
TAP Portugal
Thai Airways International
Tunisair
Turkish Airlines
Ukraine International Airline
United Airlines
US Airways**

Total 67 Gesellschaften

*) = Betrieb im Jahr 2008 aufgenommen

**) = Betrieb im Verlauf 2008 eingestellt

Charter und Sonderverkehr

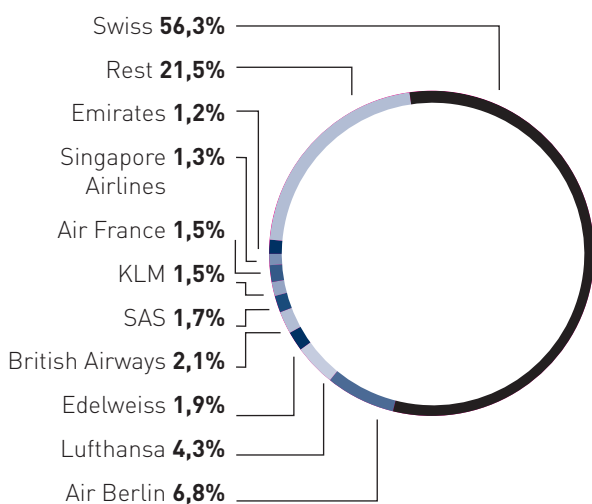
Aegean Aviation (Griechenland)
Air Alps (Schweiz)
Air Cairo (Ägypten)
Air Europa (Spanien)
Belair Airlines AG (Schweiz)
BH Air (Bulgarien)
Blue Line (Frankreich)
BSF Business Flight (Österreich)
Bulgarian Air Charter (Bulgarien)
Darwin Airline (Schweiz)

Dubrovnik Airline (Kroatien)
Farnair Hungary (Ungarn)
Farnair Switzerland (Schweiz)
Free Bird Airlines (Türkei)
Fly Hello (Schweiz)
Inter Express (Türkei)
Onur Air (Türkei)
Skywork AG (Schweiz)
Transavia (Niederlande)

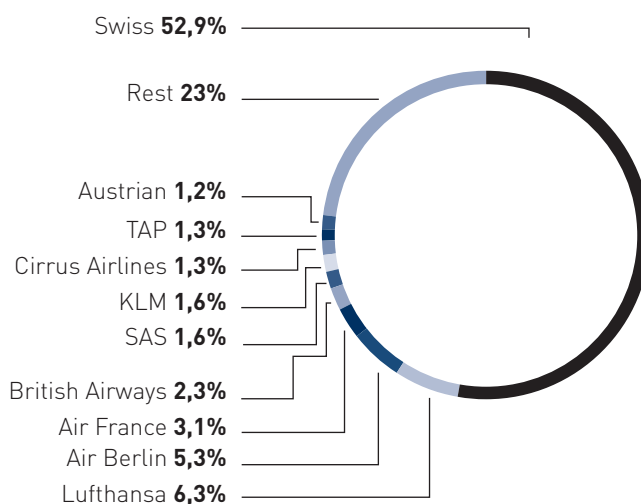
Uzbekistan Airways (Usbekistan)
Welcome Air (Österreich)
WDL Flugdienst (Deutschland)

Total 22 Gesellschaften

Passagiere nach Fluggesellschaft



Bewegungen pro Fluggesellschaft



Herkunft und Destination der Flüge nach Ländern

	Linienverkehr	Charterverkehr	Total	in %
Europa				
Belgien	4'275	8	4'283	1,8
Bosnien-Herzegowina	358	0	358	0,2
Bulgarien	898	137	1'035	0,4
Dänemark	4'216	1	4'217	1,8
Deutschland	52'250	107	52'357	22,6
Finnland	2'186	33	2'219	1,0
Frankreich	13'187	130	13'317	5,7
Griechenland	4'022	465	4'487	1,9
Grossbritannien	25'010	82	25'092	10,8
Irland	1'339	36	1'375	0,6
Island	16	0	16	0,0
Italien	14'079	61	14'140	6,1
Kroatien	1'642	19	1'661	0,7
Lettland	330	2	332	0,1
Litauen	32	0	32	0,0
Luxemburg	1'460	0	1'460	0,6
Malta	452	0	452	0,2
Mazedonien	1'117	7	1'124	0,5
Niederlande	6'676	39	6'715	2,9
Norwegen	996	6	1'002	0,4
Österreich	9'919	70	9'989	4,3
Polen	3'596	5	3'601	1,6
Portugal	3'900	11	3'911	1,7
Rumänien	733	30	763	0,3
Russische Föderation	3'351	20	3'371	1,5
Schweden	3'140	26	3'166	1,4
Schweiz	9'622	21	9'643	4,2
Serbien	2'232	1'961	4'193	1,8
Slowenien	1'983	1	1'984	0,9
Spanien	12'657	439	13'096	5,7
Tschechien	3'477	6	3'483	1,5
Türkei	3'859	677	4'536	2,0
Ukraine	730	6	736	0,3
Ungarn	3'524	6	3'530	1,5
Zypern	635	35	670	0,3
Total Europa	197'899	4'447	202'346	87,3
Davon EU	173'956	1'738	175'694	75,8
 Afrika	4'337	1'443	5'780	2,5
Ferner Osten	6'558	201	6'759	2,9
Naher/Mittlerer Osten	6'148	12	6'160	2,7
Nordamerika	9'626	0	9'626	4,2
Süd-/Zentralamerika	996	108	1'104	0,5
Total interkontinental	27'665	1'764	29'429	12,7
Gesamttotal	225'564	6'211	231'775	100,0



Verkehrszahlen

Anzahl Passagiere

	in Millionen	Veränderung in %
London Heathrow	66,9	(1,4)
Paris Charles de Gaulle	60,6	1,6
Frankfurt	53,2	(1,2)
Madrid	50,5	(2,5)
Amsterdam	47,4	(0,7)
Rom Fiumicino	34,8	7,2
München	34,5	1,7
London Gatwick	34,2	(2,8)
Barcelona	30,2	(7,9)
Paris Orly	26,2	(0,9)
Dublin	23,4	0,8
Palma de Mallorca	22,8	(1,7)
London Stansted	22,3	(6,0)
Zürich	22,1	6,6
Kopenhagen	21,4	0,6

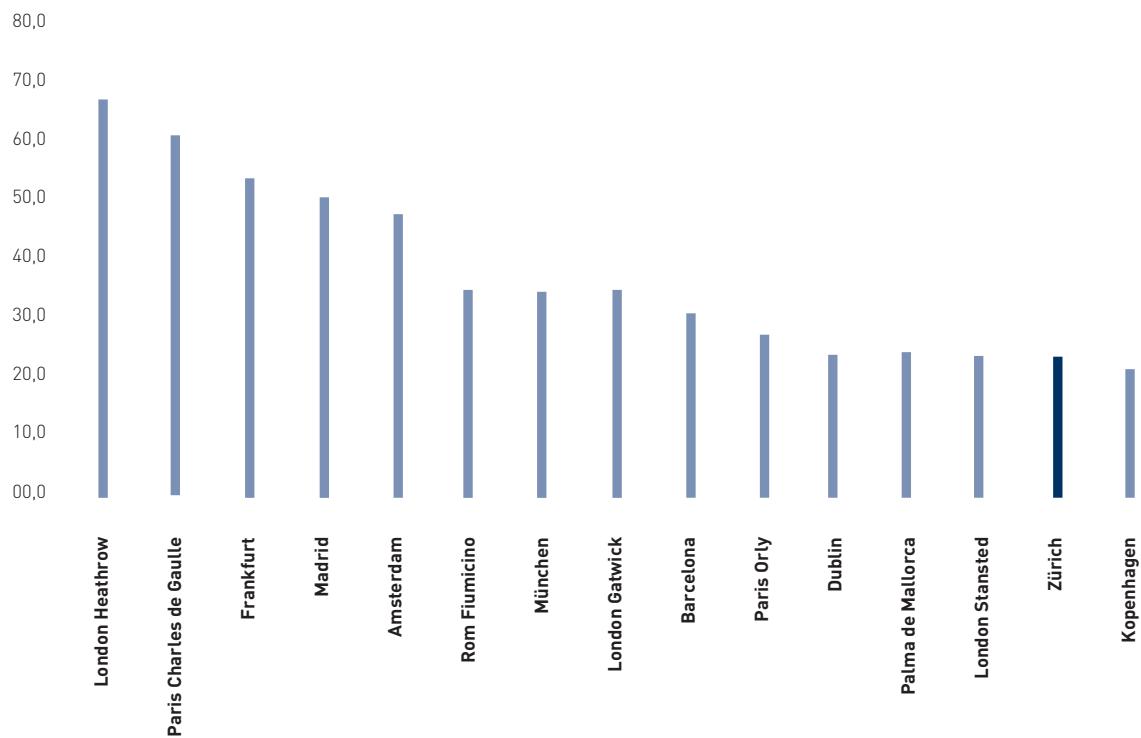
Anzahl gewerbliche Bewegungen

	in Tausend	Veränderung in %
Paris Charles de Gaulle	551,2	1,4
Frankfurt	473,8	(1,2)
London Heathrow	473,1	(0,5)
Madrid	468,4	(2,8)
Amsterdam	428,3	(1,8)
München	408,3	0,4
Rom Fiumicino	340,7	3,8
Barcelona	318,5	(8,8)
Wien	264,0	4,5
Kopenhagen	260,4	2,5
London Gatwick	256,4	(0,9)
Zürich	252,5	3,3
Brüssel	235,8	(2,0)
Paris Orly	230,2	(1,2)
Oslo	228,7	3,8

Luftfracht (nur geflogene Fracht)

	in 1'000 t	Veränderung in %
Frankfurt	2'021,4	(2,6)
Amsterdam	1'567,7	(2,6)
London Heathrow	1'400,6	6,6
Brüssel	606,3	(17,5)
Mailand	403,6	(14,3)
Madrid	329,0	1,7
Zürich	275,3	3,6
München	241,9	(3,6)
London Stansted	199,5	(3,4)
Wien	187,3	(2,3)
Manchester	142,6	(14,0)
Rom Fiumicino	134,2	5,4
Helsinki	119,7	(10,5)
Athen	110,6	2,7
London Gatwick	107,7	(37,1)

Passagiere europäischer Flughäfen (in Millionen)

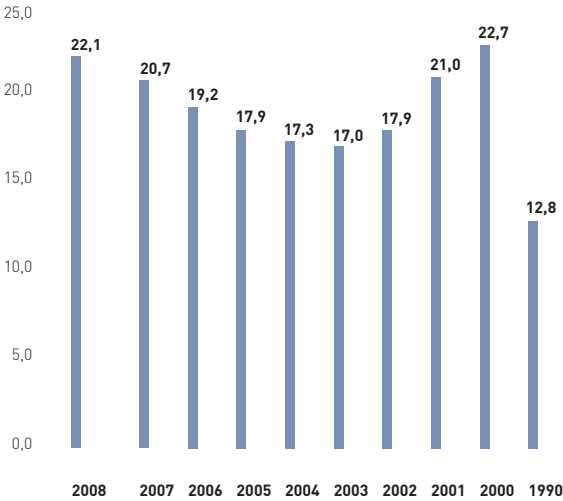


Historische Verkehrsfrequenzen des interkontinentalen Flughafens Zürich 1990–2008

Passagiere

Jahr	Linien- verkehr	Charter- verkehr	General Aviation	Total
1990	11'215'214	1'479'293	75'250	12'769'757
1995	12'999'887	2'340'562	54'957	15'395'406
1996	13'998'296	2'227'745	50'658	16'276'699
1997	15'827'572	2'440'950	49'838	18'318'360
1998	17'142'169	2'134'613	49'807	19'326'589
1999	18'876'843	1'998'468	50'356	20'925'667
2000	20'551'503	2'075'890	47'973	22'675'366
2001	18'916'434	2'054'307	42'130	21'012'871
2002	15'904'090	1'997'983	45'985	17'948'058
2003	15'200'005	1'776'855	48'077	17'024'937
2004	15'313'073	1'893'669	46'164	17'252'906
2005	16'284'752	1'550'539	49'361	17'884'652
2006	17'843'548	1'342'441	51'227	19'237'216
2007	19'534'395	1'147'699	57'019	20'739'113
2008	21'219'656	824'112	55'465	22'099'233

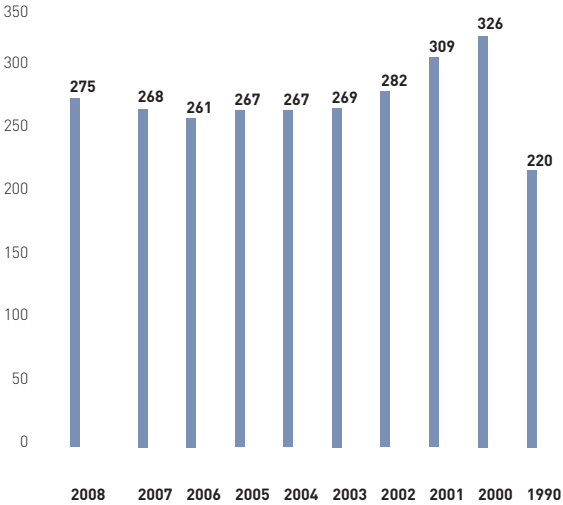
Passagiere in Millionen



Flugzeugbewegungen

Jahr	Linien- verkehr	Charter- verkehr	General Aviation + übrige	Total
1990	158'360	13'816	47'685	219'861
1995	186'735	22'299	35'470	244'504
1996	203'214	21'218	33'599	258'031
1997	218'726	22'739	34'666	276'131
1998	231'738	19'686	36'461	287'885
1999	252'018	18'088	36'076	306'182
2000	271'838	19'029	34'755	325'622
2001	256'244	17'810	35'176	309'230
2002	230'699	17'021	34'434	282'154
2003	220'130	14'497	34'765	269'392
2004	216'224	14'862	35'574	266'660
2005	217'494	12'486	37'383	267'363
2006	210'634	9'708	40'444	260'786
2007	215'774	7'971	44'731	268'476
2008	225'546	6'229	43'216	274'991

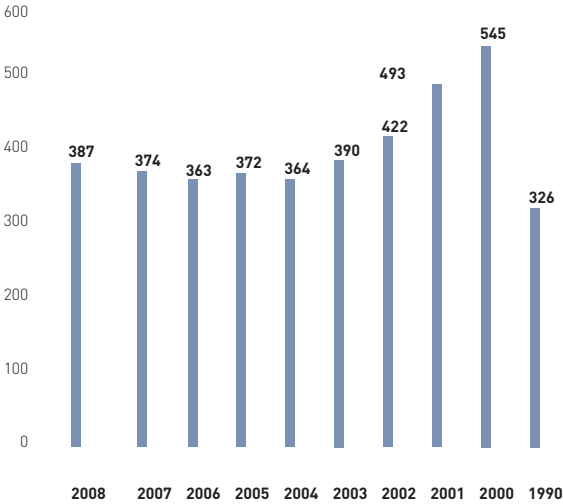
Bewegungen in Tausend



Fracht

Jahr	Luftfracht	LEV (Camion)	Total
1990	255'513	70'285	325'798
1995	326'928	112'366	439'294
1996	322'541	123'099	445'640
1997	335'028	137'245	472'273
1998	329'842	143'862	473'704
1999	356'643	138'447	495'090
2000	395'142	150'281	545'423
2001	352'607	140'265	492'872
2002	309'724	112'087	421'811
2003	283'831	106'012	389'843
2004	257'601	105'936	363'537
2005	266'400	106'015	372'415
2006	257'057	106'268	363'325
2007	264'615	109'649	374'264
2008	276'338	111'333	387'671

Fracht in Tausend Tonnen



Direkt von Zürich angeflogene Flughäfen Linienverkehr

Europa	Istanbul Gökçen	Ohrid	Afrika	Male
Alicante	Izmir	Olbia	Agadir	Phuket***
Amsterdam	Jerez de la Frontera	Oslo	Casablanca	Seoul
Ankara	Jersey	Palermo	Dar es Saalam	Schanghai*
Antalya	Keflavik	Palma de Mallorca	Djerba	Singapur
Arrecife	Kiew	Paris Charles de Gaulle	Douala	Tokio
Athen	Kittila	Pisa	Hurghada	
Barcelona	Köln	Podgorica	Johannesburg	Süd-/Zentralamerika
Basel	Kopenhagen	Porto	Kairo	Cancun***
Belgrad	Korfu***	Prag	Luxor	Punta Cana***
Berlin Tegel	Kos	Rhodos	Malabo**	Santiago
Birmingham	Lamezia	Riga	Marrakesch	São Paulo
Bremen	Larnaca	Rom Fiumicino	Marsa Alam	Salvador***
Brindisi	Las Palmas	Saarbrücken*	Mauritius	Varadero***
Brüssel	Linz*/**	Salzburg*	Marsa Matruh	
Budapest	Lissabon	Samos***	Mombasa	Nordamerika
Bukarest	Ljubljana	Santiago de Compostela	Monastir	Atlanta
Cagliari	London City	Sarajevo	Nairobi	Boston
Catania	London Gatwick	Skiathos***	Sharm El Sheikh	Calgary
Dresden	London Heathrow	Skopje	Tripoli	Chicago
Dublin	London Luton	Sofia	Tunis	Los Angeles
Dubrovnik ***	Lugano	Southampton	Yaoundé	Miami
Düsseldorf	Luxemburg	Split		Montreal
Edinburgh	Lyon	Stockholm	Naher-/Mittlerer Osten	New York
Elba	Madrid	St. Petersburg	Amman	Newark
Faro	Mailand	Stuttgart	Doha	Philadelphia**
Florenz	Malaga	Teneriffa	Dubai	San Francisco
Frankfurt	Malta	Thessaloniki	Jeddah	Toronto
Fuerteventura	Manchester	Thira	Muskat	Washington
Funchal	Menorca***	Tivat	Riyadh	
Genf	Moskau Domodedovo	Valencia	Tel Aviv	
Göteborg	Moskau Scheremetjewo	Varna		
Graz	München	Venedig	Ferner Osten	*) = Betrieb im Jahr
Hamburg	Mykonos***	Vilnius**	Bangkok	2008 aufgenommen
Hannover	Mytilini***	Warschau	Bombay	**) = Betrieb im Jahr
Helsinki	Neapel	Wien	Colombo***	2008 eingestellt
Heraklion	Niš	Zagreb	Delhi	***) = wird jetzt im Linien-
Ibiza	Nizza	Zakinthos***	Hong Kong	verkehr angefliegen,
Istanbul Atatürk	Nürnberg		Kuala Lumpur**	Vorjahr noch Charter

Angeflogene Flughäfen und Länder

	Städte	Länder
Europa	115	34
Afrika	21	10
Naher-/Mittlerer Osten	7	6
Ferner Osten	12	8
Süd-/Zentralamerika	6	5
Nordamerika	13	2
Total	174	65

Der Lauf der Dinge

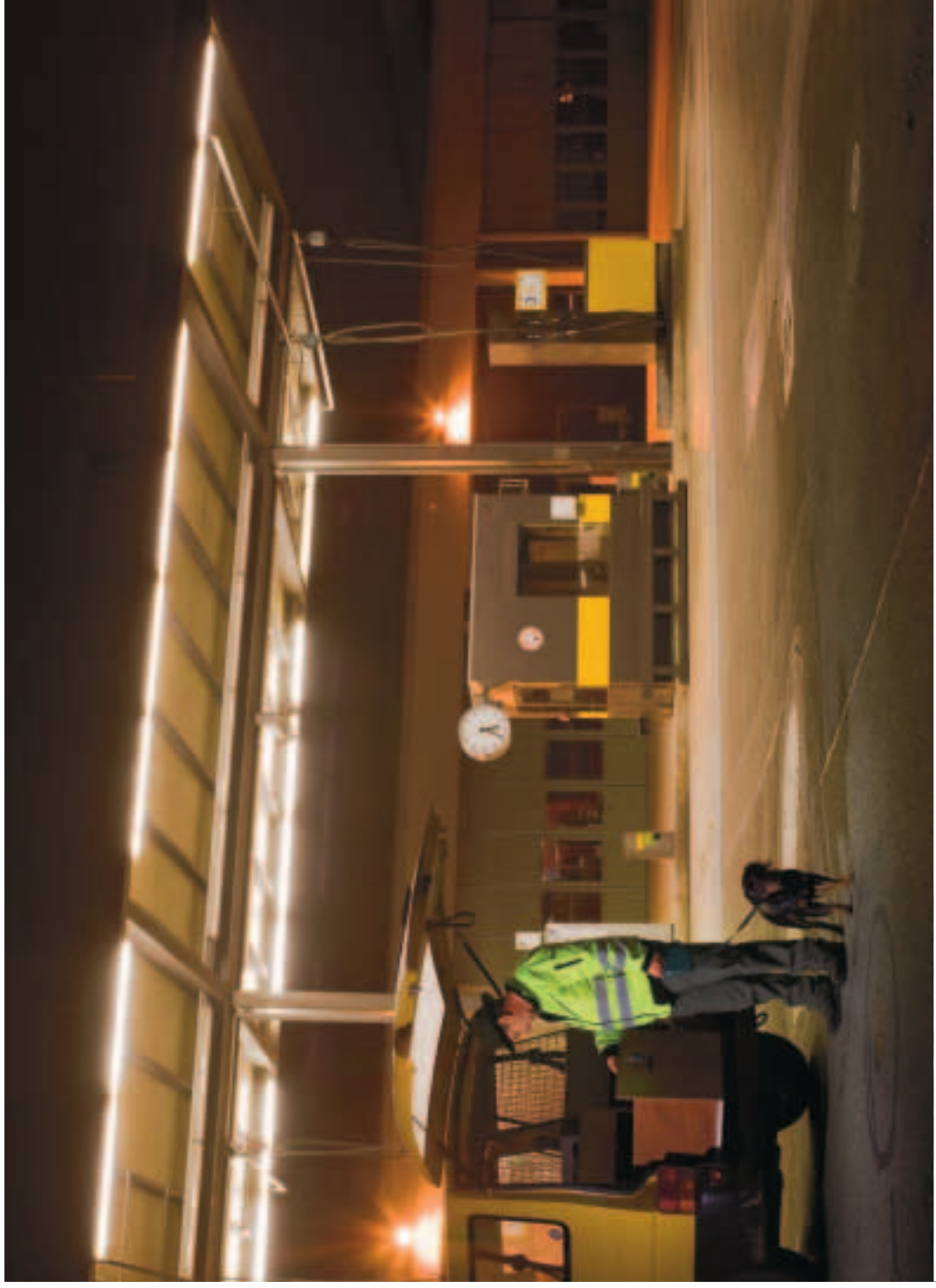
Der Flughafen Zürich ist für Reisende aus aller Welt das Tor zur Schweiz und in den Alpenraum. Als Startpunkt für Ferien, Abenteuer, Geschäfte ist er für die einheimische Bevölkerung das Tor zur Welt. Er ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte und Verkehrs-drehscheiben der Schweiz und damit national einer der stärksten Motoren der Schweizer Gesellschaft.

Der Flughafen Zürich ist aber auch Sympathieträger und Botschafter seiner Heimat. Pünktlichkeit, Präzision, Sauberkeit und Freundlichkeit sind ein paar der wichtigsten Eigenschaften, mit der die Schweiz und ihre Bevölkerung auf der ganzen Welt in Verbindung gebracht werden. Es sind genau diese Eigenschaften, die am Flughafen Zürich Tag für Tag gelebt werden und zur hohen Qualität beitragen.

Diese Qualität ist nicht abstrakt, sondern in jedem Handgriff und bei jedem Handeln im Laufe jedes Tages am Flughafen spür- und erlebbar. Ob es ein Flughafen-Mitarbeiter bei der Reinigung ist, ein Flugkapitän beim Check vor dem nächsten Start oder ein Feuerwehrmann, der sich mental auf seinen nächsten Einsatz vorbereitet – überall steht die Qualität im Vordergrund.

Qualität ist nicht selbstverständlich. Um sie langfristig zu sichern, muss sie in den Augen der Kunden jeden Tag aufs Neue verdient werden. Und dies nicht nur mit Ernsthaftigkeit, sondern auch mit Freude. Auch das ist Qualität.

05:34



Die Umwelt fliegt mit

Der Flughafen Zürich ist Teil der Umwelt, die ihn umgibt und beheimatet. Darum trägt er dieser ganz besonders Sorge.

Das harmonische Nebeneinander von Mensch und Natur zeichnet den Flughafen Zürich seit Jahren aus: Im über 450 Hektaren umfassenden Grün- und Naturschutzgelände erstreckt sich rund um den Flughafen ein 74 Hektaren grosses Naturschutzgebiet, das einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt Heimat bietet. Zusammen mit den angrenzenden Naturschutzflächen ist es das zweitgrösste Riedgebiet im Kanton Zürich. Für die Pflege der Natur stehen die 7 Mitarbeitenden des Grünflächenunterhalts des Flughafens Zürich im Einsatz. Daneben sorgt das 9-köpfige Team der eigenen Gärtnerei im Innen- und Aussenbereich des Flughafens für eine attraktive Pflanzenwelt. Eine besondere Aufgabe üben die beiden Flughafen-Wildhüter aus. Sie sind für die Jagdaufsicht sowie für die Überwachung und Kontrolle der Vogelpopulation verantwortlich. Zudem setzen sie konsequent Massnahmen zur Vermeidung von Kollisionen mit Flugzeugen durch Wildtiere um und sorgen damit für einen gefahrlosen Flugbetrieb. Besonders gefährlich sind die Vogelschläge während Startphasen.

06:27



Ein neuer Tag beginnt, der Flughafen erwacht. Wildhüter Karl Marthaler und sein alpenländischer Dachsbracken-Rüde Nil sind bereits vor Ort, um sich auf die Pirsch zu begeben. Ihre Aufgabe ist es, die Wildtier- und insbesondere die Vogelpopulation am Flughafen im Auge zu behalten.





Karl Marthaler hält seine Vogel-Beobachtungen nach genauen Vorgaben auf einem Rapportformular fest. Dieses wird später in einer Datenbank elektronisch erfasst, welche Erkenntnisse über Veränderungen sowie bei Bedarf ein konkretes Eingreifen ermöglicht.



Alles unter Kontrolle

Die Airport Authority ist am Flughafen für die operationelle Betriebsaufsicht verantwortlich.

Die 12 Airport Manager und die 5 Mitarbeiter der Ramp Safety sorgen rund um die Uhr für einen ordnungsgemässen und sicheren Betriebsablauf. Zu ihren Aufgaben gehören die regelmässige Kontrolle der Bewegungsfläche (Pistenkontrolle), die Überwachung des Nachtflugverbotes, die Überprüfung der Borddokumente von Luftfahrzeugen, sowie die Aufsicht über die rund 3'000 Fahrzeuge, die sich am Flughafen bewegen. Bevor jemand am Flughafen überhaupt ein Fahrzeug lenken darf, durchläuft er eine web-basierte, theoretische Ausbildung und eine vier- bis sechsstündige praktische Instruktion. Alle vier Jahre müssen Lenkerinnen und Lenker den theoretischen Teil zudem wiederholen.





08:45

Airport Manager Rolf Wallner entgeht nichts. Auf seiner Kontrollfahrt hält er Augen und Ohren offen, sodass auf den Pisten, Rollwegen und auf dem Vorfeld alles nach Plan läuft und die Flugzeuge sicher passieren, abheben oder landen können.



08:50

Rolf Wallner entdeckt ein Gummistück auf der Piste. Sofort hält er an und entfernt es. Gegenstände wie dieser können fatale Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben. Deshalb sind auf der Flugbetriebsfläche alle Mitarbeitenden verpflichtet, auf solche Objekte zu achten und diese sofort zu entfernen.

Optimal verbunden

Mit einer perfekten Infrastruktur und dank seiner motivierten Mitarbeitenden sorgt der Flughafen Zürich jeden Tag aufs Neue für beste Flugbedingungen.

Jeden Monat sind rund 1,85 Millionen Passagiere am Flughafen Zürich zu Gast, was 22,1 Millionen Passagiere für das ganze Jahr bedeutet. Rund 90 Airlines fliegen den grössten Schweizer Flughafen an und verbinden ihn mit rund 174 Destinationen weltweit.

Mit 87 Prozent stellen die Verbindungen von und nach Europa den grössten Teil der Flugbewegungen dar. Der Flughafen Zürich ist nicht nur bei Reisenden aus der ganzen Welt beliebt, sondern auch als Ausgangspunkt, Enddestination oder für Fracht aller Art erste Wahl. Damit ein hochkomplexes System wie der Flughafen Zürich funktioniert, braucht es an jedem Ort die richtigen Menschen, die mit Engagement, Seriosität und Professionalität ihre Arbeit ausführen. Jedes Detail zählt, darum schenken die rund 1'400 Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG und ihrer Partnerunternehmen in jedem Moment genau die Details die nötige Aufmerksamkeit.

Wie zum Beispiel Swiss-Flugkapitän Christian Wüthrich, der sein Flugzeug vor jedem Start bei einem Rundgang genau kontrolliert.



Wie jedes Mal vor einem Abflug führt Swiss-Flugkapitän Christian Wüthrich den so genannten Pre-Flight Check durch. Auf seinem Kontrollgang rund um das Flugzeug prüft er unter anderem die Triebwerke und deren Schaufelblätter sowie den Fahrwerksschacht und die Reifen.





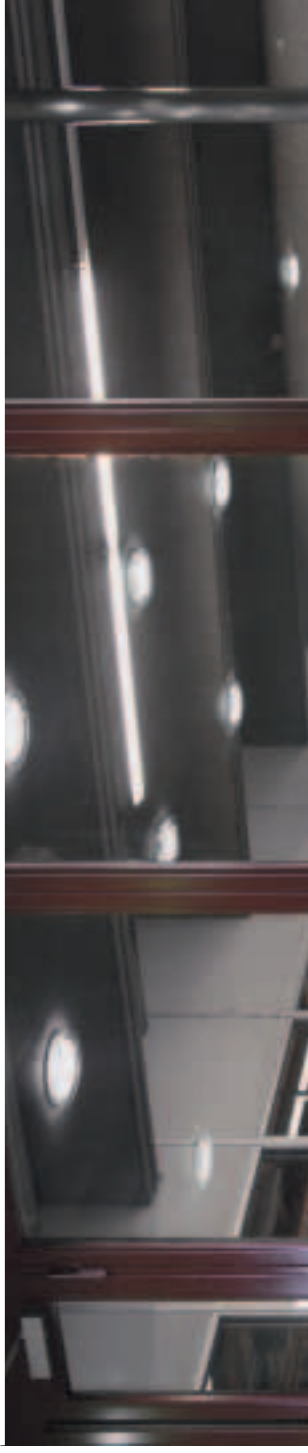
Keine Kompromisse

Über Sicherheit lässt sich nicht diskutieren. Sicherheit wird gelebt, trainiert und verbessert, um sie jederzeit und in jedem Fall zu garantieren.

Das Thema Sicherheit ist gemäss Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt genau definiert und wird immer wieder den sich ändernden Begebenheiten angepasst. Für Sicherheit sorgt am Flughafen Zürich zum Beispiel die Berufsfeuerwehr Nord (Flughafen). Innert dreier Minuten muss die Feuerwehr bei einem Ereignis vor Ort sein. Im Durchschnitt drei Mal pro Tag oder 900 Mal pro Jahr rückt auch der Rettungsdienst für Einsätze am Flughafen aus. Dies zum Beispiel bei Notfällen oder Unfällen von Passagieren oder Mitarbeitenden. Sowohl Feuerwehr als auch Rettungsdienst sind der Organisation «Schutz & Rettung Zürich» angegliedert. Zur Sicherheit tragen aber auch das «Emergency Management» oder die regelmässig durchgeführten Sicherheitsübungen bei. Zu ihnen zählen zum Beispiel die alle zwei Jahre durchgeführten ICAO-Notfallübungen. Vier bis acht Mal im Jahr trainieren die Einsatzkräfte des Flughafens und der Partner zudem explizit das Zusammenspiel untereinander.

12:22

Einmal pro Tag steht für Rolf Spaltenstein ein intensives Fitness- und Krafttraining auf dem Programm. Denn als Gefreiter bei der Berufsfeuerwehr Nord (Flughafen) muss er im Notfall innerhalb von 20 Sekunden bereit sein, um gemeinsam mit seinen Kollegen auszurücken.





12:36

Bei einem Ereignis mit einem Flugzeug muss die Feuerwehr mit drei Fahrzeugen innerhalb dreier Minuten die Unfallstelle erreichen. Bei einem Ereignis am Flughafen Zürich müssen mindestens 32'300 Liter Wasser und Schaum mitgeführt werden, die an der Unfallstelle mit einer Ausstossrate von 11'300 Liter pro Minute eingesetzt werden.





Morgen ist heute

Als dynamisches System, das sich ständig weiterentwickelt, ist der Flughafen Zürich auf Infrastrukturen angewiesen, die den Wandel tragen und ermöglichen.

Die Flughafen Zürich AG plant und baut mit Weitsicht, um den Bedürfnissen seiner Kunden und Nachbarn heute und morgen Rechnung zu tragen. Sie setzt bei den Infrastrukturen auf Qualität, die lange währt.

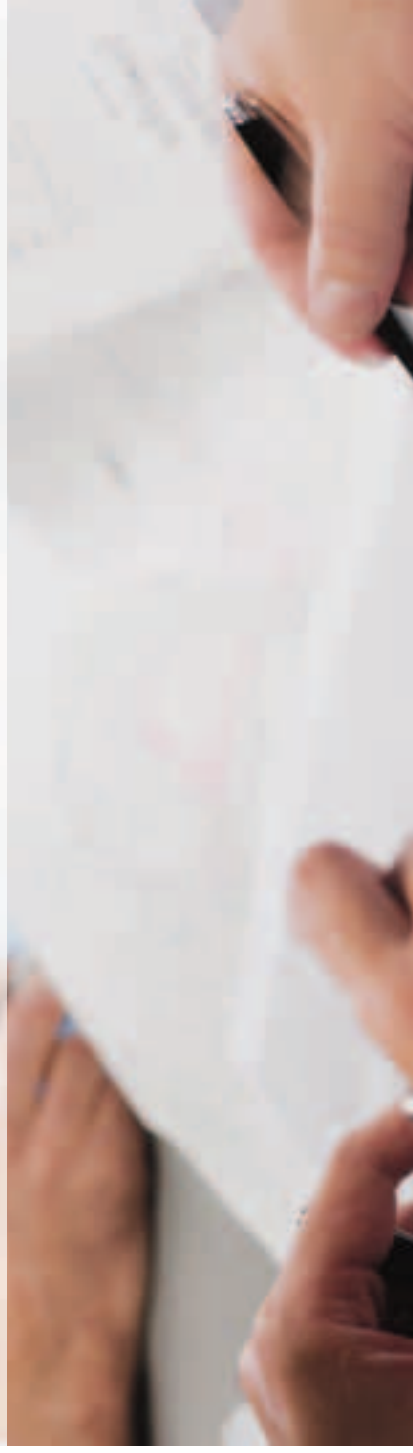
Darum kommen beim Bau beste Materialien und modernste Technologien zum Einsatz. Die Flughafen Zürich AG beschäftigt ein eigenes Team von Ingenieuren, Architekten, Bau- und Projektleitern und weiteren Baufachexperten, die mit externen Planern alle Unterhalts- und Bauprojekte umsetzen.

Der Neubau des zentralen Sicherheitskontrollgebäudes als Teil des Projekts «Zürich 2010» ist ein Beispiel dafür. Der Neubau beinhaltet auf einer Grundfläche von rund 2'000 Quadratmetern vier Ebenen mit je sieben Sicherheitskontrolllinien, Lager- und Logistikflächen im Untergeschoss sowie einer Technikzentrale auf dem Dach. Das Gebäudevolumen beträgt 55'908 Kubikmeter, die Nutzfläche 5'890 Quadratmeter. Insgesamt stehen alleine für dieses 128 Millionen Franken teure Projekt rund 35 interne und externe Personen aus Planung und Bauleitung im Einsatz.



13:52

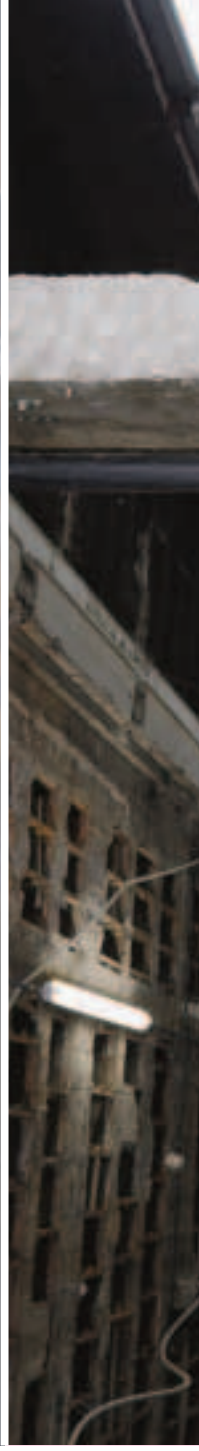
Alexander Knorn ist Bauprojektleiter bei der Flughafen Zürich AG. Zusammen mit seinen Generalplanern bespricht er ein aktuelles Bauprojekt, wie hier zum Beispiel den Neubau des Sicherheitskontrollgebäudes.





14:38

Damit Pläne und Ausführung immer genau übereinstimmen, steht für Alexander Knorn und sein Team der Besuch auf der Baustelle regelmässig auf dem Programm. Nochmals messen sie alles aus, kontrollieren die Details und informieren sich bei ihren Kollegen vor Ort über den Stand der Arbeiten.





Am Puls der Passagiere

Die Meinungen der Kunden tragen zur hohen Qualität der Dienstleistungen bei und helfen, diese laufend zu verbessern.

Der Flughafen Zürich hat auch im Jahr 2008 zahlreiche Auszeichnungen erhalten. In Europa und im weltweiten Vergleich belegt er Spitzenplätze, wenn es um Dienstleistungsqualität und Kundenzufriedenheit geht. Um so weit zu kommen und langfristig zuverderst zu bleiben, will es die Flughafen Zürich AG immer wieder genau wissen. Sie führt unter anderem regelmässige Marktforschungsstudien zur Kundenzufriedenheit sowie zu operativen Abläufen und Prozessen durch. Dazu gehört zum Beispiel die monatlich durchgeführte Airport Service Quality-Studie. Diese hat 2008 unter anderem gezeigt, dass die «Verkehrsanbindung zum Flughafen», das «Gefühl, sicher zu sein» sowie die «Sauberkeit am Flughafen» in Zürich ganz besonders geschätzt werden. 2008 gingen zudem insgesamt rund 640 direkte Rückmeldungen ein, die vom zweiköpfigen Customer Relations Team der Flughafen Zürich AG sorgfältig ausgewertet und an die betreffenden internen Stellen oder an die Partner weitergeleitet wurden.



16:47

Mit einem freundlichen Lächeln geht Doris Beck-Erb auf zufällig ausgewählte Flugpassagiere zu. Im Rahmen der Umfrage möchte sie wissen, wie die Passagiere den Flughafen Zürich wahrnehmen und was sie als besonders gut oder weniger gut empfinden.





19:17

Am Flughafen Zürich wird es Nacht. Für viele Mitarbeitende geht der Tag zu Ende, für Sutas Aydin (links) beginnt er erst. Kurz vor seinem Einsatz trifft er noch schnell seine Teamkollegen der Flughafenreinigung. Ein kurzes Gespräch, miteinander lachen, ein «gute Nacht» und Sutas Aydins Schicht beginnt.



Sauber und gepflegt

Sauberkeit und Hygiene tragen zur perfekten Visitenkarte und zum weltweiten Renommee des Flughafens Zürich bei.

Sämtliche Flächen innerhalb und ausserhalb der Flughafengebäude werden regelmässig gereinigt und gepflegt. Das wird von Reisenden, Besuchern und Mitarbeitenden gleichermaßen geschätzt. Für die Reinigung der rund 400'000 Quadratmeter Innenflächen stehen 230 Mitarbeitende im Einsatz. Sie sorgen für ein jederzeit perfektes Erscheinungsbild und beste Hygiene. Dazu verwenden sie Reinigungsmittel, die biologisch abbaubar sind. Draussen auf den Rollwegen, Pisten und Vorfeldern halten 30 Mitarbeitende ein Gebiet von 2,5 Millionen Quadratmetern sauber. Daneben müssen im Winter die Flächen schnee- und eisfrei gehalten werden. Dies erfolgt unter anderem mit den total 5'992 PS starken, im Oktober eingeführten sieben Kehrblasgeräten. Diese räumen den Schnee weg, fegen mit je einer sechs Meter breiten Bürste den Belag schnee- und eisfrei und trocknen zum Schluss dank 550 km/h schneller Luft aus dem Heckgebläse die Oberfläche.





23:43

Sutas Aydin legt los. Als Pilot seiner Reinigungsmaschine bringt er die Böden zum Glänzen und ist für ein paar Stunden Herr über seinen Flughafen – damit dieser am nächsten Morgen für einen neuen Tag bereit ist.



Konzernrechnung gemäss IFRS	
Konzernerfolgsrechnung	106
Konzernbilanz	107
Veränderung des Konzerneigenkapitals	108
Konzerngeldflussrechnung	109
Anhang der Konzernrechnung	
Segmentberichterstattung	110
Grundsätze der Konzernrechnungslegung	111
Erläuterungen zur Konzernrechnung	120
Bericht der Revisionsstelle	151

**Konzernerfolgsrechnung für die Jahre 2008 und 2007
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2008	2007
Erträge aus Lieferungen und Leistungen			
Aviation-Erträge	(1)	525'689	495'981
Non-Aviation-Erträge	(1)	329'414	306'887
Total Erträge		855'103	802'868
Personalaufwand	(2)	(152'394)	(160'042)
Polizei und Sicherheit		(113'016)	(108'538)
Unterhalt und Material		(43'907)	(47'727)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(41'575)	(40'767)
Energie und Abfall		(25'015)	(20'806)
Andere Betriebskosten	(3)	(36'057)	(19'095)
Andere Aufwendungen/Erträge, netto	(4)	(22'898)	4'222
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		420'241	410'115
Abschreibungen und Amortisationen	(7)	(186'168)	(180'913)
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		234'073	229'202
Finanzierungsaufwendungen	(5)	(93'277)	(81'056)
Übrige Finanzerträge	(5)	14'064	16'467
Anteil an Gewinn/Verlust an assoziierten Gesellschaften	(9)	(7'612)	864
Konzernergebnis vor Steuern		147'248	165'477
Ertragssteuern	(6)	(25'934)	(34'802)
Konzerngewinn		121'314	130'675
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(14)	19.78	21.30
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(14)	19.77	21.28

**Konzernbilanz per 31. Dezember 2008 und 31. Dezember 2007
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	31.12.2008	31.12.2007
Aktiven			
Grundstücke	(7)	109'547	112'194
Hochbauten, Tiefbauten	(7)	2'391'016	2'318'889
Anlagen in Leasing	(7)	62'337	68'124
Projekte in Arbeit	(7)	93'403	103'508
Mobile Sachanlagen	(7)	91'849	83'673
Total Sachanlagen		2'748'152	2'686'388
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(7)	238'970	240
Übrige immaterielle Anlagen	(7)	9'520	12'698
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(9)	7'952	17'352
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	72'965	126'067
Übrige Finanzanlagen	(10)	1'125	287
Anlagevermögen		3'078'684	2'843'032
Warenlager		8'811	5'054
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	65'823	119'254
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(11)	108'651	115'624
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(12)	26'920	15'028
Flüssige Mittel	(13)	74'038	82'356
Umlaufvermögen		284'243	337'316
Total Aktiven		3'362'927	3'180'348
Passiven			
Aktienkapital	(14)	307'019	307'019
Eigene Aktien	(14)	[11'841]	[650]
Kapitalreserven	(14)	590'584	590'869
Hedging Reserven, netto	(14)	[78'590]	[52'105]
Verkehrswertreserven, netto	(14)	1'477	[2'919]
Umrechnungsdifferenzen, netto	(14)	[4'842]	[271]
Übrige Gewinnreserven	(14)	625'128	531'441
Eigenkapital		1'428'935	1'373'384
Anleihen und langfristige Darlehen	(15)	992'459	1'127'787
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(15)	63'536	68'122
Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen	(16)	244'561	123'466
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(18)	96'459	94'354
Vorsorgeverpflichtungen	(20)	3'443	2'918
Langfristiges Fremdkapital		1'400'458	1'416'647
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		50'049	47'773
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(15)	175'839	45'276
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(21)	285'893	291'548
Laufende Steuerverpflichtungen		20'624	4'591
Abgrenzung von Erträgen	(19)	1'129	1'129
Kurzfristiges Fremdkapital		533'534	390'317
Total Fremdkapital		1'933'992	1'806'964
Total Passiven		3'362'927	3'180'348

Veränderung des Konzerneigenkapitals (gemäss IFRS)

	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Hedging Reserven, netto	Verkehrswertreserven, netto	Umrechnungsdifferenzen, netto	Übrige Gewinnreserven	Eigenkapital
(CHF in Tausend)								
Bilanz per 31.12.2006	307'019	(693)	588'473	(81'683)	(1'386)	(437)	419'171	1'230'464
Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾				24'602				24'602
Cross Currency Interest Rate Swaps; Umbuchung in Erfolgsrechnung ¹⁾				4'976				4'976
Marktwertanpassung zum Verkauf gehaltene Wertschriften					(2'471)			(2'471)
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften; realisierte Verluste					938			938
Umrechnungsdifferenzen						166		166
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste	0	0	0	29'578	(1'533)	166	0	28'210
Konzerngewinn							130'675	130'675
Gesamtergebnis	0	0	0	29'578	(1'533)	166	130'675	158'885
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2006							(18'405)	(18'405)
Erwerb eigene Aktien		(215)						(215)
Abgabe eigene Aktien		258	(242)					16
Aktienbasierte Vergütungen			2'638					2'638
Bilanz per 31.12.2007	307'019	(650)	590'869	(52'105)	(2'919)	(271)	531'441	1'373'384
Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾				(33'803)				(33'803)
Cross Currency Interest Rate Swaps; Umbuchung in Erfolgsrechnung ¹⁾				7'648				7'648
Veränderung Steuersatz ²⁾				(330)				(330)
Marktwertanpassung zum Verkauf gehaltene Wertschriften					2'950			2'950
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften; realisierte Verluste					1'446			1'446
Umrechnungsdifferenzen						(4'571)		(4'571)
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste	0	0	0	(26'485)	4'396	(4'571)	0	(26'660)
Konzerngewinn							121'314	121'314
Gesamtergebnis	0	0	0	(26'485)	4'396	(4'571)	121'314	94'654
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2007							(27'627)	(27'627)
Erwerb eigene Aktien		(12'630)						(12'630)
Abgabe eigene Aktien		1'439	(1'381)					58
Aktienbasierte Vergütungen			1'096					1'096
Bilanz per 31.12.2008	307'019	(11'841)	590'584	(78'590)	1'477	(4'842)	625'128	1'428'935

¹⁾ Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 5, Finanzergebnis und Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

²⁾ Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 18, Verbindlichkeiten für latente Steuern.

Rundungshinweis: Bei der Summierung von gerundeten Beträgen können rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Konzerngeldflussrechnung (gemäss IFRS)

(CHF in Tausend)		Erläuterungen	2008	2007
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)			234'073	229'202
Abschreibungen/Amortisation auf	- Hoch- und Tiefbauten	(7)	154'399	149'205
	- Mobile Sachanlagen	(7)	17'835	18'627
	- Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(7)	2'819	0
	- Übrige immaterielle Anlagen	(7)	6'074	8'208
	- Anlagen im Leasing	(7)	5'787	5'668
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand auf Hoch- und Tiefbauten		(7)	[746]	[795]
Buchverluste aus Abgängen von Sachanlagen, netto		(4)	2'535	2'005
Aufwand aktienbasierte Vergütungen			1'154	2'654
Zu- (-)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen			(8'676)	(5'412)
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten			12'654	26'847
Zu- (+)/Abnahme (-) Vorsorgeverpflichtungen		(20)	525	665
Zu- (+)/Abnahme (-) übriges langfristiges Fremdkapital ohne Finanzverbindlichkeiten		(19)	0	(10'016)
Total Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen		(16)	(10'184)	(7'038)
Geldabfluss aus Ertragssteuern			[3'147]	[8'909]
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit			415'102	410'911
davon Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm			35'342	50'705
Einnahmen Lärmgebühren		(17)	45'526	57'743
Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen		(16)	(10'184)	(7'038)
Investitionen in Sachanlagen, Projekte in Arbeit			(249'893)	(109'107)
Abgänge von Sachanlagen	- Mobile Sachanlagen		294	12'808
	- Grundstücke	(7)	3'746	0
Kapitaleinzahlung an assoziierte Beteiligungen		(9)	(2'783)	(6'658)
Investitionen in Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung			[11'981]	0
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund			(139'713)	(134'506)
Veränderung übrige Finanzanlagen		(10)	(838)	735
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund			133'376	81'900
Zinseinnahmen			8'943	7'489
Geldfluss aus Investitionstätigkeit			(258'849)	(147'339)
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm			(6'337)	(52'606)
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund			(139'713)	(134'506)
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund			133'376	81'900
Rückzahlung ausstehende Anleihe		(15)	0	[75'000]
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Car Park Lease		(15)	(49'008)	(47'422)
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten			(4'418)	(4'308)
Aufnahme KK Personalfonds der Flughafen Zürich AG		(12)	[19]	[3]
Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2007/2006		(14)	(27'627)	(18'405)
Erwerb eigene Aktien			(12'630)	[215]
Zinszahlungen			(72'299)	(78'813)
Aktivierte Fremdkapitalkosten		(5)	1'430	388
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit			(164'571)	(223'778)
Zunahme flüssige Mittel		(13)	(8'318)	39'794
Bestand flüssige Mittel anfangs Geschäftsjahr		(13)	82'356	42'562
Ab-/Zunahme flüssige Mittel		(13)	(8'318)	39'794
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr		(13)	74'038	82'356
Zusammensetzung der flüssigen Mittel				
Bargeld		(13)	145	134
Post- und Bankguthaben		(13)	32'578	30'896
Kurzfristige Geldanlagen fällig innerhalb 90 Tagen		(13)	37'900	46'000
Cash Collateral		(13)	3'415	5'326
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr		(13)	74'038	82'356
davon Airport Zurich Noise Fund		(13)	22'374	2'620
davon Post- und Bankguthaben		(13)	19'474	2'620

Anhang der Konzernrechnung

Segmentberichterstattung (gemäss IFRS)

(CHF in Millionen)	Aviation Flugbetrieb		Aviation Sicherheit		Aviation Fluglärm		Non Aviation		Eliminierungen		Konsolidiert	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Erträge mit Dritten	335,7	318,7	143,6	119,0	46,4	58,3	329,4	306,9			855,1	802,9
Intersegmentäre Erträge	10,5	10,1					123,1	125,3	(133,6)	(135,3)		
Erträge Total	346,2	328,8	143,6	119,0	46,4	58,3	452,5	432,2	(133,6)	(135,3)	855,1	802,9
Segmentergebnis	10,1	19,6	(7,4)	(14,3)	39,3	54,3	192,1	169,6			234,1	229,2
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)											234,1	229,2
Finanzierungsaufwendungen	(3,0)	(3,0)			(19,2)	(1,5)	(10,8)	(12,4)			(33,0)	(16,8)
Nicht zugeordnete Finanzierungsaufwendungen											(60,3)	(63,8)
Übrige Finanzerträge					6,1	7,9					6,1	7,9
Nicht zugeordnete übrige Finanzerträge											8,0	8,2
Anteil an Gewinn und Verlust an assoziierten Gesellschaften	(7,6)	0,9									(7,6)	0,9
Nicht zugeordnete Ertragssteuern											(25,9)	(34,8)
Konzerngewinn											121,3	130,7
Total Sachanlagen und immaterielle Anlagen	928,1	862,9	41,5	30,6	241,1	2,0	1'787,0	1'803,8			2'997,7	2'699,3
Finanzanlagen		0,3			73,0	126,1					73,0	126,4
Anteile an assoziierten Unternehmen	8,0	17,4									8,0	17,4
Kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel					88,2	121,9					88,2	121,9
Total Segmentaktiven	936,1	880,5	41,5	30,6	402,3	249,9	1'787,0	1'803,8			3'166,9	2'964,9
Nicht zugeordnete kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel											51,7	79,7
Nicht zugeordnete Vermögenswerte											144,4	135,7
Konsolidierte Vermögenswerte											3'362,9	3'180,3
Total Segmentschulden	68,1	72,5			244,6	123,5	166,7	218,1			479,3	414,1
Nicht zugeordnete Schulden											1'454,7	1'392,9
Total Fremdkapital											1'934,0	1'807,0
Total Investitionen	98,8	44,8	9,1	4,4	285,8	135,1	144,8	63,5			538,5	247,7
Abschreibungen und Amortisation	52,2	50,7	5,1	4,7	2,8	0,1	126,0	125,4			186,2	180,9
Vollzeitstellen per Stichtag	533	585	15	11	11	12	695	711			1'254	1'319

Rundungshinweis: Bei der Summierung von gerundeten Beträgen können rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Grundsätze der Konzernrechnungslegung

Allgemeines

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

Die Konzernrechnung wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt und entspricht dem schweizerischen Gesetz. Sie wird nach dem Anschaffungswertprinzip erstellt. Ausnahmen dazu bilden die derivativen Finanzinstrumente, die als zur Veräusserung verfügbar klassierten Anlagen des Airport Zurich Noise Fund und die assoziierten Gesellschaften.

Die Konsolidierung erfolgt aufgrund der geprüften und nach einheitlichen Richtlinien erstellten Einzelabschlüsse der Konzerngesellschaften. Einheitlicher Stichtag ist der 31. Dezember.

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

Wesentliche Annahmen, die das Management bei der Anwendung von IFRS getroffen hat und die wesentliche Auswirkungen auf die Konzernrechnung haben, sowie Ein-

schätzungen, bei denen ein erhebliches Risiko besteht, dass im Folgejahr wesentliche Anpassungen notwendig sein werden, sind in den Erläuterungen zur Konzernrechnung, Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie Ziffer 7, Entwicklung Anlagevermögen enthalten.

Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze

Die Rechnungslegungsgrundsätze wurden gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme der nachfolgenden Änderungen unverändert angewendet. Mit Anwendbarkeit für Geschäftsjahre beginnend am 1. Januar 2008 publizierte das International Accounting Standards Board (IASB) die folgenden Interpretationen und Änderungen: IFRIC 11 «Konzerninterne Geschäfte und Geschäfte mit eigenen Anteilen nach IFRS 2», IFRIC 12 «Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen», IFRIC 14 «IAS 19 – Die Begrenzung eines Personalvorsorgeaktivums, minimale Beitragspflichten und deren Zusammenhang» und Änderungen zu IAS 39 «Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung» sowie IFRS 7 «Finanzinstrumente: Offenlegung».

Diese Interpretationen und Änderungen wurden im Geschäftsjahr 2008 erstmals angewendet. Wie bereits im Geschäftsbericht 2007 erläutert, haben die erwähnten Standards und Interpretationen keine unmittelbare Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG.

Einführung von neuen Standards in 2009 und 2010

Die folgenden neuen und revidierten Standards und Interpretationen sind bis zum Datum der Genehmigung der Konzernrechnung 2008 verabschiedet worden, treten aber erst später in Kraft und wurden in der vorliegenden Konzernrechnung nicht frühzeitig angewendet. Ihre Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG wurden noch nicht systematisch analysiert, so dass die erwarteten Effekte, wie sie am Fusse der Tabelle offen gelegt werden, lediglich eine erste Einschätzung der Konzernleistung darstellen.

Standard / Interpretation		Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG
IFRIC 13 – Kundentreueprogramme	*	1. Juli 2008	Geschäftsjahr 2009
IAS 1 rev. – Darstellung des Abschlusses	**	1. Januar 2009	Geschäftsjahr 2009
IAS 23 rev. – Fremdkapitalkosten	*	1. Januar 2009	Geschäftsjahr 2009
IFRS 8 – Operative Segmente	**	1. Januar 2009	Geschäftsjahr 2009
Änderungen zu IFRS 1 – Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards und IAS 27 – Konzern und separate Einzelabschlüsse nach IFRS	*	1. Januar 2009	Geschäftsjahr 2009
Änderung zu IFRS 2 – Aktienbasierte Vergütung Ausübungsbedingungen und Annullierungen	*	1. Januar 2009	Geschäftsjahr 2009
Änderungen zu IAS 32 – Finanzinstrumente: Darstellung und IAS 1 – Darstellung des Abschlusses: Kündbare Finanzinstrumente und Verpflichtungen infolge von Liquidation	*	1. Januar 2009	Geschäftsjahr 2009
IFRS 3 rev. – Unternehmenszusammenschlüsse	***	1. Juli 2009	Geschäftsjahr 2010
IAS 27 rev. – Konzern und separate Einzelabschlüsse nach IFRS	*	1. Juli 2009	Geschäftsjahr 2010
IFRIC 15 – Verträge zur Erstellung von Liegenschaften	*	1. Januar 2009	Geschäftsjahr 2009
IFRIC 16 – Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	*	1. Oktober 2008	Geschäftsjahr 2009
IFRIC 17 – Ausschüttung von nicht flüssigen Vermögenswerten an Eigentümer	*	1. Juli 2009	Geschäftsjahr 2010
IFRS 1 – Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards – Neugliederung des Formats	-	1. Juli 2009	-
Änderungen von IFRSs	***	1. Januar 2009/ 1. Juli 2009	Geschäftsjahre 2009/ 2010

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

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

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

Konsolidierungskreis und -methoden

Die Konzernrechnung umfasst die Flughafen Zürich AG und alle in- und ausländischen Gesellschaften, welche die Flughafen Zürich AG direkt oder indirekt kontrolliert. Kontrolle bedeutet die massgebliche Beeinflussung der finanziellen und operativen Geschäftstätigkeit, um daraus entsprechenden Nutzen ziehen zu können. Dies ist der Fall, wenn der Konzern bei Gesellschaften über mehr als 50 Prozent der Stimmrechte verfügt oder wenn die Geschäftsleitung vertraglich zugesichert ist oder de facto ausgeübt wird.

Diese Gesellschaften werden voll konsolidiert. Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden nach der Methode der Vollkonsolidierung zu 100 Prozent übernommen. Konzerninterne Transaktionen und Beziehungen sowie Zwischengewinne auf den konzerninternen Transaktionen und Beständen werden eliminiert. Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Purchase-Methode. Dabei werden die Aktiven, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten der übernommenen Gesellschaft zum Erwerbszeitpunkt zu Verkehrswerten bewertet und der Unterschied zwischen dem Kaufpreis und dem sich ergebenden Eigenkapital nach Neubewertung als Goodwill aktiviert. Die Goodwill-Positionen werden jährlich mittels eines Impairment-Tests auf ihre Werthaltigkeit geprüft. Im Laufe des Jahres erworbene oder veräusserte Konzerngesellschaften werden ab dem Zeitpunkt der Kontrollübernahme konsolidiert und ab dem Zeitpunkt der Kontrollabgabe aus dem Konsolidierungskreis ausgeschlossen.

Fremdwährungsumrechnung

Sämtliche Aktiven und Passiven der in Fremdwährung erstellten Bilanzen von Gruppengesellschaften werden zu Konsolidierungszwecken zum Jahresendkurs in CHF umgerechnet. Die in Fremdwährung erstellten Erfolgs- und Geldflussrechnungen werden zu Durchschnittskursen der Periode umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen, die sich aus der unterschiedlichen Umrechnung von Bilanzen und Erfolgsrechnungen ergeben, werden direkt der Gewinnreserve im Eigenkapital zugewiesen bzw. belastet.

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden zu dem am Transaktionstag gültigen Wechselkurs in CHF umgerechnet und erfasst. Die in Fremdwährung gehaltenen monetären Aktiven und Passiven werden in der Bilanz zum Stichtagskurs umgerechnet. Kursdifferenzen, welche aus der Abwicklung oder durch Neubewertung der Fremdwährungsposition am Bilanzstichtag entstehen, werden in der Erfolgsrechnung erfasst.

Umsatzerfassung

Erträge werden in der Periode der Dienstleistungserfüllung erfasst.

Leasing

Finanzierungsleasing

Leasingverträge werden bilanziert, sofern im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen bei Vertragsabschluss an die Gesellschaft übergehen. Die Leasingraten werden in Zinsaufwand und Tilgungsbetrag aufgeteilt. Die Abschreibung der Leasinggegenstände erfolgt über die geschätzte Nutzungsdauer oder die kürzere Leasingdauer. Die Zins- und Abschreibungsanteile werden der Erfolgsrechnung belastet.

Operatives Leasing

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

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich aus den Zinszahlungen auf Fremdkapital basierend auf der Effektivzinsmethode (ohne Fremdkapitalkosten auf Bauten in Arbeit), Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen, Zinserträgen, Dividendenerträgen, Fremdwährungsgewinnen und -verlusten, Gewinnen und Verlusten aus dem Verkauf von als zur Veräusserung verfügbar klassierten Finanzanlagen, Wertberichtigungen auf Finanzanlagen und erfolgswirksam erfassten Gewinnen/Verlusten auf Absicherungsinstrumenten zusammen.

Zinsertrag wird gemäss der Effektivzinsmethode über die Erfolgsrechnung erfasst. Dividendenerträge werden am Datum der Fälligkeit erfolgswirksam erfasst.

Fremdfinanzierungskosten, die während der Bauphase für mobile Sachanlagen sowie Hoch- und Tiefbau-Objekte anfallen, werden bis zum Zeitpunkt des Nutzentritts (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage in den Herstellkosten aktiviert.

Grundstücke

Grundstücke werden zu Anschaffungskosten bilanziert.

Das gesamte Flughafenareal von 8'150'100 m² ist gemäss einem flughafeninternen Raster in einzelne Grundstücke eingeteilt, die unterschiedlich bewertet werden. Im Zusammenhang mit der Entstehung der Flughafen Zürich AG per 1. Januar 2000 wurde für die Bewertung nebst verschiedenen flughafenspezifischen Kriterien, wie der Intensität der baulichen Nutzungsmöglichkeiten, auch die Entwicklung der Bodenpreise in der Region berücksichtigt. Die mit Hochbauten bebaubaren oder überbauten, mit Industrieland vergleichbaren Grundstücke bildeten die höchste Kategorie, gefolgt von den für den eigentlichen Flugbetrieb benötigten Flächen (Pisten, Rollwege, Abstellflächen). In einer dritten Kategorie befinden sich die nicht erschlossenen Landwirtschaftsflächen sowie das ausgedehnte Naturschutzgebiet. Unter Berücksichtigung dieses Rasters ergaben sich Landwerte zwischen CHF 675 pro m² für intensiv nutzbare Grundstücke und CHF 2 pro m² für das Naturschutzgebiet.

Der Gesamtwert dieser Flughafenparzelle ist in der Bilanz mit CHF 100 Mio. enthalten. Diese Bewertung wurde einmalig im Zeitpunkt der Privatisierung als Grundlage für die angenommenen Anschaffungskosten verwendet.

Mobile Sachanlagen, Hoch- und Tiefbauten

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen. Die Herstellkosten der Immobilien enthalten direkte Arbeitskosten (Dritt- und Eigenleistungen), Material- und Gemeinkosten sowie die während der Bauphase entstandenen Fremdfinanzierungskosten, welche bis zum Zeitpunkt des Nutzentritts (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage aktiviert werden. Die vom Kanton Zürich am 31. Dezember 1999 eingebrachten Sachanlagen enthalten keine Eigenleistungen und Fremdfinanzierungskosten, da ein Restatement für die Flughafen Zürich AG einen unverhältnismässigen Aufwand bedeutet hätte. Seit dem 1. Januar 2000 werden sämtlichen Bauten in Arbeit die anteiligen Fremdfinanzierungskosten und Eigenleistungen belastet.

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

Anlageobjekte, welche über langfristige Leasingverträge finanziert sind, werden zum Barwert der Mindestleasingraten oder zum tieferen Verkehrswert bilanziert. Auf der Passivseite sind die entsprechenden Finanzleasingverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Abschreibungen erfolgen linear über den Zeitraum der geschätzten Nutzungs- oder kürzeren Leasingdauer. Die Nutzungsdauern der einzelnen Kategorien betragen:

Hochbauten	bis max. 40 Jahre
Tiefbauten	bis max. 30 Jahre
Tunnel und Brücken	bis max. 50 Jahre
Möbilen und Fahrzeuge	3 bis 20 Jahre

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Bei den bilanzierten Zuwendungen der öffentlichen Hand handelt es sich um Beiträge, welche vor dem Jahr 1989 ausgerichtet worden sind. Zuwendungen für Investitionen werden über die gleiche Nutzungsdauer wie die Grundinvestitionen aufgelöst. Die Erfassung in der Erfolgsrechnung erfolgt als Ausgleichsposten zu den Abschreibungen. Sämtliche erhaltenen Beiträge der öffentlichen Hand sind à fonds perdu Beiträge und es besteht keinerlei Rückzahlungspflicht seitens der Flughafen Zürich AG.

Projekte in Arbeit

Projekte in Arbeit werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten bewertet und umfassen Investitionen in noch nicht abgerechnete Projekte, wobei es sich zum grössten Teil um Bauprojekte handelt. Nach der Abrechnung der Projekte werden diese den einzelnen Sachanlagekategorien zugeteilt. Bereits genutzte Projekte oder Bauten, welche unter der Position Projekte in Arbeit bilanziert sind, werden ab Beginn der Nutzung abgeschrieben. Ab Beginn der Nutzung beziehungsweise Fertigstellung werden auch keine Fremdkapitalzinsen mehr aktiviert.

Immaterielle Vermögenswerte und Goodwill

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

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

Goodwill aus Unternehmenszusammenschlüssen wird zu Anschaffungskosten bilanziert und nicht planmässig amortisiert, sondern jährlich mittels eines Impairment-Tests auf dessen Werthaltigkeit geprüft.

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

Die Flughafen Zürich AG hält keine immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen enthalten als zum Verkauf verfügbar klassierte Wertschriften des Airport Zurich Noise Fund. Bei der Ersterfassung erfolgt die Bewertung zum Marktwert zuzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Nachfolgend werden die Wertschriften ebenfalls zum Marktwert bewertet, wobei die nicht realisierten Gewinne und Verluste im Eigenkapital (Verkehrswertreserven, netto) erfasst und ausgewiesen werden; bei Veräusserung oder im Falle eines Impairments werden diese in die Erfolgsrechnung übertragen.

Die Finanzanlagen beinhalten weiter Darlehen, welche zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich notwendiger Wertberichtigungen bilanziert werden.

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften und Joint Ventures

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an welchen die Unternehmung zwischen 20 Prozent und 50 Prozent hält und bei denen die Gruppe Einfluss auf die finanzielle und betriebliche Geschäftspolitik, jedoch keine Kontrolle hat, werden gemäss der Equity-Methode in die Konzernrechnung einbezogen. Die Beteiligung wird zum Wert des anteiligen Eigenkapitals erfasst und der anteilige Gewinn oder Verlust der assoziierten Gesellschaft wird erfolgswirksam erfasst.

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an welchen die Unternehmung unter 20 Prozent hält, jedoch aber massgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann, werden ebenfalls gemäss der Equity-Methode in die Konzernrechnung einbezogen.

Anteile an Joint Ventures werden in der Konzernrechnung nach der Equity-Methode erfasst. Ein Joint Venture basiert auf einer vertraglichen Vereinbarung, wonach zwei oder mehrere Parteien eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben, die einer gemeinschaftlichen Führung unterliegt, ohne dass ein Unternehmen die Kontrolle alleine ausüben könnte.

Derivative Finanzinstrumente

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

Warenlager

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

Forderungen

Forderungen werden zum Nominalwert abzüglich der notwendigen Wertberichtigungen für uneinbringliche Forderungen bewertet. Die Wertberichtigung setzt sich zusammen aus individuellen Wertberichtigungen für spezifisch identifizierte Positionen, bei denen objektive Hinweise dafür bestehen, dass der ausstehende Betrag nicht vollumfänglich eingehen wird, sowie pauschalen Wertberichtigungen für Gruppen von Forderungen mit ähnlichem Risikoprofil. Die pauschalen Wertberichtigungen decken Verluste ab, die eingetreten, aber noch nicht bekannt sind. Basis für die pauschalen Wertberichtigungen bilden historische Daten über Zahlungsstatistiken der Forderungen. Sobald ausreichende Hinweise dafür bestehen, dass eine Forderung definitiv nicht mehr eingehen wird, wird die Forderung direkt ausgebucht bzw. mit der dafür gebildeten Einzelwertberichtigung verrechnet.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post- und Bankguthaben und kurzfristige Geldanlagen (inkl. Collateral) mit einer Fälligkeit von bis zu 90 Tagen, gerechnet vom Erwerbszeitpunkt.

Wertbeeinträchtigungen

Die Buchwerte des Konzernvermögens mit Ausnahme der Vorräte und der latenten Steuern (vgl. separate Rechnungslegungsgrundsätze) werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit beurteilt. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Werts durchgeführt (Impairment-Test). Für Goodwill, andere immaterielle Anlagen mit unbestimmter Nutzungsdauer und immaterielle Anlagen, die noch nicht für die Nutzung zur Verfügung stehen, wird der realisierbare Wert jährlich ermittelt, auch wenn keine Anzeichen für eine Wertminderung vorliegen.

Übersteigt der Buchwert eines Aktivums oder der Zahlungsmittel generierenden Einheit (cash generating unit), zu der das Aktivum gehört, den realisierbaren Wert, erfolgt eine erfolgswirksame Wertanpassung.

Der erzielbare Wert der übrigen Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente) ist der grössere Wert von Verkehrswert abzüglich Verkaufskosten und Nutzwert. Zur Bestimmung des Nutzwertes werden die geschätzten zukünftigen Cashflows abdiskontiert, wobei als Diskontsatz ein Vorsteuersatz benutzt wird, der die Risiken des entsprechenden Vermögenswertes reflektiert. Wenn ein Vermögenswert keine mehrheitlich unabhängigen Geldzuflüsse erzielt, wird der erzielbare Wert für die Zahlungsmittel generierende Einheit bestimmt, zu der der Vermögenswert gehört. Der erzielbare Wert von Forderungen und Darlehen entspricht dem Barwert der geschätzten zukünftigen Cashflows. Wertminderungen auf Forderungen und Darlehen werden rückgängig gemacht, wenn die Erhöhung des erzielbaren Wertes auf ein Ereignis zurückgeführt werden kann, das in einer Periode nach Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

Eine Wertaufholung auf Goodwill erfolgt nicht.

Wertminderungen auf den übrigen Aktiven können rückgängig gemacht werden, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass die Wertminderung sich reduziert hat oder nicht mehr vorhanden ist und wenn sich die Schätzungen, die in die Berechnung des erzielbaren Wertes eingeflossen sind, verändert haben.

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

Eigenkapital

Aktienkapital

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

Eigene Aktien

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

Dividenden

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

Finanzverbindlichkeiten

Finanzverbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfas-sung zum Marktwert abzüglich Transaktionskosten bilan-ziert. Die Differenz zwischen dem Rückzahlungsbetrag und dem Buchwert wird über die Laufzeit gemäss der Ef-fektivzinsmethode amortisiert.

Rückstellungen

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

Rückstellungen für **Lärmschutzmassnahmen** werden für faktische Verpflichtungen aufgrund des Umweltschutzge-setzes gebildet, sobald sie zuverlässig abgeschätzt werden können.

Rückstellungen für **formelle Enteignungen** werden gebil-det für Entschädigungsleistungen, sobald die voraussicht-lichen Gesamtkosten aufgrund der letztinstanzlichen Ge-richtsentscheide zuverlässig abschätzbar werden (siehe immaterielle Vermögenswerte und Goodwill).

Vorsorgeverpflichtungen

a) Hauptvorsorgeplan Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich

Seit dem 1. Januar 2000 ist die gesamte Belegschaft der Flughafen Zürich AG für die berufliche Vorsorge der Be-amtenversicherungskasse des Kantons Zürich (BVK) an-geschlossen. Aktive Versicherte und Rentner der ehemali-gen Flughafendirektion Zürich waren schon seit jeher in dieser Vorsorgeeinrichtung, während die von Flughafen-Immobilien-Gesellschaft-Seite zur Flughafen Zürich AG gekommenen Mitarbeitenden auf den 1. Januar 2000 in die

BVK übergetreten sind. Die BVK ist eine Gemeinschafts-stiftung für über 66'000 Angestellte von zürcherischen Ge-meinden und dem Kanton Zürich, anderen öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Körperschaften und Anstal-ten, gemeinnützigen Institutionen, die ihren Sitz im Kanton haben, sowie Aktiengesellschaften, an denen der Staat massgeblich beteiligt ist. Die BVK weist gemäss der Schweizer Rechnungslegung (Art. 44 BVV2) per 31. De-zember 2008 einen Deckungsgrad von 81,03 Prozent (Vor-jahr: 100,74 Prozent) auf.

Bis Ende 2002 wurde der Vorsorgeplan mit der BVK als leis-tungsorientierter Plan (defined benefit plan) ausgelegt; unter Berufung auf IAS 19.30 hat die Flughafen Zürich AG den Vorsorgeplan wegen fehlendem Zugriff auf Daten der BVK als beitragsorientierten Plan (defined contribution plan) behandelt und auf die Bilanzierung nach der «pro-jected unit credit method» verzichtet. Im Geschäftsjahr 2003 wurde der Anschlussvertrag der Flughafen Zürich AG mit der BVK dahingehend geändert, dass die Flughafen Zürich AG im Falle einer Unterdeckung keine zusätzlichen Beiträge zu leisten hat. Bei Verletzung dieser Bestimmung kann die Flughafen Zürich AG den Anschlussvertrag kün-digen, ohne einen allfälligen versicherungstechnischen Fehlbetrag finanzieren zu müssen. Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG hält fest, dass er zur Behebung einer Unterdeckung der Vorsorgeeinrichtung in keinem Falle Sanierungsbeiträge leisten wird. Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG hält zudem fest, dass er alles Not-wendige veranlassen wird, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrecht zu erhalten. Die vorerwähnten Anpas-sungen des Anschlussvertrages und die Erklärungen des Verwaltungsrates bewirken, dass zurzeit kein versiche-rungstechnisches Risiko oder Anlagerisiko auf den Arbeit-geber übertragen werden kann. Aufgrund dieser Situation sowie der Tatsache, dass die BVK eine unselbstständige Anstalt des kantonalen öffentlichen Rechts ist und mit ih-rem dauerhaften Fortbestand (Perennität) rechnen kann, wird der Vorsorgeplan gemäss IAS 19.25 als beitragsorien-tierter Plan (defined contribution plan) behandelt. Das be-deutet, dass sich die entsprechenden Vorsorgekosten wei-terhin auf die von der Flughafen Zürich AG an die BVK bezahlten beziehungsweise geschuldeten Beiträge, welche erfolgswirksam erfasst werden, beschränken.

Sollte der Kanton Zürich die Rolle als Hauptaktionär der Flughafen Zürich AG aufgeben und das Flughafengesetz entsprechend geändert werden, so wäre die Flughafen Zü-richt AG gemäss den Statuten der BVK gezwungen, eine andere Vorsorgelösung zu wählen. Ein daraus allenfalls entstehender versicherungstechnischer Fehlbetrag könnte zu einer Vorsorgeverpflichtung der Gesellschaft führen, der zum entsprechenden Zeitpunkt im Rahmen einer sol-chen Planänderung erfolgswirksam zu erfassen wäre.

b) Weitere Vorsorgepläne

Die Gesellschaft unterhält im Weiteren folgende Vorsorgepläne:

- Anschlussvertrag mit der Zürich Versicherungsgesellschaft zu Gunsten der Rentner der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG; diese Versicherten-gruppe ist nicht in die BVK übergetreten); dies ist ein beitragsorientierter Plan, der voll ausfinanziert ist. Die Zürich Versicherungsgesellschaft übernimmt die zukünftigen Leistungen.
- Besonderer Plan mit der BVK für Entschädigungen bei vorzeitigen Pensionierungen; dies ist ein leistungsorientierter Plan. Bei diesem Plan wird der Barwert der erwarteten Ansprüche (defined benefit obligation) nach der «projected unit credit method» ermittelt und zurückgestellt. Die Vorsorgekosten, die mit der Arbeitsleistung der Berichtsperiode zusammenhängen (current service cost), werden erfolgswirksam erfasst. Die vergangene Arbeitsleistung betreffenden Vorsorgekosten, die auf neue oder verbesserte Vorsorgeleistungen zurückzuführen sind (past service cost), werden linear bis zum Zeitpunkt der Anspruchsberechtigung über den Personalvorsorgeaufwand erfasst. Versicherungstechnische und Anlagegewinne und -verluste aus den periodischen Neuberechnungen werden linear über die durchschnittliche Restdienstzeit erfolgswirksam erfasst, soweit sie 10 Prozent der Vorsorgeverpflichtung überschreiten.

Aktienbasierte Vergütung

Im Rahmen des Bonus- und Mitarbeiterbeteiligungsprogramms gibt die Flughafen Zürich AG Aktien an eigene Mitarbeiter ab. Die aktienbasierten Vergütungen werden über den Leistungszeitraum verteilt als Aufwand erfasst und das Eigenkapital entsprechend erhöht. Die Bewertung erfolgt zum Verkehrswert am Gewährungszeitpunkt.

Ertragssteuern

Die Ertragssteuern beinhalten sowohl laufende als auch latente Ertragssteuern. Sie werden erfolgswirksam erfasst, mit Ausnahme von Ertragssteuern auf direkt im Eigenkapital erfassten Transaktionen. In diesen Fällen werden die Ertragssteuern ebenfalls im Eigenkapital verbucht.

Die laufenden Ertragssteuern umfassen die erwarteten geschuldeten Steuern auf dem steuerlich massgeblichen Ergebnis, berechnet mit den am Bilanzstichtag geltenden bzw. angekündigten Steuersätzen.

Latente Steuern werden gemäss der Balance-Sheet-Liability-Methode auf temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Steuerbilanz und der Konzernbilanz abgegrenzt. In folgenden Fällen werden keine latenten

Steuern auf temporären Differenzen erfasst: erstmalig erfasster Goodwill, Ersterfassung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit einer Transaktion, die weder das Konzernergebnis noch das steuerliche Ergebnis beeinflusst, und Beteiligungen an Tochtergesellschaften, falls es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zukunft nicht aufhebt. Die Bemessung der latenten Steuern berücksichtigt den erwarteten Zeitpunkt und die erwartete Art und Weise der Realisation bzw. Tilgung der betroffenen Aktiven und Verbindlichkeiten. Dabei werden die Steuersätze herangezogen, die zum Bilanzstichtag gelten bzw. angekündigt sind.

Aktive latente Steuern werden nur so weit berücksichtigt, als es wahrscheinlich ist, dass die temporären Differenzen mit zukünftigen Gewinnen verrechnet werden können.

Zur Veräusserung gehaltene, langfristige Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte sowie Gruppen von Vermögenswerten inkl. direkt zurechenbarer Verbindlichkeiten (sog. «Verkaufsgruppen» oder «disposal groups») werden als «zum Verkauf gehalten» klassiert und in der Bilanz in einer separaten Position in den Aktiven bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen, wenn der Buchwert nicht durch die Nutzung, sondern durch den Verkauf der Vermögensgegenstände eingebracht werden soll. Voraussetzung ist, dass der Verkauf hoch wahrscheinlich ist und die Vermögensgegenstände für einen unmittelbaren Verkauf in ihrem gegenwärtigen Zustand bereit sind. Damit ein Verkauf als hoch wahrscheinlich eingestuft werden kann, ist die Erfüllung verschiedener Kriterien notwendig, u.a. muss er erwartungsgemäss innerhalb eines Jahres stattfinden.

Unmittelbar bevor langfristige Vermögenswerte als zur Veräusserung klassifiziert werden, werden die Buchwerte in Anwendung der entsprechenden IFRS-Standards bewertet. Nach der Umklassierung erfolgt die Bewertung zum tieferen von Buchwert und Verkehrswert abzüglich Verkaufskosten. Abzuschreibende Vermögenswerte werden ab dem Zeitpunkt der Umklassierung nicht mehr abgeschrieben.

Segmentberichterstattung

Die Flughafen Zürich AG ist grundsätzlich funktional organisiert. Für die primäre Segmentberichterstattung wird branchenkonform unterschieden zwischen den Bereichen Aviation und Non-Aviation, welche den Funktionen Operations bzw. Marketing & Real Estate und damit der internen Berichterstattungsstruktur entsprechen.

Die Flughafen Zürich AG erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2008 wurden CHF 4,4 Mio. (2007: CHF 2,7 Mio.) Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht. Aufgrund der unwesentlichen Auslandaktivitäten wird auf eine Segmentierung nach geografischen Regionen verzichtet.

Aviation Flugbetrieb: Das Teilsegment Aviation Flugbetrieb beinhaltet die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der Flughafenbetriebsinfrastruktur. Dazu gehören sämtliche den Fluggesellschaften und Passagieren zur Verfügung gestellten Kerndienstleistungen eines Flughafens, welche die Flughafen Zürich AG in der Funktion der Flughafenbetreiberin anbietet. Dies sind unter anderem das Pistensystem, alle Vorfeldflächen mit Apron Control, Passagierflächen in den Terminals, der Frachtbetrieb, die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage und die Flugzeugenergieversorgung, die Passagierbetreuung und die Passagierservices sowie die Safety. Die wesentlichen Erträge des Bereiches Aviation sind Passagier- und Landegebühren. Die externen Erträge in diesem Bereich sind bestimmt durch die Passagierentwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und die Entwicklung des Startgewichtes der Flugzeuge.

Aviation Sicherheit: Das Teilsegment Aviation Sicherheit beinhaltet die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der Sicherheitsinfrastruktur sowie sämtliche unmittelbar sicherheitsrelevanten Prozesse. Dazu gehören alle Anlagen und deren Betrieb und Unterhalt zur Verhütung von Angriffen auf die Sicherheit der gewerbsmässigen Zivilluftfahrt, insbesondere die Anlagen zur Kontrolle von Passagieren, Mitarbeitern, Handgepäck, registriertem Gepäck und Fracht. Im Weiteren enthält das Teilsegment die Kosten für alle weiteren flughafenpolizeilichen Aufgaben wie Überwachungspatrouillen, Überwachung von besonders gefährdeten Fluggesellschaften und Personen, Betrieb einer Einsatzzentrale, Ausbildung und weitere sicherheitsrelevante Aufgaben. Die Erträge zur Deckung der Kosten im Segment Sicherheit bilden die pro Passagier erhobenen Sicherheitsgebühren.

Aviation Fluglärm: Sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Erträge und Aufwendungen werden im Teilsegment Aviation Fluglärm separat ausgewiesen. In den Erläuterungen zur Konzernrechnung wird ausserdem eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung der Fluglärmthematik dargestellt, weil der Airport Zurich Noise Fund rückwirkend per 1. Januar 2004 aufgelöst wurde. Diese Rechnung zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung aus den verursachergerecht erhobenen Lärmgebühren abzüglich der liquiditätswirksamen Ausgaben für formelle Enteignungen, Lärmschutzmassnahmen und Betriebskosten (siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund).

Non-Aviation: Das Segment Non-Aviation beinhaltet sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf die Entwicklung, die Vermarktung und den Betrieb der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen. Das sind sämtliche Retail-Aktivitäten des Flughafens, die Erträge aus Mieteinnahmen und Nebenkosten (unter anderem Energie), die Parkertrträge sowie eine breite Palette von durch die Flughafen Zürich AG angebotenen kommerziellen Dienstleistungen. In der Berichterstattung wurde die Systematik der Primärzuordnung jedes Profit-Centers zu einem Segment gewählt. Falls interne Lieferungen und Leistungen gegenüber dem zweiten Segment erbracht werden, werden diese Leistungen als intersegmentäre Erträge oder Aufwandsminderungen verrechnet. Beispielsweise wird das Profit-Center «Information and Communication Technology» (ICT) primär dem Segment Non-Aviation zugeordnet und die anteiligen Kosten danach verursachergerecht dem Segment Aviation verrechnet. Ebenso sind die Supportbereiche primär dem Segment Non-Aviation zugeordnet und werden entsprechend weiterverrechnet.

Grundsätze der Segmentberichterstattung: Den Segmenten werden diejenigen Aktiven und Verbindlichkeiten zugeordnet, die entweder in einem direkten Zusammenhang stehen oder auf einer vernünftigen Grundlage zugeordnet werden können. Soweit möglich werden Finanzinstrumente zugeordnet (einschliesslich flüssiger Mittel und verzinslicher Schulden). Die Kunden und Lieferanten der Flughafen Zürich AG pflegen grösstenteils Geschäftsbeziehungen zu allen Segmenten. Die zugeordneten Segment-schulden beschränken sich auf die Verpflichtungen in Bezug auf die Lärmthematik, die dem Teilsegment Aviation Fluglärm zugeordnet werden, sowie direkt auf Segmente zuordenbare Finanzverbindlichkeiten. Die intersegmentären Erträge setzen sich im Wesentlichen zusammen aus der Verrechnung von Mietkosten aus dem Bereich Non-Aviation für Hochbauflächen, die durch den Bereich Aviation beansprucht werden. Die Vermögenswerte der übrigen Liegenschaften (inkl. der ganzen Terminals) sind primär dem Bereich Non-Aviation zugeordnet. Die Verrechnung der Kosten aufgrund der beanspruchten Fläche erfolgt auf der Basis der Selbstkosten (einschliesslich Verzinsung des eingesetzten Kapitals). Die intersegmentären Erträge stellen gleichzeitig intersegmentäre Aufwendungen im Segmentergebnis der diese Aktiven nutzenden Bereiche dar. Die Mitarbeitenden (Vollzeitstellen) werden allen Segmenten zugeordnet.

Erläuterungen zur Konzernrechnung

Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen

Werthaltigkeit der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sowie Zuverlässigkeit der Schätzung von aktivierungspflichtigen Lärmentschädigungen

Die Unternehmung besitzt Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von rund 3,0 Milliarden Franken. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Werts durchgeführt (Impairment-Test). Die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit beurteilt. Als Grundlage dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free-Cashflows der Flughafen Zürich AG. Zur Schätzung der zukünftigen Cashflows sind verschiedene Annahmen zu treffen. Die effektiven Cashflows können durch folgende Risikofaktoren wesentlich negativ beeinflusst werden (siehe auch Ziffer 7, Entwicklung Anlagevermögen):

1. Rechtliche Rahmenbedingungen

Verschiedene innen- und aussenpolitische Restriktionen könnten dazu führen, dass die Flughafen Zürich AG die Chancen der im Rahmen der 5. Bauetappe getätigten Investitionen nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen unter anderem:

- Kantonale Initiativen zur Anpassung des Zürcher Flughafengesetzes
- Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)
- Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
- Aufsichtsbehördliche Verfügungen im Zusammenhang mit An- und Abflugverfahren
- Einseitige Deutsche Durchführungsverordnung (DVO)
- Rechtsverfahren (vBr und ILS 34)
- Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG)

2. Nachfragerückgang

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Luftverkehr ein volatiles Geschäft ist, welches kurzfristig auf externe Ereignisse (Terror, Seuchen, Wirtschaftskrisen) sensitiv reagiert. Solche externen Ereignisse können zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen.

3. Weiterhin steigende Sicherheitsvorschriften

Behördlich angeordnete zusätzliche Sicherheitsauflagen können auch in Zukunft zu steigenden Sicherheitskosten und reduzierten Erträgen im Kommerzgeschäft führen. Insbesondere aufgrund der Zeitverzögerung zwischen dem Anfall der Kosten und der frühestmöglichen Refinanzierung über höhere Sicherheitsgebühren kann ein negativer Einfluss auf das Ergebnis nicht ausgeschlossen werden.

4. Hubcarrier

Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist die Flughafen Zürich AG in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hubcarriers abhängig.

5. Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

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

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 19'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen. Davon sind rund 2'600 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungskommission eingeleitet. In den 18 für die Gemeinde Opfikon ausgewählten Pilotfällen liegen die Bundesgerichtsentscheide nun vor.

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

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Case») per 30. Juni 2008 auf insgesamt 759,8 Millionen Franken (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), womit die gesamten Kosten unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken lagen.

Die Flughafen Zürich AG hatte am 8. März 2006 mit dem Kanton Zürich einen Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 abgeschlossen. Ziel dieses Zusatzvertrages war es, die Risiken des Flughafens aus formellen Enteignungen zu limitieren. Gemäss diesem Zusatzvertrag übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alter» Lärmverbindlichkeiten, wenn bei der Auszahlung der ersten formellen Enteignungsschädigungen das Risiko besteht, dass die gesamten, im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), in einem angenommenen schlechtesten Fall («Negative Case») den Betrag von 1,1 Milliarden Franken («Schwellenwert») übersteigen.

«Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, die vor Juni 2001 entstanden sind. Der Kanton Zürich übernimmt für diese Lärmverbindlichkeiten die Vorfinanzierung, da er bis zu diesem Zeitpunkt Inhaber der Betriebskonzession war und damit für «alte» Lärmverbindlichkeiten im Aussenverhältnis haftet. Der Schwellenwert unterliegt einem jährlichen Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG. Der Schwellenwert per 31. Dezember 2008 lag leicht über den ursprünglichen 1,1 Milliarden Franken und hatte keine Auswirkung auf die Vorfinanzierung des Kantons Zürich.

Da per Mitte Jahr trotz oben genannter Schätzung von 759,8 Millionen Franken die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall («Negative Case») den Schwellenwert von 1,1 Milliarden Franken überstiegen (Prämisse dafür war, dass die noch offenen Grundsatzfragen gegen die Flughafen Zürich AG entschieden werden), trat die gemäss Zusatzvertrag vereinbarte Vorfinanzierung des Kantons Zürich für «alte» Lärmverbindlichkeiten per 30. Juni 2008 in Kraft. Für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung dieser «alten» Lärmverbindlichkeiten erhielt der Kanton Zürich per 30. Juni 2008 gemäss den Bestimmungen des Zusatzvertrages einen Teil des Airport Zurich Noise Fund (115,4 Millionen Franken). Dieser Betrag wurde in der Konzernrechnung als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert und stellt einen Teil der Kosten für «alte» Lärmverbindlichkeiten dar, welche ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt werden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinnahmte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits finanziert waren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese «alten» Entschädigungen.

Basierend auf der obigen Schätzung der Lärmkosten und der Auslösung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich wurde in der Konzernrechnung per 30. Juni 2008 ein Betrag von 125,5 Millionen Franken (Barwert) für formelle Enteignungsentschädigungen (Nominalbetrag 150,1 Millionen Franken) zurückgestellt. Dieser Betrag betrifft die «neuen» Lärmverbindlichkeiten der Flughafen Zürich AG. Der Barwert dieser zu erwartenden Kosten wurde gleichzeitig und in gleicher Höhe als immaterieller Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung aktiviert.

Seit dem 1. Juli 2008 haben die oben erwähnten Sachverhalte die folgenden Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Gesellschaft:

- Die Erträge aus Lärmgebühren werden ab diesem Zeitpunkt um den Anteil des Kantons Zürich (47 Prozent) reduziert in der Erfolgsrechnung erfasst.
- Die Zahlungen für formelle Enteignungen betreffend «neue» Lärmverbindlichkeiten erfolgen zu Lasten der entsprechenden Rückstellung.

- Der immaterielle Vermögenswert für formelle Enteignungen wird linear bis zum Ende der Betriebskonzession (Mai 2051) amortisiert.
- Die Aufzinsung der abdiskontierten Rückstellung für formelle Enteignungen erfolgt analog der Aufzinsung der Rückstellung für Schallschutzmassnahmen erfolgswirksam.
- Die Betriebskosten der Lärmabteilung werden weiterhin vollumfänglich von der Flughafen Zürich AG getragen und rechnerisch dem Airport Zurich Noise Fund belastet.
- Die Zahlungen für Schallschutzmassnahmen erfolgen wie bis anhin zu Lasten der entsprechenden separaten Rückstellung.

Auf den 31. Dezember 2008 hat sich an der Schätzung von 759,8 Millionen Franken keine Veränderung ergeben. Per Bilanzstichtag hat die Flughafen Zürich AG insgesamt Kosten für formelle Enteignungen von 239,0 Millionen Franken aktiviert und weist Rückstellungen für formelle Enteignungen von 125,8 Millionen Franken sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Schallschutzkosten von 118,8 Millionen Franken aus.

Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund künftiger Rechtssprechung im schlechtesten Fall («Negative Case») unter den anwendbaren Schwellenwert sinken, fällt die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 dahin. Auf diesen Zeitpunkt übernimmt die Flughafen Zürich AG die dann noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten und erhält als Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich zurück («Rückabwicklung»). Gleichzeitig entfällt ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren. In diesem Zeitpunkt wird die Flughafen Zürich AG eine aktuelle Schätzung der gesamten ausstehenden Lärmkosten vornehmen und sowohl die aktivierten als auch die passivierten Lärmkosten bilanzwirksam anpassen.

Je nach weiterer bzw. abschliessender Rechtsprechung – insbesondere hinsichtlich Süden – können auch die «neuen» Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und passivierten Lärmkosten führen würden. Die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich sowie der Split der Lärmgebühren bleiben in diesem Fall voraussichtlich bestehen. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Berichtsjahr hat sich der Konsolidierungskreis nicht verändert.

Konzernerfolgsrechnung

1) Erträge aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Tausend)		2008	2007
Passagiergebühren	176'807		167'881
Landegebühren	79'630		74'580
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	26'383		24'684
Übrige Erträge	15'270		14'344
Flugzeugenergieversorgungsanlage	11'300		10'564
Frachterträge	7'755		8'257
Treibstoffgebühren	6'549		6'201
Parkgebühren	5'088		4'780
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'138		4'565
Emissionsgebühren	3'042		2'808
Debitorenverluste	(271)		41
Erträge Aviation Flugbetrieb		335'691	318'705
Sicherheitsgebühren	142'127		117'936
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'435		1'062
Erträge Aviation Sicherheit		143'562	118'998
Lärmgebühren	46'436		58'278
Erträge Aviation Fluglärm		46'436	58'278
Total Aviation-Erträge		525'689	495'981
Retail und Duty Free	79'493		71'355
Parkingerträge	64'407		61'596
Werbeflächen und Promotion	12'886		12'410
Übrige Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken, etc.)	12'859		11'734
Restauration	11'405		10'171
Konzessionserträge		181'050	167'266
Mieterträge und Pachtzinsen	82'144		78'073
Energie- und Nebenkostenverrechnung	25'487		20'258
Reinigung	3'511		3'259
Dienstleistungserträge	5'497		2'858
Messen und Events	314		2'695
Erträge aus Liegenschaftenbewirtschaftung		116'953	107'143
Kommunikationsdienstleistungen	12'988		10'584
Passagierdienste	1'851		7'532
Übrige Dienstleistungserträge und Diverses	7'312		5'154
Conference Center	3'050		5'150
Aktivierte Eigenleistungen ¹⁾	6'275		4'261
Debitorenverluste	(65)		(203)
Erträge aus Dienstleistungen		31'411	32'478
Total Non-Aviation Erträge		329'414	306'887
Total Erträge		855'103	802'868

¹⁾ Bei den aktivierten Eigenleistungen handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen. Deren Leistungen werden objektbezogen zugeordnet.

2) Personalaufwand

(CHF in Tausend)		2008	2007
Löhne und Gehälter		118'129	125'738
Personalvorsorgekosten			
– Für leistungsorientierte Pläne ¹⁾		117	92
– Für beitragsorientierte Pläne		10'266	10'693
Sozialversicherungsbeiträge		13'295	14'261
Übriger Personalaufwand		10'587	9'258
Total Personalaufwand		152'394	160'042
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen)²⁾		1'213	1'309
Personalbestand per 31.12. (Vollzeitstellen)		1'254	1'319
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle		122	121

¹⁾ Siehe Ziffer 20, Vorsorgeverpflichtungen.

²⁾ Ab 1. Januar 2008 ohne Mitarbeiterbestand Schutz & Rettung, Zürich.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Die Flughafen Zürich AG gibt denjenigen Mitarbeitenden eine Gratisaktie ab, welche das erste Dienstjahr beendet haben.

Bonusprogramm Geschäftsleitung und Kader

Die Summe aller jährlichen Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie des Kaders setzt sich aus einem festen Lohnanteil und einem Bonusanteil zusammen. Dieser basiert auf dem Unternehmensergebnis und auf dem Erreichungsgrad der persönlichen Ziele. Messkriterium für das Unternehmensergebnis ist der Erreichungsgrad des budgetierten Airport Value Added (AVA) respekti-

ve die Abweichung des tatsächlich erreichten gegenüber dem Ziel-AVA-Wert. Die Beurteilung des Erreichungsgrades der persönlichen Ziele erfolgt im Rahmen des jährlich durchgeführten Management by Objectives-Prozesses. Sowohl der Entscheid bezüglich Erreichungsgrad des Unternehmensergebnisses wie auch jener über die Erreichung der persönlichen Ziele für das abgelaufene Geschäftsjahr werden vom Nomination & Compensation Committee jeweils im neuen Geschäftsjahr gefällt respektive genehmigt (Gewährungszeitpunkt). Der erfolgsabhängige Teil wird zu zwei Dritteln bar ausbezahlt und zu einem Drittel in Aktien vergütet (siehe auch Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Empfänger	2008 CHF in Tausend	2007 CHF in Tausend	2007 Stück	Durchschnittlicher Wert pro Aktie für Geschäftsjahr 2007
Mitarbeiter	54	44	143	378.90
Mitglieder der Geschäftsleitung	325	1'865	3'997	431.80
Mitglieder des Kaders	659	645	1'623	462.00
Anpassung Ausgabewert im Folgejahr an Börsenkurs ¹⁾	58	84		
Total	1'096	2'638	5'763	

¹⁾ Der Ausgabewert der Aktien für den Bonusanteil des Geschäftsjahres 2007 lag im Mai 2008 (Gewährungszeitpunkt) um CHF 0,06 Mio. höher als der Abgrenzungsbetrag des Bonusanteils für das Geschäftsjahr 2007 per Jahresende 2007.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Erreichungsgrad des Unternehmensergebnisses respektive der persönlichen Zielerreichung wurde der Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2008 berechnet und abgegrenzt. Die Anzahl Aktien kann noch nicht berechnet werden, da der Ausgabewert der Aktien dem Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt entspricht. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 3'944 Aktien vergütet werden müssen.

Bonusprogramm Verwaltungsrat

Für die Mitglieder des Verwaltungsrates besteht kein Bonusprogramm. Die Entschädigung setzt sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammen (siehe auch Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Optionsprogramm

Bei der Flughafen Zürich AG besteht kein Optionsprogramm.

3) Andere Betriebskosten

(CHF in Tausend)	2008	2007
Dienstleistungen Schutz & Rettung	21'100	0
Versicherungen	5'479	5'078
Miet- und Benutzungsaufwendungen	3'006	4'135
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	0	2'914
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	2'229	2'295
Weitere Betriebskosten	2'167	2'165
Kommunikationsaufwendungen	1'771	2'109
Passagierdienste	305	399
Total andere Betriebskosten	36'057	19'095

4) Andere Aufwendungen/Erträge, netto

(CHF in Tausend)	2008	2007
Andere Erträge	1'450	6'600
Andere Aufwendungen	(24'348)	(2'378)
Total andere Aufwendungen/Erträge, netto	(22'898)	4'222

Die anderen Erträge beinhalten unter anderem:

2008: CHF 0,8 Mio. Konkursdividende Swissair (1. Abschlagszahlung).

2007: CHF 6,4 Mio. nicht mehr benötigte Abgrenzung von Erträgen aus Nutzungsentgelten (siehe auch Ziffer 19, Abgrenzung von Erträgen).

Die anderen Aufwendungen beinhalten unter anderem:

2008: CHF 21,3 Mio. Rückzahlung an Swissair-Liquidator sowie CHF 2,5 Mio. Buchverluste aus Anlageabgängen.

2007: CHF 2,0 Mio. aus Buchverlusten von Anlageabgängen.

5) Finanzergebnis

(CHF in Tausend)	2008	2007
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	61'250	65'714
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(1'430)	(388)
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	59'820	65'326
Leasingzins	2'998	2'966
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	2'559	2'554
Übrige Zinsaufwendungen	0	8
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	5'253	6'720
Total Zinsaufwand	70'630	77'574
Verlust auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund ¹⁾	14'070	0
Übriger Finanzaufwand	3'346	3'437
Währungsverluste	101	45
Zinsaufwand Aufzinsung langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen	5'130	0
Finanzierungsaufwendungen	93'277	81'056
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	(6'073)	(5'286)
Zinsertrag Post- und Bankguthaben/Darlehen	(2'624)	(2'435)
Verzugszinsen	(11)	(18)
Total Zinsertrag	(8'708)	(7'739)
Gewinn auf zum Handel gehaltenen Derivaten (Marktwertänderung Zins-Absicherung)	(5'004)	(6'993)
Zinsertrag Aufzinsung langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen ²⁾	0	(1'665)
Währungsgewinne	(319)	(60)
Übrige Finanzerträge	(33)	(10)
Total Finanzerträge	(14'064)	(16'467)
Total Finanzergebnis	79'213	64'589

¹⁾ Inklusive Abschreibung Sigma Finance Corp. (CHF 11,4 Mio.).

²⁾ Im Vorjahr erfolgte eine Neueinschätzung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse für Schallschutzmassnahmen bis Ende 2015, was zu einem Zinsertrag bei der Aufzinsung der langfristigen Rückstellung für Schallschutz führt (siehe Ziffer 16, Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen).

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2008 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,60 Prozent errechnet (Vorjahr 5,41 Prozent).

Die Unternehmung hält einen Zinssatz-Swap über CHF 300 Mio. Der Zinssatz-Swap ist als zu Fair Value mit Effekt auf die Erfolgsrechnung – Handel klassiert. Die Veränderung des Marktwertes des Zinssatz-Swap (in 2008 Gewinn auf zum Handel gehaltenen Derivaten von CHF 5,0 Mio.; 2007 CHF 7,0 Mio.) wurde deshalb über die Erfolgsrechnung gebucht.

6) Ertragssteuern

(CHF in Tausend)	2008	2007
Steuern des laufenden Jahres	18'975	16'837
Steuern der Vorjahre	(1'560)	(111)
Total laufende Ertragssteuern	17'415	16'726
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	(2'576)	0
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	11'095	18'076
Total latente Ertragssteuern	8'519	18'076
Total Ertragssteuern	25'934	34'802

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in Tausend)	2008	2007
Gewinn vor Ertragssteuern	147'248	165'477
Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz von 20,5% (Vorjahr 21,0%) ¹⁾	30'186	34'750
Anpassung latente Steuern aufgrund Anpassung Steuersatz	(2'576)	0
Auflösung Steuerabgrenzung aus Vorjahren	(1'560)	(111)
Verzicht auf Aktivierung von Verlustvorträgen	137	188
Verschiedene Überleitungsposten	(253)	(25)
Total Ertragssteuern	25'934	34'802

¹⁾ Siehe Ziffer 18, Verbindlichkeiten für latente Steuern.

Konzernbilanz

7) Entwicklung Anlagevermögen

(CHF in Millionen)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Anlagen in Leasing	Projekte in Arbeit	Projekte in Arbeit in Leasing	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Übrige immaterielle Anlagen	Beteiligung an assoziierten Gesellschaften	Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	Übrige Finanzanlagen	Goodwill	Total
Anschaffungswerte															
Schlussbilanz per 31.12.2006	112,1	1'283,5	3'593,1	89,3	33,2	2,1	235,9	5'349,2	0,0	74,4	9,7	114,3	1,0	0,2	5'548,8
Umgliederung Marktwertanpassung												(1,4)			(1,4)
Eröffnungsbilanz per 1.1.2007	112,1	1'283,5	3'593,1	89,3	33,2	2,1	235,9	5'349,2	0,0	74,4	9,7	112,9	1,0	0,2	5'547,4
Zugänge					105,3	0,2		105,4	0,2		7,5	134,5			247,7
Abgänge		(0,1)	(7,2)				(35,5)	(42,8)		(1,9)			(0,7)		(45,3)
Reklassierung												(119,8)			(119,8)
Transfers	0,1	3,4	14,5	2,3	(34,9)	(2,3)	12,9	(4,0)		4,0					0,0
Umrechnungsdifferenzen											0,2				0,2
Schlussbilanz per 31.12.2007	112,2	1'286,8	3'600,4	91,6	103,5	0,0	213,3	5'407,9	0,2	76,4	17,4	127,6	0,3	0,2	5'630,0
Umgliederung Marktwertanpassung												(1,5)			(1,5)
Eröffnungsbilanz per 1.1.2008	112,2	1'286,8	3'600,4	91,6	103,5	0,0	213,3	5'407,9	0,2	76,4	17,4	126,1	0,3	0,2	5'628,3
Zugänge					248,6			248,6	241,5		2,8	44,5	1,1		538,5
Abgänge	(3,7)	(44,2)	(58,8)				(10,2)	(116,9)		(8,3)		(50,4)	(0,3)	(0,2)	(176,1)
Reklassierung												(51,5)			(51,5)
Transfers	1,0	106,2	123,5		(258,7)		25,0	(2,9)		2,9					0,0
Marktwertanpassung												4,3			4,3
Umrechnungsdifferenzen											(4,6)				(4,6)
Schlussbilanz per 31.12.2008	109,5	1'348,8	3'665,2	91,6	93,5	0,0	227,9	5'536,5	241,8	71,0	15,6	73,0	1,1	0,0	5'938,9
Wertberichtigungen															
Schlussbilanz per 31.12.2006	0,0	555,1	1'862,7	17,8	0,0	0,0	134,8	2'570,3	0,0	57,1	0,0	1,4	0,0	0,2	2'629,0
Umgliederung Marktwertanpassung												(1,4)			(1,4)
Eröffnungsbilanz per 1.1.2007	0,0	555,1	1'862,7	17,8	0,0	0,0	134,8	2'570,3	0,0	57,1	0,0	0,0	0,0	0,2	2'627,6
Zugänge		39,0	110,2	5,7			18,6	173,5		8,2					181,7
Marktwertanpassung								0,0				1,5			1,5
Abgänge			(4,1)				(23,8)	(28,0)		(1,6)					(29,6)
Schlussbilanz per 31.12.2007	0,0	594,0	1'968,7	23,5	0,1	0,0	129,5	2'715,8	0,0	63,7	0,0	1,5	0,0	0,2	2'781,1
Umgliederung Marktwertanpassung												(1,5)			(1,5)
Eröffnungsbilanz per 1.1.2008	0,0	594,0	1'968,7	23,5	0,1	0,0	129,5	2'715,8	0,0	63,7	0,0	0,0	0,0	0,2	2'779,6
Zugänge		37,7	116,7	5,8			17,8	178,0	2,8	6,1	7,6				194,5
Transfers			1,9				(1,9)	0,0							0,0
Abgänge		(42,3)	(58,7)				(9,3)	(110,2)		(8,3)				(0,2)	(118,7)
Schlussbilanz per 31.12.2008	0,0	589,4	2'028,6	29,2	0,1	0,0	136,1	2'783,5	2,8	61,5	7,6	0,0	0,0	0,0	2'855,4
Zuwendungen der öffentlichen Hand															
Schlussbilanz per 31.12.2006	0,0	0,2	6,1	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4
Abgänge		(0,1)	(0,7)					(0,8)							(0,8)
Schlussbilanz per 31.12.2007	0,0	0,1	5,4	0,0	0,0	0,0	0,0	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,6
Abgänge		(0,1)	(0,7)					(0,7)							(0,7)
Schlussbilanz per 31.12.2008	0,0	0,1	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,9
Nettobuchwert per 31.12.2006	112,1	728,1	1'724,3	71,5	33,2	2,1	101,0	2'772,4	0,0	17,3	9,7	112,9	1,0	0,0	2'913,2
Nettobuchwert per 31.12.2007	112,2	692,6	1'626,3	68,1	103,5	0,0	83,7	2'686,4	0,2	12,7	17,4	126,1	0,3	0,0	2'843,0
Nettobuchwert per 31.12.2008	109,5	759,2	1'631,8	62,3	93,4	0,0	91,8	2'748,1	239,0	9,5	8,0	73,0	1,1	0,0	3'078,7

Rundungshinweis: Bei der Summierung von gerundeten Beträgen können rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Leasing Transaktion mit einem US-Trust über die Parkhäuser 1, 2, 3 und 6

Im Jahre 2003 hat die Flughafen Zürich AG eine Leasingtransaktion mit einem US-Trust abgeschlossen. Im Rahmen dieser Transaktion wurden in einer ersten Phase die Nutzungsrechte an den Parkhäusern 1, 2, 3 und 6 an einen US-Trust verkauft und gleichzeitig zurückgeleast. Das Eigentum an den Parkhäusern mit einem Nettobuchwert per 31. Dezember 2008 von CHF 167,7 Mio. (31. Dezember 2007: CHF 165,9 Mio.) bleibt während der gesamten Laufzeit bei der Gesellschaft. Die Rückzahlung (Amortisation) des zugeflossenen Kapitals erfolgt ab dem Jahr 2005 in nahezu identischen jährlichen Tranchen bis ins Jahr 2012. Nach vollständiger Amortisation fallen die Nutzungsrechte an die Flughafen Zürich AG zurück. Die in einer zweiten Phase vorgesehene Möglichkeit, über eine Verlängerung der Nutzungsrechte den Verkaufspreis zu erhöhen, wurde nicht genutzt. Der US-Trust wurde gemäss SIC-12 konsolidiert.

Leasing GSA/EVA

Die Flughafen Zürich AG ist im Dezember 2001 in einen Leasingrahmenvertrag zur Finanzierung der sich im Bau befindenden Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) sowie der Flugzeugenergieversorgungsanlage (EVA) über eine Laufzeit von 17 Jahren eingetreten. Aufgrund der weitgehenden Fertigstellung der GSA/EVA wurde per 1. August 2003 eine erste Tranche der definitiven Leasingverträge über einen Gesamtbetrag von CHF 84,5 Mio. in Kraft gesetzt. Diese Leasingverträge weisen ebenfalls eine Laufzeit von 17 Jahren auf. Der Abschluss der zweiten bis achten Tranche ist per 31. Januar 2004 (CHF 1,8 Mio.), per 31. Juli 2004 (CHF 0,5 Mio.), per 31. Januar 2005 (CHF 0,4 Mio.), per 31. Juli 2005 (CHF 0,4 Mio.), per 31. Januar 2006 (CHF 1,2 Mio.), per 31. Juli 2006 (CHF 0,6 Mio.) sowie per 31. Januar 2007 (CHF 2,3 Mio.) erfolgt. Weitere Tranchen werden bei Bedarf jeweils nach weiteren sechs Monaten abgeschlossen. Der Leasingrahmenvertrag sowie auch die definitiven Leasingverträge sind vom Sachverhalt her als Finanzierungsleasing einzustufen und wurden deshalb bilanziert. Die dem Betrieb zur Verfügung stehenden, geleasten Anlagen wurden ab Zeitpunkt der Fertigstellung abgeschrieben.

Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung

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

Mit der erstmaligen Aktivierung des immateriellen Vermögenswertes für formelle Enteignungsentschädigungen in der Höhe von 125,5 Millionen Franken (Barwert der zu erwartenden Kosten) wurde ein gleich hoher Betrag als Rückstellung passiviert (siehe Ziffer 16, Langfristige Rückstellungen für Schallschutz und formelle Enteignungen). Zudem wurde der Anteil des Airport Zurich Noise Fund in der Höhe von 115,4 Millionen Franken, welcher gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 an den Kanton weitergeleitet wurde (siehe Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund) ebenfalls als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Dieser Betrag stellt einen Teil der Kosten für «alte» Lärmverbindlichkeiten dar, welche ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt werden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinnahmte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits finanziert waren.

Diese immateriellen Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung werden linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis Mai 2051) amortisiert.

Impairment-Berechnung

Die Gesellschaft überprüfte die Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte per Bilanzstichtag auf deren Werthaltigkeit (Impairment-Test). Als Grundlage dienten dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG, welche die kleinste geldgenerierende Einheit (cash-generating unit) bildet. Die Nutzwertberechnung per 31. Dezember 2008 zeigte, dass keine Impairment-Abschreibungen notwendig sind.

Der Impairment-Berechnung liegen folgende Annahmen zu Grunde:

- ein Diskontierungszinssatz von 7,5 Prozent
- Zürich behält den Hub-Status
- das Lokal-Passagieraufkommen wächst mittel- und

langfristig so schnell wie das prognostizierte Bruttoinlandprodukt (BIP) der Schweiz

- das Wachstum bei den Flugbewegungen verläuft unterproportional zum Passagierwachstum
- mit den Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens soll sowohl der heutige Qualitätsstandard beibehalten sowie den heute bekannten EU-Kompatibilitätsanforderungen gerecht werden.

Abschreibungen und Amortisationen

Mit den Abschreibungen und Amortisationen auf Sachanlagen und immateriellen Anlagen von CHF 186,9 Mio. wurden die Auflösungen der Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 0,7 Mio. verrechnet.

8) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 17, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	65'823	119'254
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 17, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	72'965	126'067
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	138'788	245'321

Bei den zum Verkauf gehaltenen Wertschriften handelt es sich um Obligationen. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund und beträgt durchschnittlich zwei bis vier Jahre. Die Verzinsung der Obligationen betrug 2008 zwischen 1,26 Prozent und 4,375 Prozent (2007: zwischen 1,5 Prozent und 4,375 Prozent) Siehe auch Ziffer 12, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund.

Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt (siehe Ziffer 5, Finanzergebnis und Ziffer 22.1, Finanzielles Risk Management, a) Allgemeines, i) Ausfallrisiko).

9) Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

(CHF in Tausend)		31.12.2008	31.12.2007
Bangalore International Airport Ltd., Indien, Bet.quote 17% Nom. AK 4'426 Mio. INR	18'648		15'865
Umrechnungsdifferenzen bis 2006	(262)		(262)
Umrechnungsdifferenzen 2007	210		210
Anteiliges Ergebnis 2008	(8'189)		
Umrechnungsdifferenzen 2008	(4'557)	5'850	
Unique Chile S.A., Chile, Bet.quote 48% Nom. AK 253 Mio. CLP	571		571
Anteilige Ergebnisse bis 2006	48		48
Umrechnungsdifferenzen bis 2006	(22)		(22)
Anteiliges Ergebnis 2007	508		508
Umrechnungsdifferenzen 2007	(42)		(42)
Anteiliges Ergebnis 2008	577		
Umrechnungsdifferenzen 2008	(14)		
Zugang durch Sacheinlage von Tochtergesellschaften	476	2'102	
Unique IDC S.A. de C.V., Honduras, Bet.quote 32.6 % (bisher 49.5%) Nom. AK 40 THNL ¹⁾	3		3
Anteilige Ergebnisse Vorjahre	76		76
Umrechnungsdifferenzen Vorjahre	0		0
Anteiliges Ergebnis 2007	135		135
Umrechnungsdifferenzen 2007	0		0
Abgang durch Sacheinlage in A-port Operaciones S.A.	(214)	0	214
Unique IDC Colombia S.A., Kolumbien Bet.quote 32.6% (bisher 49.5%) Nom. AK 100 Mio. COP ¹⁾	18		18
Anteilige Ergebnisse Vorjahre	25		25
Umrechnungsdifferenzen Vorjahre	0		0
Anteiliges Ergebnis 2007	221		221
Umrechnungsdifferenzen 2007	(2)		(2)
Abgang durch Sacheinlage in A-port Operaciones S.A.	(262)	0	262
Administradora Unique IDC C.A., Venezuela, Bet.quote 49.5 % Nom. AK 25 Mio. VEB ²⁾	2		2
Anteilige Ergebnisse bis 2006	611		611
Wertberichtigung 2006	(613)	0	(613)
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Venezuela, Bet.quote 49.5 % Nom. AK 10 Mio. VEB ²⁾	1		1
Wertberichtigung 2006	(1)	0	(1)
Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften		7'952	17'352

¹⁾ Die Gesellschaften Unique IDC Colombia S.A. (Kolumbien) und Unique IDC S.A. de C.V. (Honduras) wurden im Rahmen der Umstrukturierung der Beteiligungsstruktur in Latein- und Südamerika durch Sacheinlage in die Gesellschaft A-port Operaciones S.A. eingebracht, welche wiederum durch Unique Chile S.A. gehalten wird.

²⁾ Aufgrund der anhaltenden Interventionen durch die lokale Regierung auf dem Flughafen von Isla de Margarita können für das Geschäftsjahr 2008 nach wie vor keine Zahlen vorgelegt werden. Im Jahr 2006 enteignete der Gouverneur von Nueva Esparta den Flughafen der Isla de Margarita zum zweiten Mal (aufgrund dieser Situation wurden die Gesellschaften im Jahr 2006 zu 100 Prozent wertberichtigt). Seither wird der Flughafen von einer «Junta Interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt. Gleichzeitig lief ein Rechtsprozess zur Prüfung der Frage, ob der Gouverneur dem Konsortium den Flughafen zu Recht entzogen hatte. Zwar ist das entsprechende letztinstanzliche Urteil des Venezolanischen Bundesgerichts im Jahr 2007 zu Gunsten der Flughafen Zürich AG ausgefallen, dessen Veröffentlichung wird seither jedoch hinausgezögert. Aufgrund der sich kaum abzeichnenden Verbesserung der Situation hat die Flughafen Zürich AG die nötigen Schritte eingeleitet, den Fall von einem internationalen Schiedsgericht beurteilen zu lassen.

Die Flughafen Zürich AG ist mit 17 Prozent am Aktienkapital der Eigentümer- und Betreibergesellschaft des Flughafens in Bengaluru (Indien), der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt. Zudem stellt die Flughafen Zürich AG über einen Operations-, Management- und Service-Level-Vertrag (OMSA) den Bau, die weitere Entwicklung und den Betrieb des Flughafens sicher. Aus diesem Vertrag fließen der Flughafen Zürich AG entsprechende Erträge zu. Nach einer rund dreijährigen Bauzeit konnte dieses Greenfield-Flughafenprojekt im Mai 2008 erfolgreich in Betrieb genommen werden. Das Aktienkapital

von BIAL wurde über den Verlauf der gesamten Bauphase einbezahlt. Anfang 2008 wurden nochmals 2,8 Millionen Franken einbezahlt, so dass die gesamte Investition für die Flughafen Zürich AG per Ende 2008 nominal 18,6 Millionen Franken beträgt. Da die Gesellschaft aufgrund der Zugehörigkeit zum Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgan, durch die Teilnahme an den Entscheidungsprozessen, durch den Austausch von Führungspersonal sowie durch die Bereitstellung von bedeutenden technischen Informationen auf die BIAL massgeblichen Einfluss ausüben kann, wird die Beteiligung mittels der Equity-Methode bewertet.

Die Flughafen Zürich AG ist mit 48 Prozent am Aktienkapital von Unique Chile S.A. beteiligt, welche ihrerseits am Joint-Venture «A-port» beteiligt ist. Über diese Beteiligungsstruktur werden mit Ausnahme der venezolanischen Beteiligungen alle Investments in Latein- und Südamerika gehalten. Im Geschäftsjahr 2008 hat Unique Chile S.A. im Rahmen der Umstrukturierung der Beteiligungsstruktur ihre Tochtergesellschaften Inversiones Aeroportuarias IDC S.A. und Aeropuertos Asociados de Chile S.A. in das Joint-Venture «A-port» eingebracht.

Die weiteren wesentlichen Gesellschaften des Joint-Venture «A-port» sind:

A-port S.A.: Die Gesellschaft mit Sitz in São Paulo investiert in den Bau und Betrieb von Flughafenprojekten sowie in flugnahe Infrastrukturen in Lateinamerika und der Karibik. Die Flughafen Zürich AG hält 15 Prozent an A-port S.A. Die bestehenden Beteiligungen an den chilenischen Flughäfen in Puerto Montt, La Serena und Calama wurden in das Joint Venture eingebracht. Zudem wurde seitens Ca-

margo Corrêa die 80 Prozent Beteiligung an der Concessionária do estacionamento de Congonhas S.A., einem Flughafenparking am Flughafen Congonhas in São Paulo, eingebracht.

A-port Operaciones S.A.: Die Gesellschaft mit Sitz in Santiago de Chile übernimmt die Verantwortung für Erfüllung der Management- und Beratungsverträge von Flughäfen und flugnahen Infrastrukturen in Lateinamerika und der Karibik. Die Flughafen Zürich AG ist insgesamt mit 32.6 Prozent an A-port Operaciones S.A. beteiligt. Sämtliche bestehenden Managementverträge in Lateinamerika, mit Ausnahme von Venezuela, wurden in das Joint Venture eingebracht. Dazu gehören die Managementverträge der drei chilenischen Flughäfen in Puerto Montt, La Serena und Calama sowie die indirekt über die lokalen Gesellschaften Unique IDC Colombia S.A. und Unique IDC S.A. de C.V laufenden Verträge in Kolumbien bzw. Honduras.

Weitere Informationen siehe Ziffer 22.6, Gruppengesellschaften.

Finanzielle Eckdaten der assoziierten Gesellschaften (100%):

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Aktiven	516'914	4'874
Verbindlichkeiten	[462'217]	[963]
Umsatz	56'563	4'780
Jahresergebnis	[34'350]	1'018

Die Zunahme bei den Kennzahlen ist begründet durch den erstmaligen Einbezug der Werte von BIAL (Eröffnung des Flughafens in Bengaluru im Mai 2008).

10) Übrige Finanzanlagen

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Darlehen Swissport Zürich AG	0	287
Darlehen Unique Chile S.A.	1'114	0
Darlehen FZ Colombia S.A.	11	0
Total übrige Finanzanlagen	1'125	287

11) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹⁾	109'762	116'421
Wertberichtigungen	[1'111]	[797]
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	108'651	115'624

1) In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 43,3 Mio. (2007: CHF 42,0 Mio.) enthalten (siehe auch Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen, Punkt 4, Hubcarrier, sowie Ziffer 22.1, Finanzielles Risk Management, a) Allgemeines, i) Ausfallrisiko). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2008 hat die Swiss die per 31. Dezember 2008 bestehenden Forderungen vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Schweiz	103'304	105'324
Europa	6'347	10'985
Südamerika	111	112
Total Forderungen und Leistungen	109'762	116'421

Die Altersgliederung der Forderungen, welche nicht einzelwertberichtigt sind, sah per Bilanzstichtag wie folgt aus:

(CHF in Tausend)	Brutto 31.12.2008	Pauschalwertberichtigung 31.12.2008	Brutto 31.12.2007	Pauschalwertberichtigung 31.12.2007
Nicht fällig	105'013	(828)	113'039	(551)
Fällig zwischen 0–30 Tagen	2'064	(16)	1'795	(9)
Fällig zwischen 31–60 Tagen	400	(3)	261	(1)
Fällig über 61 Tage	2'285	(18)	1'326	(6)
Total	109'762	(865)	116'421	(567)

Die Wertberichtigung hat sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

(CHF in Tausend)	Einzelwertberichtigung 31.12.2008	Einzelwertberichtigung 31.12.2007	Pauschalwertberichtigung 31.12.2008	Pauschalwertberichtigung 31.12.2007	Total Wertberichtigung 31.12.2008	Total Wertberichtigung 31.12.2007
Stand per 1. Januar	(230)	(237)	(567)	(515)	(797)	(752)
Veränderung	(16)	7	(298)	(52)	(314)	(45)
Stand per 31. Dezember	(246)	(230)	(865)	(567)	(1'111)	(797)

Bei annähernd 100 Prozent der nicht fälligen Forderungen handelt es sich um Forderungen aus seit langem bestehenden Kundenbeziehungen. Aufgrund der Erfahrungswerte erwartet die Flughafen Zürich AG keine zusätzlichen Ausfälle.

12) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Noch nicht fakturierte Leistungen	12'254	5'283
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	1'861	3'515
Vorausbezahlte Leistungen	437	1'326
Marchzinsen übrige verzinsliche Fremdkapitalinstrumente	209	139
Aktive Rechnungsabgrenzung	14'761	10'263
Steuerrückforderungen (MWST/VSt)	11'497	4'256
Sonstige Forderungen	463	486
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	42	23
Vorauszahlungen an Lieferanten	157	0
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	26'920	15'028

Die übrigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen beinhalten die folgenden Finanzinstrumente:

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Noch nicht fakturierte Leistungen	12'254	5'283
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	1'861	3'515
Marchzinsen übrige verzinsliche Fremdkapitalinstrumente	209	139
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	42	23
Total Finanzinstrumente	14'366	8'960
Steuerrückforderungen (MWST/VSt)	11'497	4'256
Vorausbezahlte Leistungen	437	1'326
Sonstige Forderungen	463	486
Vorauszahlungen an Lieferanten	157	0
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	26'920	15'028

Die Marchzinsen aus den vorhandenen liquiden Mitteln des Airport Zurich Noise Fund, welche als separates Vermögen angelegt sind (siehe auch Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund), wurden periodengerecht abgegrenzt. Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt (siehe Ziffer 5, Finanzergebnis und Zif-

fer 22.1, Finanzielles Risk Management, a) Allgemeines, i) Ausfallrisiko).

Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes wurden sämtliche Leistungen des Berichtsjahres fakturiert.

Es sind keine überfälligen Forderungen unter den obigen Positionen ausgewiesen, welche eine Einzel- oder Pauschalwertberichtigung nötig gemacht hätten.

13) Flüssige Mittel

(CHF in Tausend)	31.12.2008	davon AZNF	31.12.2007	davon AZNF
Bargeld	145		134	
Post- und Bankguthaben	32'578	19'474	30'896	2'620
Callgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	2'900	2'900	11'000	
Festgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	35'000		35'000	
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen ¹⁾	3'415		5'326	
Total flüssige Mittel	74'038	22'374	82'356	2'620

¹⁾ Betreffend Collateral siehe Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

Die Ursprungswährung, die Zinssätze und die durchschnittliche Laufzeit in Tagen sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	Ursprungs- währung	2008 Zinssätze in %	2007 Zinssätze in %	2008 Durchschn. Laufzeit in Tagen	2007 Durchschn. Laufzeit in Tagen
Post- und Bankguthaben	CHF	0,125 bis 0,25	0,125 bis 0,25	n/a	n/a
Callgelder	CHF	0,25 bis 2,0	1,5 bis 2,0	6	7
Festgelder	CHF	0,5 bis 2,85	1,82 bis 2,68	22	30
Collateral	CHF	0,25 bis 3,50	2,0 bis 2,02	61	61

14) Aktienkapital und Reserven

Anzahl	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 50.-)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Anfangsbestand 1.1.2008	6'140'375	3'947	6'136'428
Erwerb von eigenen Aktien		38'291	[38'291]
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		[5'779]	5'779
Schlussbestand 31.12.2008	6'140'375	36'459	6'103'916

Aktienrechte

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

Eigene Aktien

Die Abgabe von eigenen Aktien an Mitarbeiter und Dritte erfolgt im Rahmen des Bonusprogrammes, siehe dazu Ziffer 2, Personalaufwand sowie Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften. Der Bestand an eigenen Aktien dient diesem Beteiligungsprogramm sowie als Treasurybestand.

Reserven

Die Reserven unterliegen aus handelsrechtlichen Bestimmungen einer Ausschüttungssperre im Betrag von CHF 165,4 Mio. (Vorjahr CHF 154,2 Mio.).

Hedging Reserve

Diese Reserve enthält die kumulativen Verkehrswertanpassungen auf Cashflow Hedging-Instrumenten im Zusammenhang mit abgesicherten, noch nicht eingetretenen Transaktionen.

Verkehrswertreserve

Diese Reserve enthält die kumulativen Verkehrswertanpassungen auf als zur Veräusserung verfügbar klassierten Finanzanlagen bis zum Zeitpunkt ihrer Veräusserung.

Umrechnungsdifferenzen

Darin sind die Umrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Jahresrechnungen ausländischer Einheiten sowie auf assoziierten Gesellschaften enthalten.

Ausschüttungsbegrenzung

Der für die Dividendenausschüttung zur Verfügung stehende Betrag basiert auf dem zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinn der Flughafen Zürich AG und wird in Übereinstimmung den Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts festgelegt.

Dividenden

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 2008 vor, eine Dividende von brutto CHF 5.00 pro Aktie auszuzahlen. Dies ergibt ein Dividendenerfordernis von total CHF 30,7 Mio.

Gemäss Generalversammlungsbeschluss vom 17. April 2008 hat die Flughafen Zürich AG für das Geschäftsjahr 2007 eine Dividende von CHF 27,6 Mio. respektive von brutto CHF 4.50 pro Aktie (2006: CHF 3.00 pro Aktie) ausbezahlt.

Gewinn je Aktie

Die für die Berechnung des Gewinns und des verwässerten Gewinns pro Aktie verwendeten Ergebnis- und Aktiendaten per 31. Dezember setzen sich wie folgt zusammen:

	2008	2007
Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF	121'313'791	130'674'660
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'132'397	6'136'063
Einfluss der verwässernden Aktien	4'881	6'030
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'137'278	6'142'093
Unverwässerter Gewinn je Aktien in CHF	19.78	21.30
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	19.77	21.28

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2008	2007
Öffentliche Hand	38,60%	38,60%
Private	2,30%	2,29%
Unternehmungen	2,38%	1,86%
Pensionskassen	2,54%	1,72%
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Bestände)	31,35%	36,34%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	22,83%	19,19%

	2008	2007
Anzahl Aktionäre	3'718	3'702

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mehr als fünf Prozent der Stimmrechte:

	2008	2007
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	33,36%	33,36%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5,03%	5,06%

Zur Entwicklung massgeblicher Beteiligungen während des Geschäftsjahres vgl. die Publikationen der börsenrechtlichen Offenlegungsmeldungen auf der Website der Schweizer Börse.

15) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Japanisches Private Placement	428'883	369'224
US Private Placement	287'242	304'551
Anleihe	149'448	276'789
Langfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	126'885	177'223
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	63'536	68'122
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'055'994	1'195'909
Anleihe (Rückzahlung 26.3.2009)	127'945	0
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	39'767	40'877
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	4'572	4'399
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	3'555	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	175'839	45'276
Total Finanzverbindlichkeiten	1'231'833	1'241'185

Am 22. Dezember 2008 wurde die vierte Rate von insgesamt acht Tranchen aus dem US Car Park Lease (CHF 49,0 Mio. nominal) fristgerecht und vertragskonform aus bestehenden flüssigen Mitteln amortisiert.

Im Geschäftsjahr 2008 wurden in Übereinstimmung mit den bestehenden Leasingverträgen insgesamt CHF 4,4 Mio. der ausstehenden Leasingverbindlichkeiten zurückbezahlt (im 2007 CHF 4,3 Mio.).

Am 28. September 2007 wurde die Anleihe mit der Laufzeit von 1995 bis 2007 (CHF 75,0 Mio. nominal) und am 20. Dezember 2007 die dritte Rate aus dem US Car Park Lease (CHF 47,4 Mio. nominal) jeweils vollständig und vertragskonform aus vorhandenen flüssigen Mitteln zurückbezahlt.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten	Nominalbetrag in Tausend	Buchwert CHF in Tausend	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung/Amortisation	Zinszahlungs-termin
	31.12.2008	31.12.2008				
Anleihe	CHF 150'000	149'448	2006–2010	3,125%	nein	14.6.
Japanisches Private Placement	JPY 37'000'000	428'883	2003–2024	5,730%	nein	23.5./23.11.
US Private Placement	USD 275'000	287'242	2003–2015	4,7525%	ab 2011	11.4./11.10.
US Car Park Lease	USD 123'980	126'885	2003–2012	3,606%	ab 2005	20.12.
						jeweils am 1.
Leasingverbindlichkeiten	CHF 63'536	63'536	2003–2020	4,450%	nein	des Monats
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		1'055'994				

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

Im Weiteren bestehen per Bilanzstichtag unbenützte Kreditlimiten in der Höhe von total CHF 982,8 Mio. (siehe Ziffer 22.1, Finanzielles Risk Management, a) Allgemeines, ii) Liquiditätsrisiko und Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Innerhalb 1 Jahr	175'838	45'276
Zwischen 1 Jahr und 5 Jahren	469'112	595'153
Über 5 Jahre	586'883	600'756
Total Finanzverbindlichkeiten	1'231'833	1'241'185

Absicherungsgeschäfte mit Hedge Accounting

Zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung hält die Flughafen Zürich AG folgende derivative Finanzinstrumente (Cross Currency Interest Rate Swaps):

Was	Japanisches Private Placement	US Private Placement	US Car Park Lease	Total Marktwerte brutto	Latente Steuern	Total Marktwerte netto
Laufzeit	2003–2024	2003–2015	2003–2012			
Kontraktwert (CHF in Tausend)	JPY 37'000 Mio.	USD 275 Mio.	USD 271 Mio.			
Marktwerte						
Stand 31. Dezember 2006	106'180	50'928	36'908	194'016	(40'743)	153'273
Marktwertanpassungen	3'819	5'652	1'882	11'353	(2'384)	8'969
Stand 31. Dezember 2007	109'999	56'580	38'790	205'369	(43'127)	162'242
Reduktion Steuersatz ¹⁾	0	0	0	0	1'027	1'027
Marktwertanpassungen	(20'847)	14'284	1'507	(5'056)	1'036	(4'020)
Stand 31. Dezember 2008	89'152	70'864	40'297	200'313	(41'064)	159'249

¹⁾ Siehe Ziffer 18, Verbindlichkeiten für latente Steuern.

Die kumulierten Verluste auf den Absicherungsinstrumenten haben sich im Berichtsjahr von CHF 162,2 Mio. um CHF 3,0 Mio. (nach Abzug latenter Steuern) auf CHF 159,2 Mio. reduziert. Die Verkehrswerte der derivativen Finanzinstrumente sind in der Position Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen bilanziert (siehe auch Ziffer 21, Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen).

Die Cross Currency Interest Rate Swaps werden für das Hedge Accounting in zwei Komponenten aufgeteilt: eine Komponente dient der Absicherung der Fremdwährungsrisiken, die andere Komponente der Absicherung der Zinsrisiken. Die Fremdwährungsabsicherung der Nominalbeträge wird als Fair Value Hedge behandelt. Sowohl die

Fremdwährungsanpassung auf den Finanzverbindlichkeiten als auch die Marktwertanpassung der Fremdwährungskomponente der Swaps werden erfolgswirksam erfasst. Die Zinskomponente der Swaps wird als Cashflow Hedge eingestuft. Entsprechend werden Marktwertveränderungen der Absicherungsinstrumente im Eigenkapital (siehe auch Veränderung des Konzerneigenkapitals) ausgewiesen. Sobald die abgesicherten Zinszahlungen eintreten, werden die Marktwertveränderungen in die Erfolgsrechnung umgebucht. Dies ist in den Jahren 2009 bis 2024 der Fall. Die Beträge der zukünftigen Cashflows der Swaps sind aus der Fälligkeitstabelle unter Ziffer 22.1, Finanzielles Risk Management, a) Allgemeines, ii) Liquiditätsrisiko ersichtlich. Die Hedges waren während der Berichtsperiode voll effektiv.

Die kumulierten Fremdwährungsschwankungen auf den abgesicherten Finanzverbindlichkeiten haben sich im Berichtsjahr wie folgt verändert. Sie entsprechen dem erfolgswirksam erfassten Anteil der Marktwertanpassung der Swaps:

(CHF in Tausend)	Japanisches			Total Fremd- währungs- schwankungen		Total Fremd- währungs- schwankungen
	Private Placement	US Private Placement	US Car Park Lease	brutto	Latente Steuern	netto
Stand 31. Dezember 2006	(39'847)	(29'618)	(21'157)	(90'622)	19'031	(71'591)
Fremdwährungsschwankung	(5'958)	(26'675)	(16'159)	(48'792)	10'246	(38'546)
Stand 31. Dezember 2007	(45'805)	(56'293)	(37'316)	(139'414)	29'277	(110'137)
Reduktion Steuersatz ¹⁾	0	0	0	0	(697)	(697)
Fremdwährungsschwankung	59'430	(17'875)	(3'600)	37'955	(7'781)	30'174
Stand 31. Dezember 2008	13'625	(74'168)	(40'916)	(101'459)	20'799	(80'660)

¹⁾ Siehe Ziffer 18, Verbindlichkeiten für latente Steuern.

Die nicht realisierten Gewinne/Verluste, welche in den Hedging Reserven, netto als Position des Konzerneigenkapitals ausgewiesen werden, haben sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

(CHF in Tausend)	Brutto	latente Steuern	Netto
Stand 31. Dezember 2006	(103'394)	21'712	(81'683)
Marktwertanpassung	31'141	(6'540)	24'602
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	6'298	(1'322)	4'976
Stand 31. Dezember 2007	(65'955)	13'850	(52'105)
Reduktion Steuersatz ¹⁾	0	(330)	(330)
Marktwertanpassung	(42'519)	8'716	(33'803)
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	9'620	(1'972)	7'648
Stand 31. Dezember 2008	(98'854)	20'264	(78'590)

¹⁾ Siehe Ziffer 18, Verbindlichkeiten für latente Steuern.

Sicherheiten zu vorstehenden Absicherungsgeschäften

Weisen die Cross Currency Interest Rate Swaps des US Private Placement und des Japanischen Private Placement einen negativen Marktwert auf, welcher einen gewissen Minimalwert übersteigt, so hat die Gesellschaft hierfür Sicherheiten in Form eines «Collateral» (Cash, Wertpapiere oder Letter of Credit) zu leisten. Per Bilanzstichtag bestehen folgende Collaterals:

(CHF in Tausend)	Ursprungswährung	2008	2007	31.12.2008	31.12.2007
		Zinssätze in %	Zinssätze in %		
Flüssige Mittel, fällig innerhalb 90 Tage	CHF	0,25 bis 3,50	2,0 bis 2,02	3'415	5'325
Letter of Credit, fällig innerhalb 90 Tage ¹⁾	CHF	0,75	0,75	146'000	150'000

¹⁾ Hier ist die zu leistende Kommission anstelle des Zinssatzes aufgeführt.

Absicherungsgeschäfte ohne Hedge Accounting

Die Unternehmung hält im Weiteren einen Zinssatz-Swap von CHF 300,0 Mio. mit einer Laufzeit von 2000 bis am 16. März 2009, bei welchem die Flughafen Zürich AG als Fixed-rate Payer (Zinssatz 4,68 Prozent) auftritt. Der variable Zinssatz basiert auf dem 6-Monats-CHF-Libor (Zinssatz im Jahr 2008 2,935 Prozent bzw. 2,862 Prozent). Dieses Geschäft erfüllt die Anforderungen an einen Cashflow Hedge nicht.

Übersicht Leasingverbindlichkeiten

Die Leasingverbindlichkeiten beinhalten den unter Ziffer 7, Entwicklung Anlagevermögen, dargestellten Lease über die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) sowie die Flugzeugenergieversorgungsanlage (EVA).

Leasingverbindlichkeiten:

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	7'477	7'440
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	29'910	29'758
Fällig über 5 Jahre	49'227	56'875
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	86'614	94'073
Zukünftige Zinsen	18'506	21'552
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	68'108	72'521
Davon fällig innerhalb 1 Jahr	4'572	4'399
Davon fällig innerhalb 2 und 5 Jahren	20'438	19'321
Davon fällig über 5 Jahre	43'098	48'801

Die Leasingverbindlichkeiten wurden im Jahr 2008, mit Sätzen zwischen 4,15 Prozent und 4,45 Prozent (2007: zwischen 3,25 Prozent und 4,35 Prozent) verzinst. Der Zinssatz ist variabel; er kann jedoch jederzeit in einen fixen Zinssatz umgewandelt werden.

16) Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen

(CHF in Tausend)	Schallschutz	Formelle Enteignungen	Total
Rückstellung per 31.12.2006	131'929	0	131'929
Auszahlung	(7'038)	0	(7'038)
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	240	240
Zinsertrag Aufzinsung ¹⁾	(1'665)	0	(1'665)
Rückstellung per 31.12.2007	123'226	240	123'466
Auszahlung ²⁾	(9'303)	(881)	(10'184)
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	126'149	126'149
Zinsaufwand Aufzinsung	4'871	259	5'130
Rückstellung per 31.12.2008	118'794	125'767	244'561

¹⁾ Im Vorjahr erfolgte eine Neueinschätzung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse für Schallschutzmassnahmen bis Ende 2015, was zu einem Zinsertrag bei der Aufzinsung der langfristigen Rückstellung für Schallschutz führt (siehe Ziffer 5, Finanzergebnis).

²⁾ Im Auszahlungsbetrag bei den formellen Enteignungen sind nur die effektiven Zahlungen von Minderwerten berücksichtigt, nicht aber die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) – siehe Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund.

Rückstellung für noch ausstehende Schallschutzkosten

Die Gesellschaft hat sich aufgrund bereits vorgenommener und angekündigter Massnahmen zu Gesamtkosten für Lärmschutzmassnahmen in der Höhe von rund CHF 240,0 Mio. faktisch verpflichtet. Bis zum Bilanzstichtag wurden gesamthaft CHF 101,7 Mio. ausgegeben. Der verbleibende Restbetrag ist im obigen Rückstellungsspiegel zum Barwert dargestellt. Der Diskontsatz für die Abzinsung beträgt 4 Prozent.

Rückstellung für formelle Enteignungen

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen und unter Berücksichtigung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich (siehe dazu «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrund-

sätzen», Punkt 5 auf den Seiten 120 und 121) sind per Bilanzstichtag CHF 125,8 Mio. abdiskontiert als Rückstellung für formelle Enteignungsentschädigungen für «neue» Lärmverbindlichkeiten zurückgestellt (Nominalwert CHF 150,1 Mio.). Dieser Betrag berücksichtigt die bisher vorliegenden letztinstanzlichen Gerichtsentscheide in den unterschiedlichen Flughafenregionen. Der Diskontsatz für die Abzinsung beträgt ebenfalls 4 Prozent. Die Bildung dieser Rückstellung erfolgt durch Aktivierung eines immateriellen Vermögenswertes aus Recht zur formellen Enteignung.

Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich im Rahmen der Vorfinanzierungslösung entfällt für die Gesellschaft eine Rückstellungspflicht für diese «alten» Entschädigungen.

17) Airport Zurich Noise Fund

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

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

Für den Fall, dass die kumulierten Kosten höher sein werden als die kumulierten Erträge (Finanzierungslücke), steht der Flughafen Zürich AG eine Kreditlimite (committed credit line) von 200 Millionen Franken zur Verfügung.

Diese Kreditlimite ist ausschliesslich für die Finanzierung einer solchen Finanzierungslücke aus der Fluglärmthematik reserviert. Sie steht bis ins Jahr 2015 zur Verfügung. Die Kosten für die Bereitstellung dieser Kreditlimite werden der Fondsrechnung belastet und sind in der Position operative Kosten enthalten. Sämtliche aus der Deckung einer allfälligen Finanzierungslücke entstehenden zukünftigen Kosten werden der Fondsrechnung belastet.

Nachdem im Rahmen der Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich (Ausgliederung der «alten» Lärmverbindlichkeiten) per 1. Juli 2008 CHF 115,4 Mio. an den Kanton Zürich übertragen worden sind (siehe dazu «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen», Punkt 5 auf den Seiten 120 und 121) und der Kanton ab diesem Zeitpunkt zudem einen Teil der vereinnahmten Lärmgebühren erhält, betrifft der nachstehende Saldo per 31. Dezember 2008 des Airport Zurich Noise Fund die «neuen» Lärmverbindlichkeiten der Flughafen Zürich AG.

Die detaillierte Fondsrechnung wird einem Komitee offen gelegt, das sich aus Vertretern der Kunden des Flughafens Zürich sowie aus Behördenvertretern zusammensetzt. Das Reglement sowie weitere Informationen über den Airport Zurich Noise Fund (u.a. eine Übersicht über die im Fonds angelegten Mittel) sind unter www.unique.ch/aznf abrufbar.

Die Situation des Fonds seitens der Flughafen Zürich AG präsentiert sich wie folgt:

(CHF in Tausend)	2008	2007
Airport Zurich Noise Fund per 1.1.	248'564	197'010
Split per 1.7.2008 ¹⁾	(115'400)	0
Total Einnahmen Lärmgebühren ²⁾	45'526	57'743
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	(9'303)	(7'038)
Total Kosten für formelle Enteignungen ³⁾	(1'514)	0
Nettoergebnis vor operativen und kalkulatorischen Kosten	167'873	247'715
Operative Kosten	(4'331)	(3'974)
Zinsertrag aus Finanzanlagen	7'727	7'256
Marktwertveränderung Finanzanlagen	4'396	(1'533)
Realisierter Kursverlust Finanzanlagen ⁴⁾	(14'070)	(900)
Airport Zurich Noise Fund per Bilanzstichtag	161'595	248'564

¹⁾ Weiterleitung eines Anteils des Airport Zurich Noise Fund an Kanton Zürich aufgrund Vorfinanzierungslösung.

²⁾ Ohne ab dem 1. Juli 2008 anteilig vereinnahmte Lärmgebühren für den Kanton Zürich.

³⁾ Neben den Zahlungen für formelle Enteignungsentschädigungen sind in diesem Betrag auch die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) enthalten (siehe Ziffer 16, Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen).

⁴⁾ Inklusive Abschreibung Sigma Finance Corp. (CHF 11,4 Mio.).

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 13, flüssige Mittel)	22'374	2'620
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	65'823	119'254
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	72'965	126'067
Abgrenzung gegenüber Flughafen Zürich AG ¹⁾	433	623
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	161'595	248'564

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Laufzeiten und Bonitäten der investierten Mittel des Airport Zurich Noise Fund:

(CHF in Tausend)	2009	2010	2011	2012	Total	in %
Flüssige Mittel	22'374	0	0	0	22'374	13,85
AAA	27'400	30'632	12'267	2'850	73'149	45,27
AA+/AA/AA-	27'877	16'810	2'936	0	47'623	29,47
A+/A/A-	10'546	2'348	5'122	0	18'016	11,15
Übrige ¹¹	433	0	0	0	433	0,26
Total	88'630	49'790	20'325	2'850	161'595	100,00
in %	54,85	30,81	12,58	1,76	100,00	

¹¹ Aus abrechnungstechnischen Gründen entsteht jeweils per Bilanzstichtag ein Guthaben oder eine Verpflichtung gegenüber der Flughafen Zürich AG. Im Folgemonat erfolgt jeweils der liquiditätsmässige Ausgleich.

18) Verbindlichkeiten für latente Steuern

Gemäss IAS 12.47 sind die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten mit dem bei der Auflösung erwarteten Steuersatz zu berechnen. Die Flughafen Zürich AG geht von einem Steuersatz von 20,5 Prozent aus (2007: 21 Prozent). Der erwartete Steuersatz bemisst sich aufgrund der am Sitz der Flughafen Zürich AG in Kloten (Kanton Zürich) massgebenden und gerundeten Steuerbelastung.

Der Bestand der latenten Steuern entwickelte sich wie folgt:

(CHF in Tausend)	2008	2007
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1.1.	94'354	68'416
Veränderung Steuersatz, über Hedging Reserve berücksichtigt	330	0
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	(2'576)	0
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps, über Hedging Reserve gebucht	(8'716)	6'540
Cross Currency Interest Rate Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	1'972	1'322
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	11'095	18'076
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 31.12.	96'459	94'354

Die latenten Steuern lassen sich auf folgende Bilanzpositionen zuordnen:

(CHF in Tausend)	31.12.2008		31.12.2007	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Hochbauten und mobile Sachanlagen		52'166		51'084
Erneuerungsfonds		24'313		23'751
Fluglärmthematik		33'843		28'385
Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten		3'286		3'777
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		2'880		2'018
Cross Currency Interest Rate Swaps	41'064		43'127	
Zinssatz-Swap	221		1'278	
Private Placements und Verbindlichkeiten aus US Car Park Lease		20'799		29'277
Diverse Positionen		457		467
Latente Steueraktiven/-verbindlichkeiten	41'285	137'744	44'405	138'759
Verrechnung von Aktiven und Passiven	(41'285)	(41'285)	(44'405)	(44'405)
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto	0	96'459	0	94'354

Per 31. Dezember 2008 verfügen die Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge von CHF 6,4 Mio. Auf die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorträgen wurde vollständig verzichtet, weil die künftige Rea-

lisierung nicht gesichert ist. Vom Gesamtbetrag verfallen CHF 0,5 Mio. im Jahr 2009, CHF 2,6 Mio. im Jahr 2010, CHF 0,4 Mio. im Jahr 2011, CHF 2,4 Mio. im Jahr 2012, CHF 0,3 Mio. im Jahr 2014 und CHF 0,2 Mio. im Jahr 2015.

19) Abgrenzung von Erträgen

Abgrenzung von Erträgen von Nutzungsentgelten

Die Nutzungsentgelte wurden 2006 für ein Jahr fakturiert und per 1. Januar 2007 sistiert. Ein rechtskräftiger Entscheid dazu ist im Jahr 2007 weitgehend zugunsten der Gesellschaft ergangen, wonach die Nutzungsentgelte von Unternehmen, die in der Bodenabfertigung tätig sind, rechtmässig erhoben wurden. Demzufolge konnten von insgesamt CHF 10,0 Mio. im Geschäftsjahr 2006 fakturierten Erlösen CHF 6,4 Mio. als andere Aufwendungen/Erträge,

ge, netto, der Erfolgsrechnung 2007 gutgeschrieben werden (siehe auch Ziffer 4, Andere Aufwendungen/Erträge, netto).

Nicht in den Erträgen ausgewiesen sind weiterhin CHF 1,1 Mio. aus fakturierten Nutzungsentgelten. Diese fakturierten Erträge wurden abgegrenzt, da die Rechtmässigkeit der Erhebung dieser Nutzungsentgelte durch einen Partner weiterhin bestritten wird. Die entsprechenden rechtlichen Prozesse laufen. Ein erstinstanzlicher Entscheid wird im Verlauf des Jahres 2009 erwartet.

20) Vorsorgeverpflichtungen

Die dargestellte Vorsorgeverpflichtung bezieht sich auf den besonderen Plan mit der BVK für Entschädigungen bei vorzeitigen Pensionierungen.

Bilanz		
(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Vorsorgeverpflichtungen, Barwert	3'409	3'635
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/(Verluste)	1'099	280
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	(1'065)	(997)
Verpflichtung in der Bilanz	3'443	2'918

Erfolgsrechnung		
(CHF in Tausend)	2008	2007
Zinsaufwand	117	92
Total im Personalaufwand erfasste versicherungsmathematische Beträge	117	92

Der gesamte Vorsorgeaufwand wird als Personalaufwand erfasst (siehe Ziffer 2, Personalaufwand).

Veränderung der Vorsorgeverpflichtungen in der Bilanz		
(CHF in Tausend)	2008	2007
Vorsorgeverpflichtungen per 1.1.	2'918	2'253
Total Kosten, siehe oben	117	92
Direkt vom Arbeitgeber bezahlte Leistungen	(589)	(599)
Erfassung nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	997	1'172
Vorsorgeverpflichtungen per 31.12.	3'443	2'918

(CHF in Tausend)	2008	2007
Erfahrungsbedingte Anpassungen	(819)	(247)

Der Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

	2008	2007
Abzinsungssatz in %	3,50	3,50
Erwartete zukünftige Rentensteigerungen in %	1,0	1,0

21) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	24'452	31'480
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	15'803	13'502
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	10'672	5'844
Ertragsabgrenzungen	7'059	2'456
Passive Rechnungsabgrenzungen	57'986	53'282
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	200'313	205'369
Marktwert Zinssatz-Swap	9'660	14'675
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	7'517	8'248
An- und Vorauszahlungen von Kunden	4'221	4'975
Kurzfristige Rückstellungen	2'400	2'400
Sozialversicherungsbeiträge	3'147	2'026
Andere Verpflichtungen	649	573
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	285'893	291'548

¹⁾ Siehe auch Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

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

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	24'452	31'480
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	15'803	13'502
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	10'672	5'844
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	50'927	50'826
Marktwert Zinssatz-Swap	9'660	14'675
Total zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente	9'660	14'675
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	200'313	205'369
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	200'313	205'369
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	7'517	8'248
An- und Vorauszahlungen von Kunden	4'221	4'975
Ertragsabgrenzungen	7'059	2'456
Kurzfristige Rückstellungen	2'400	2'400
Sozialversicherungsbeiträge	3'147	2'026
Andere Verpflichtungen	649	573
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	24'993	20'678
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	285'893	291'548

¹⁾ Siehe auch Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

Bei den per Bilanzstichtag noch nicht in Rechnung gestellten Aufwände handelt es sich im Wesentlichen um Leistungsbezüge des 4. Quartals 2008 bzw. vom Dezember 2008, welche Anfang 2009 durch die Lieferanten in Rechnung gestellt wurden.

22) Weitere Angaben

22.1) Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

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

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

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

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

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

Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Chief Risk Officer

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung tragen die aktienrechtliche Gesamtverantwortung für die Existenz- und Rentabilitätssicherung. Dem Verwaltungsrat obliegt dabei die Oberaufsicht über das Risk Management, die er mit dem Instrument der internen Revision ausübt. Der Chief Financial Officer ist gleichzeitig der Risk-Management-Beauftragte der Geschäftsleitung (Chief Risk Officer).

Linienstellen (Bereiche und Corporate Centers)

Die Linienstellen tragen in Einheit mit der Linienverantwortung die Verantwortung für die Risiken und bearbeiten diese operativ im Rahmen des Risk-Management-Systems (Risk-Owner-Konzept).

Fachstelle Risk Management

Die zentrale Risk-Management-Stelle wird vom Corporate Risk Manager geleitet. Die Fachstelle unterstützt die Linienstellen in allen Belangen des Risk Managements und ist zuständig für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Risk-Management-Systems.

Fachstellen

Die Fachstellen übernehmen in Abstimmung mit der Fachstelle Risk Management eine spezifische, risikobezogene Querschnittsfunktion im Unternehmen (z.B. Cash Management, operationelle Sicherheit, Arbeitssicherheit, Informationssicherheit, Brandschutz, Notfallplanung, usw.).

Das Risk-Management-System wird periodisch überprüft, um sicherzustellen, dass Veränderungen im kaufmännischen und regulatorischen Umfeld sowie bei der Unternehmensstruktur ausreichend berücksichtigt werden.

a) Finanzielles Risk Management

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

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

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

i) Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko ist das Risiko, dass die Flughafen Zürich AG finanzielle Verluste erleidet, wenn ein Kunde oder eine Gegenpartei eines Finanzinstruments ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt.

Ausfallrisiken können auf flüssigen Mitteln, auf aktiven Rechnungsabgrenzungen, auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf Finanzanlagen bestehen.

Die Flughafen Zürich AG investiert ihre flüssigen Mittel als Einlagen bei bedeutenden Schweizer Banken mit einem Rating von mindestens «A» (Ratingagentur Standard & Poor's). Ausserdem werden allfällige Risiken auf flüssigen Mitteln weiter minimiert, indem nicht ein einzelnes Bankinstitut, sondern verschiedene Finanzdienstleister berücksichtigt werden.

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

Mit Ausnahme des Hauptkunden Swiss bestehen die Kundenforderungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 43,3 Mio. (2007; CHF 42,0 Mio.) enthalten (siehe Ziffer 11, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2008 hat die Swiss die per 31. Dezember 2008 bestehenden Forderungen vollumfänglich beglichen.

Das Ausmass des Ausfallrisikos wird hauptsächlich durch die individuellen Charakteristiken jedes einzelnen Kunden bestimmt. Die Risikobeurteilung beinhaltet eine Beurteilung der Kreditwürdigkeit unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Kunden, Erfahrungen aus der

Vergangenheit sowie weiterer Faktoren. Die Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird in der Regel wöchentlich überwacht. Wo notwendig werden risikomindernde Zahlungskonditionen (hauptsächlich Voraus fakturierung) eingesetzt respektive Sicherheiten (hauptsächlich Bankgarantien) eingefordert.

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen angelegt. Dabei haben die Werterhaltung und die Flexibilität bezüglich frühzeitiger Liquidierbarkeit der Anlagen oberste Priorität. Der Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ist nicht erlaubt. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund und beträgt durchschnittlich zwei bis vier Jahre. Das Mindestrating entspricht einem BBB (Standard & Poor's) bzw. einem Baa2 (Moody's) oder einem vergleichbaren Rating einer anderen anerkannten Ratingagentur (siehe Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund).

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

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	73'893	82'222
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	72'965	126'067
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	108'651	115'624
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	65'823	119'254
Übrige Forderungen (aktive Rechnungsabgrenzungen)	14'366	8'960
Übrige Finanzanlagen	1'125	287
Total maximales Ausfallrisiko	336'823	452'414

ii) Liquiditätsrisiko

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

Die Flughafen Zürich AG überwacht das Liquiditätsrisiko durch ein vorsichtiges Liquiditätsmanagement. Die Unternehmung verfolgt dabei den Grundsatz, jederzeit genügend Flexibilität und Spielraum an kurzfristig verfügbaren liquiden Mitteln zu haben. Dies schliesst das Halten einer

ausreichenden Reserve an flüssigen Mitteln, die Möglichkeit zur Finanzierung durch einen adäquaten Betrag aus zugesagten Kreditlimiten und die Fähigkeit zur Emission am Markt mit ein. Zu diesem Zweck wird eine rollende Liquiditätsplanung auf Basis der erwarteten Geldflüsse vorgenommen und regelmässig aktualisiert. Die Überwachung des Liquiditätsrisikos erfolgt durch das Group Treasury. Der Flughafen Zürich AG stehen per Bilanzstichtag die folgenden, unbenützten Kreditlimiten zur Verfügung:

(CHF in Tausend)	Laufzeit bis	31.12.2008	31.12.2007
Kanton Zürich	19.07.2012	679'000	698'400
Betriebskreditlimiten ¹⁾	06.06.2009	250'000	250'000
Kreditlimite Airport Zurich Noise Fund (committed credit line)	31.12.2015	200'000	200'000
Total Kreditlimiten		1'129'000	1'148'400
Beanspruchung ²⁾		(146'250)	(162'940)
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		982'750	985'460

¹⁾ Per 31. Januar 2009 wurden die Betriebskreditlimiten auf CHF 300 Mio. erhöht («committed credit lines»; Laufzeit bis 31. Dezember 2010).

²⁾ Letter of Credit und Bankgarantien.

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

Stand 31.12.2008 (CHF in Tausend)	Buchwert	Vertragliche Cashflows	innerhalb 1 Jahr	zwischen 2 und 5 Jahren	über 5 Jahre
Japanisches Private Placement	428'883	633'418	12'814	51'257	569'347
US Private Placement	287'242	374'640	18'457	232'167	124'016
Anleihen	277'392	292'815	138'128	154'688	0
US Car Park Lease	166'652	192'661	48'934	143'727	0
Leasingverbindlichkeiten	68'108	68'108	4'567	20'438	43'103
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	50'049	50'049	50'049	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	50'889	50'889	50'889	0	0
Total nicht-derivative Finanzinstrumente	1'329'215	1'662'580	323'837	602'276	736'466
Cross Currency Interest Rate Swaps	200'313	271'039	19'671	117'352	134'016
Zinssatz-Swap	9'660	9'665	9'665	0	0
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	209'973	280'704	29'336	117'352	134'016
Total	1'539'188	1'943'284	353'173	719'628	870'482

Stand 31.12.2007 (CHF in Tausend)	Buchwert	Vertragliche Cashflows	innerhalb 1 Jahr	zwischen 2 und 5 Jahren	über 5 Jahre
Japanisches Private Placement	369'224	818'839	24'066	96'600	698'173
US Private Placement	304'551	461'372	17'527	208'731	235'113
Anleihen	276'789	302'943	10'128	292'815	0
US Car Park Lease	218'100	291'818	58'679	233'139	0
Leasingverbindlichkeiten	72'521	94'073	7'440	29'758	56'875
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	47'773	47'773	47'773	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	50'826	50'826	50'826	0	0
Total nicht-derivative Finanzverbindlichkeiten	1'339'784	2'067'643	216'439	861'043	990'161
Cross Currency Interest Rate Swaps	205'369	0	0	0	0
Zinssatz-Swap	14'675	14'804	5'176	9'628	0
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	220'044	14'804	5'176	9'628	0
Total	1'559'828	2'082'447	221'615	870'671	990'161

iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

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

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

iiia) Fremdwährungsrisiko

Fremdwährungsrisiken treten bei Transaktionen auf, welche in von der Funktionalwährung der betroffenen Gesellschaft unterschiedlichen Währungen stattfinden.

Die Flughafen Zürich AG ist dem Währungsrisiko namentlich bei den folgenden Finanztransaktionen ausgesetzt: Private Placements in US-Dollar und Yen sowie Bankverbindlichkeiten in US-Dollar aus US Car Park Lease. Das Fremdwährungsrisiko des Japanischen Private Placement ist weitestgehend, das Fremdwährungsrisiko des US Private Placement und des US Car Park Lease vollständig abgesichert. Im operativen Geschäft erfolgt der überwiegende Teil der Transaktionen in Schweizer Franken, es sind daher keine weiteren Währungsrisiken abzusichern.

Die folgende Tabelle zeigt die Währungsrisiken aus Finanzinstrumenten, bei denen die Währung vom Schweizer Franken abweicht:

(CHF in Tausend)	31.12.2008		31.12.2007	
	Yen	US-Dollar	Yen	US-Dollar
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	39'767	0	40'877
Anleihen und langfristige Darlehen	428'883	414'127	369'224	481'774
Cross Currency Interest Rate Swaps	12'836	236'212	4'159	168'906
Total	441'719	690'106	373'383	691'557

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des Schweizer Frankens um 10 Prozent gegenüber den unten aufgeführten Währungen per 31. Dezember 2008 hätte das Konzerneigenkapital und das Konzernergebnis um untenstehende Beträge erhöht respektive verringert. Diese Ana-

lyse geht davon aus, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, unverändert bleiben. Bei der Analyse für das Jahr 2007 wurde mit einer Abweichung von 5 Prozent gerechnet.

(CHF in Tausend)	Verteuerung CHF plus 10%		Abwertung CHF minus 10%	
	Konzerneigenkapital	Konzernergebnis	Konzerneigenkapital	Konzernergebnis
Yen	25'374	0	(19'221)	0
US-Dollar	(27'490)	0	17'286	0
31.12.2008	(2'116)	0	(1'935)	0

(CHF in Tausend)	Verteuerung CHF plus 5%		Abwertung CHF minus 5%	
	Konzerneigenkapital	Konzernergebnis	Konzerneigenkapital	Konzernergebnis
Yen	11'910	0	(10'817)	0
US-Dollar	(12'929)	0	12'968	0
31.12.2007	(1'019)	0	2'151	0

iii) Zinssatzrisiko

Das Zinsrisiko teilt sich auf in ein zinsbedingtes Cashflow-Risiko, d.h. das Risiko, dass sich die zukünftigen Zinszahlungen auf Grund von Schwankungen des Marktzinssatzes ändern, sowie ein zinsbedingtes Risiko einer Änderung des Marktwertes, d.h. das Risiko, dass sich der Marktwert eines Finanzinstrumentes auf Grund von Schwankungen des Marktzinssatzes verändert.

Grundsätzlich werden Fremdfinanzierungen mit festverzinslichen Konditionen und in Schweizer Franken bevorzugt. Sind jedoch Fremdfinanzierungen in Fremdwährung zu attraktiveren Konditionen zu beschaffen, so wird das Fremdwährungs- und das Zinssatzrisiko abgesichert. Ziel ist es, bei solchen Fremdwährungstransaktionen fixe Zinszahlungen und Amortisationen in Schweizer Franken zu leisten.

Sämtliche langfristigen Finanzierungen sind, mit Ausnahme des Leasing der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie der Flugzeugenergieversorgungsanlage, mit einem fixen Zinssatz abgeschlossen. Das Zinsrisiko auf kurzfristigen variablen Vorschüssen ist fallweise mittels Zinssatz-Swaps abgesichert.

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden hauptsächlich in festverzinsliche Obligationen angelegt. Der Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ist hier nicht erlaubt.

Zum Bilanzstichtag verfügte die Flughafen Zürich AG über folgendes Zinssatzprofil bei den verzinslichen Finanzinstrumenten:

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	138'788	245'321
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	138'788	245'321
Flüssige Mittel	51'664	79'736
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	22'374	2'620
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	74'038	82'356
Total verzinsliche Aktiven	212'826	327'677
Japanische Private Placement	(428'883)	(369'224)
US Private Placement	(287'242)	(304'551)
Anleihen	(277'392)	(276'789)
US Car Park Lease	(166'652)	(218'100)
Cross Currency Interest Rate Swaps	(200'313)	(205'369)
Zinssatz-Swap	(9'660)	(14'675)
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	(1'370'142)	(1'388'708)
Leasingverbindlichkeiten	(68'108)	(72'521)
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(3'555)	0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	(71'663)	(72'521)
Total verzinsliche Passiven	(1'441'805)	(1'461'229)

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

(CHF in Tausend)	Anstieg Zinsniveau um 50 Basispunkte		Rückgang Zinsniveau um 50 Basispunkte	
	Konzerneigenkapital	Konzernergebnis	Konzerneigenkapital	Konzernergebnis
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	12	0	(12)
Festverzinsliche Finanzinstrumente	2'919	7	3'392	(7)
31.12.2008	2'919	19	3'392	(19)
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	62	0	(62)
Festverzinsliche Finanzinstrumente	(10'139)	1'213	16'121	(1'213)
31.12.2007	(10'139)	1'275	16'121	(1'275)

b) Verkehrswerte (fair values)

Die Bilanzwerte der flüssigen Mittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der übrigen kurzfristigen Forderungen und des kurzfristigen Fremdkapitals entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd den Fair Values.

Finanzanlagen im Airport Zurich Noise Fund: Der Fair Value entspricht dem Börsenkurs der Wertschriften per Bilanzstichtag.

Derivate: Der Fair Value des Cross Currency Interest Rate Swaps wird anhand der Marktwert-Methode bestimmt. Der Fair Value des Zinssatz-Swaps entspricht dem Barwert des Termingeschäfts.

Finanzverbindlichkeiten: Der Fair Value der festverzinslichen Finanzverbindlichkeiten entspricht dem Zeitwert der abdiskontierten zukünftigen Cashflows. Der Diskontsatz entspricht dem per Bilanzstichtag gültigen Marktzinssatz.

(CHF in Tausend)	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2007
Anleihen	277'392	279'352	276'789	279'494
Japanisches Private Placement	428'883	370'761	369'224	378'178
US Private Placement	287'242	314'016	304'551	339'283
US Car Park Lease	166'652	174'926	218'100	228'918
Total	1'160'169	1'139'055	1'168'664	1'225'873

c) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie:

(CHF in Tausend)		31.12.2008	31.12.2007
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Callgelder, Collateral und kurzfristige Geldanlagen	73'893		82'222
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	108'651		115'624
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	14'366		8'960
Übrige Finanzanlagen	1'125		287
Total Darlehen und Forderungen		198'035	207'093
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (kurz- und langfristig)	138'788		245'321
Total zur Veräusserung verfügbare Finanzanlagen		138'788	245'321
Finanzverbindlichkeiten	(1'231'833)		(1'241'185)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(50'049)		(47'773)
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne			
Derivate und Nicht-Finanzinstrumente	(50'927)		(50'826)
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten		(1'332'809)	(1'339'784)
Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Zinssatz-Swap)	(9'660)		(14'675)
Total zu Handelszwecken gehaltene Finanzverbindlichkeiten		(9'660)	(14'675)
Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Cross Currency Interest Rate Swap)	(200'313)		(205'369)
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente		(200'313)	(205'369)

d) Kapitalmanagement

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

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

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

22.2) Mietverträge

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

Fixmietverträge

Diese sind aufgeteilt in befristete und unbefristete Verträge, wobei letztere innerhalb der gesetzlichen Fristen (sechs Monate, halbjährlich) kündbar sind.

Umsatzmietverträge

Für alle seit dem Jahr 2003 zur Vermietung gekommenen Flächen mit Umsatzmiete wurden mit allen Partnern neue Mietverträge abgeschlossen (Flächenverschiebungen waren davon nicht betroffen). In der Regel sehen diese neuen Verträge fixe Grundmieten und umsatzabhängige Mietanteile mit einer festen Mietdauer von fünf Jahren sowie einer Option von zwei weiteren Jahren vor. Die alten Umsatzmietverträge sind innerhalb eines Jahres kündbar.

22.3) Investitionsverpflichtungen

Per Bilanzstichtag bestehen Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in Höhe von rund CHF 65 Mio. Die grössten beiden Projekte sind die Rückbaumassnahmen für das Dock B sowie die Vorbereitungsarbeiten für das neue zentrale Sicherheitskontrollgebäude (je rund CHF 25 Mio.).

Im Rahmen der Flughafenbeteiligung in Venezuela sollte das Konsortium, an welchem die Flughafen Zürich AG 49,5 Prozent hält, gemäss Vertrag mit der lokalen Regierung in den kommenden 20 Jahren ein Investitionsprogramm in der Höhe von insgesamt USD 34 Mio. durchführen. Die zu tätigenden Investitionen, welche nur ausgelöst werden müssen, wenn gewisse Rahmenbedingungen erfüllt sind, werden weitestgehend durch die erwarteten, operativen Cashflows finanziert. Solange aber im Rechtsstreit (Enteignung) mit der lokalen Regierung keine Einigung erzielt werden kann, sind jegliche Investitionsverpflichtungen sistiert (siehe auch Ziffer 9, Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften).

22.4) Eventualverpflichtungen

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

Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund künftiger Rechtssprechung im schlechtesten Fall («Negative Case») unter den anwendbaren Schwellenwert (siehe dazu «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen», Punkt 5 auf den Seiten 120 und 121) sinken, fällt die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 dahin. Auf diesen Zeitpunkt übernimmt die Flughafen Zürich AG die dann noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten und erhält als Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich zurück («Rückabwicklung»). Gleichzeitig entfällt ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren. In diesem Zeitpunkt wird die Flughafen Zürich AG eine aktuelle Schätzung der gesamten ausstehenden Lärmkosten vornehmen und sowohl die aktivierten als auch die passivierten Lärmkosten bilanzwirksam anpassen.

Je nach weiterer bzw. abschliessender Rechtsprechung – insbesondere hinsichtlich Süden – können auch die «neuen» Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und passivierten Lärmkosten führen würden. Die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich sowie der Split der Lärmgebühren bleiben in diesem Fall voraussichtlich bestehen. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

22.5) Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrates
- Mitglieder der Geschäftsleitung

Der Kanton Zürich hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für Fluglärmmentschädigungen zugesichert. Zudem gewährt er der Flughafen Zürich AG eine Darlehenslimite mit einer Laufzeit von 10 Jahren (2002–2012), welche in einem Kreditrahmenvertrag geregelt ist. Der zur Verfügung stehende Darlehensbetrag beläuft sich im Maximum auf die Summe der Investitionen in die Tiefbauten der 5. Bauetappe, bereinigt um die auf diesen Investitionen vorzunehmenden Abschreibungen. Die Darlehenslimite beläuft sich demgemäss per Stichtag 31. Dezember 2008 auf CHF 679,0 Mio. Sie ist zurzeit nicht beansprucht.

a) Vergütungen an nahestehende Personen und Gesellschaften

Im Berichtsjahr wurden an nahestehende Personen und Gesellschaften folgende Vergütungen bezahlt:

An den Verwaltungsrat für das Berichtsjahr 2008:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	150'000	25'000	10'000	22'500	12'449	219'949
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	25'000	5'000	22'500	7'218	119'718
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	25'000	10'000	22'500	6'576	109'076
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	25'000	10'000	5'000	5'454	90'454
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	25'000	5'000	15'000	5'774	95'774
Ulrik Svensson (Eintritt per 17.4.2008)	Mitglied	33'750	17'500	3'750	2'500	0	57'500
Dr. Elmar Ledergerber ¹⁾	Mitglied	0	25'000	0	5'000	1'925	31'925
Rita Fuhrer ²⁾	Mitglied	0	8'500	0	0	545	9'045
Total		378'750	176'000	43'750	95'000	39'941	733'441

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 50'000 an die Stadt Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 66'500 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

An den Verwaltungsrat für das Vorjahr 2007:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	100'000	27'500	10'000	20'000	10'142	167'642
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	25'000	5'000	15'000	6'762	111'762
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	25'000	10'000	20'000	6'440	106'440
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	27'500	10'000	5'000	5'635	93'135
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	27'500	5'000	5'000	5'313	87'813
Thomas E. Kern (bis 22.11.2007) ¹⁾	Mitglied	0	27'500	0	12'500	2'576	42'576
Dr. Elmar Ledergerber ²⁾	Mitglied	0	25'000	0	5'000	1'932	31'932
Rita Fuhrer ³⁾	Mitglied	0	10'000	0	0	644	10'644
Total		295'000	195'000	40'000	82'500	39'444	651'944

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 50'000 an die Magazine zum Globus bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 50'000 an die Stadt Zürich bezahlt.

³⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 65'000 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

Für den Verwaltungsrat bestehen weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm (siehe Ziffer 2, Personalaufwand). Weder im 2007 noch im 2008 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2008:

Vergütungen an die Geschäftsleitung setzen sich gemäss nachstehender Tabelle zusammen. Der Bonus (Bar- und Aktienanteil) wird periodengerecht für das Berichtsjahr abgegrenzt, dessen Auszahlung erfolgt jeweils im Frühling des Folgejahres:

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	Aktien in CHF
Thomas E. Kern	336'828	269'462	134'731	69'916	24'648	835'585	540	249.50
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'222'945	641'471	189'933	385'019	93'759	2'533'127	762	249.50
Total	1'559'773	910'933	324'664	454'935	118'407	3'368'712	1'302	

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst die Zahlungen an die Rentenzusatzversicherung sowie die Arbeitgeberbeiträge an die Sozialleistungen und die Personalvorsorge.

Die oben aufgeführten Bonus-Aktien (in Stück) basieren auf dem Aktienkurs per Jahresende. Die definitive Anzahl Aktien wird gemäss Kurswert zum Gewährungszeitpunkt berechnet.

Bonus-Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt (siehe auch Ziffer 2, Personalaufwand). Im Jahr 2008 wurden weder Abgangsentschädigungen noch andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2007:

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Langzeitbonus (in Aktien) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialaufwand ²⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	Aktien in CHF
Josef Felder	400'000	428'000	0	1'532'200	124'034	29'068	2'513'302	3'260	470.00
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'110'000	957'800	332'900	0	316'258	86'027	2'802'985	737	452.00
Total	1'510'000	1'385'800	332'900	1'532'200	440'292	115'095	5'316'287	3'997	

¹⁾ Der Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt der fest zugeteilten 3'260 Bonus-Aktien lag bei CHF 425 (Total CHF 1'385'500).

²⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst die Zahlungen an die Rentenzusatzversicherung sowie die Arbeitgeberbeiträge an die Sozialleistungen und die Personalvorsorge.

Die effektive Vergütung an die Geschäftsleitung für das Jahr 2007 betrug CHF 5,2 Millionen.

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 91,4 Mio. (2007: CHF 88,2 Mio.) vergütet.

b) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

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

Name	Funktion	Stück 31.12.2008	Stück 31.12.2007
Andreas Schmid	Präsident	4	4
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	21	21
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	13	13
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	375	375
Dr. Martin Wetter	Mitglied	0	0
Ulrik Svensson (ab 17.4.2008)	Mitglied	0	0
Dr. Elmar Ledergerber	Mitglied	110	110
Rita Fuhrer	Mitglied	0	0
Thomas E. Kern (bis 22.11.2007)	Mitglied	n/a	n/a
Total		523	523

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

Name	Stück 31.12.2008	Stück 31.12.2007
Josef Felder (bis 31.5.2008)	n/a	11'357
Thomas E. Kern (ab 15.1.2008)	137	n/a
Roland Bentele (bis 1.1.2008)	n/a	256
Peter Eriksson	1'315	1'137
Rainer Hildebrand	984	1'817
Beat Spalinger (bis 31.7.2008)	n/a	1'273
Daniel Schmucki (ab 1.4.2008)	272	n/a
Michael Schallhart (ab 1.11.2008)	0	n/a
Stephan Widrig (ab 1.6.2008)	119	n/a
Total	2'827	15'840

22.6) Gruppengesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst im Berichtsjahr die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	TCHF 307'019	Muttergesellschaft
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	TCHF 100	100,0
APT Airport Technologies AG	Kloten	TCHF 1'800	100,0
Unique Airports Worldwide AG	Kloten	TCHF 100	100,0

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

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Bangalore International Airport Ltd.	Bangalore	Mio. INR 4'426	17,0
Unique Chile S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 253	48,0
Holding Unique IDC Aeropuertos LTDA	Santiago de Chile	Mio. CLP 1'658	75,0
Unique IDC Operaciones LTDA	Santiago de Chile	Mio. CLP 1'710	49,5
Aeropuertos Asociados de Chile LTDA	Santiago de Chile	Mio. CLP 5'416	75,0
Aeropuertos Asociados Administradora LTDA	Santiago de Chile	Mio. CLP 689	49,5
A-port Chile S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 9'770	15,0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Puerto Montt S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 1'010	25,0
Concesión Aeropuerto El Tepual S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 7'069	12,0
Concesión Aeropuerto La Florida S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 9'709	12,0
Concesión Aeropuerto El Loa S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 6'419	12,0
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 2'359	32,6
A-port S.A.	São Paulo	Mio. BRL 52	15,0
Concessionária do Estacionamento de Congonhas S.A.	São Paulo	Mio. BRL 17	12,0
Unique IDC Colombia S.A.	Bogotá	Mio. COP 100	32,6
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	THNL 40	32,6
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	Mio. VEB 25	49,5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	Mio. VEB 10	49,5

22.7) Erläuterungen zu Dienstleistungslizenzen

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK erteilte der Flughafen Zürich AG die Konzession zum Betrieb des Flughafens Zürich für die Dauer von 50 Jahren, vom 1. Juni 2001 bis 31. Mai 2051.

Massgebende Bestimmungen

Die Konzession umfasst den Betrieb eines Flughafens nach den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO für den nationalen, internationalen und interkontinentalen Verkehr.

Die Flughafen Zürich AG ist berechtigt und verpflichtet, den Flughafen während der gesamten Dauer der Konzession zu betreiben und die dafür erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu halten. Die Konzessionärin darf zu diesem Zweck von den Benutzern des Flughafens Gebühren erheben.

Ausserdem ist die Flughafen Zürich AG berechtigt, einzelne Rechte und Pflichten aus dieser Konzession an Dritte zu übertragen. Diese Rechtsverhältnisse unterliegen, soweit sie flughafenspezifische Aufgaben wie Treibstoffaushank, Flugzeugabfertigung, Passagier-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung sowie Catering betreffen, dem öffentlichen Recht. Die Flughafen Zürich AG regelt die Rechte und Pflichten der Dritten in Berechtigungen (Zulassungen).

Auflagen

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Flughafen grundsätzlich für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge offen zu halten. Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs richten sich nach den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und den Bestimmungen des Betriebsreglements.

Die Konzessionärin hat sämtliche Massnahmen zur Umsetzung der Regelungen über die Benutzbarkeit des deutschen Luftraums für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich ohne Verzug an die Hand zu nehmen und die nötigen Gesuche rechtzeitig einzureichen.

Die Konzessionärin wird ermächtigt und verpflichtet, die Schallschutzmassnahmen zu vollziehen und dort umzusetzen, wo sie unbestritten sind.

Die Auflage, wonach die Konzessionärin sämtlichen Verpflichtungen, die ihr aufgrund der staatsvertraglichen Regelungen mit Deutschland überbunden werden, ohne Anspruch auf Entschädigung nachzukommen hat, wurde nach einer Beschwerde der Flughafen Zürich AG als gegenstandslos erklärt.

Übertragung von Konzessionsteilen auf Dritte

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Bilateralen Verträge am 1. Juni 2002 wurde die EG-Bodenabfertigungsrichtlinie (Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Gemeinschaft) auch für die Schweiz anwendbar. Die Grundlagen zur Erteilung von Berechtigungen (Zulassungen) für die Ausübung der Bodenabfertigungstätigkeiten sind im Betriebsreglement der Flughafen Zürich AG geregelt. Demgemäss wurden die Bodenabfertigungsberechtigungen (Zulassungen) in jenen Bereichen, in welchen die Anzahl der zur Bodenabfertigung Zugelassenen beschränkt werden muss, mittels Ausschreibungsverfahren mit einer Laufzeit bis Ende 2011 vergeben.

22.8) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2008 am 12. März 2009 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Die Flughafen Zürich AG hat per 18. Februar 2009 eine Obligationenanleihe im Betrag von CHF 225 Millionen mit einer Laufzeit von 5 Jahren und einem Zinscoupon von 4,5 Prozent am Inland-Markt platziert. Der Erlös der Platzierung wird teils zur Rückzahlung der am 26. März 2009 fällig werdenden Anleihe sowie teils für Investitionen im Zusammenhang mit dem Umbau Dock B sowie dem Bau eines zentralen Sicherheitskontrollgebäudes am Flughafen Zürich verwendet.

Das Joint Venture «A-port», an welchem die Flughafen Zürich AG beteiligt ist, hat durch die Übernahme der Alterra Curaçao Holding Ltd. 51 Prozent des Hato International Airport erworben. Mit der Übernahme wurde gleichzeitig die Verantwortung für das Management und den Betrieb des Hauptflughafens von Curaçao im Rahmen eines Managementvertrages bis 2033 an die Flughafen Zürich AG übertragen.

Zwischen dem 31. Dezember 2008 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Konzernrechnung durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, welche eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge hätten oder an dieser Stelle offen gelegt werden müssten.

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung an die Generalversammlung der Flughafen Zürich AG.

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Eigenkapitalnachweis, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 106 bis 150) für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Ohne unser Prüfungsurteil einzuschränken, verweisen wir auf die Ausführungen zu «1. Rechtliche Rahmenbedingungen» und «5. Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» als Teil der Anmerkungen zu «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen» auf den Seiten 120 und 121 im Anhang der Konzernrechnung. Die darin erwähnten Unsicherheiten und Risiken, die weitgehend ausserhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegen, könnten auf Art und Umfang der Unternehmenstätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens erhebliche nachteilige Auswirkungen haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

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

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

Marc Ziegler
Zugelassener
Revisionsexperte
Leitender Revisor

Philipp Hallauer
Zugelassener
Revisionsexperte

Zürich, 12. März 2009

Jahresrechnung gemäss Schweizer Obligationenrecht (OR)	
Erfolgsrechnung	154
Bilanz	155
 Anhang der Jahresrechnung	
Rechnungslegungsgrundsätze	156
Aktuelle Risikosituation	157
Erläuterungen zur Jahresrechnung	160
Verwendung des Bilanzgewinnes	168
 Bericht der Revisionsstelle	 169

Erfolgsrechnung für die Jahre 2008 und 2007
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2008	2007
Erlös aus Lieferungen und Leistungen		846'821	796'014
Total Erträge		846'821	796'014
Personalaufwand		(147'809)	(159'371)
Polizei und Sicherheit		(113'017)	(108'538)
Aufwendungen für Schallschutz und formelle Enteignungen	(9)	(43'617)	(58'278)
Unterhalt		(32'376)	(35'559)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(38'326)	(35'499)
Energie und Abfall		(25'015)	(20'806)
Andere Betriebsaufwendungen		(39'205)	(19'011)
Material		(11'129)	(11'994)
Einlage in den Erneuerungsfonds		(5'500)	(5'500)
Gewinn vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		390'827	341'458
Abschreibungen und Amortisationen		(199'402)	(192'144)
Gewinn vor Zinsen und Steuern		191'425	149'314
Finanzaufwand/-ertrag, netto	(1)	(83'507)	(75'056)
Ausserordentliches Ergebnis, netto	(2)	(22'878)	4'225
Gewinn vor Steuern		85'040	78'483
Steuern		(17'581)	(17'886)
Jahresgewinn		67'459	60'597

Bilanz per 31. Dezember 2008 und 31. Dezember 2007
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	31.12.2008	31.12.2007
Aktiven			
Grundstücke		109'547	112'194
Hochbauten, Tiefbauten	(3)	2'132'651	2'073'619
Projekte in Arbeit	(3)	91'744	103'105
Mobile Sachanlagen	(3)	85'542	75'785
Total Sachanlagen		2'419'484	2'364'703
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		113'470	240
Übrige immaterielle Anlagen		7'946	15'041
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(4)	72'965	126'067
Finanzanlagen und Beteiligungen	(5)	18'917	29'448
Anlagevermögen		2'632'782	2'535'499
Warenlager		8'809	5'054
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(4)	65'823	119'254
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		106'722	113'709
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(6)	34'459	16'953
Flüssige Mittel und Wertschriften	(7)	73'225	81'257
Umlaufvermögen		289'038	336'227
Total Aktiven		2'921'820	2'871'726
Passiven			
Aktienkapital		307'019	307'019
Gesetzliche Reserven			
- Agio		533'290	533'290
- Allgemeine Reserven		19'060	19'060
- Reserve für eigene Aktien	(7)	11'841	650
Freie Reserven		69'017	80'208
Bilanzgewinn			
- Gewinnvortrag		89'565	47'373
- Dividendenausschüttung 2007/2006		(27'627)	(18'405)
- Jahresgewinn		67'459	60'597
Eigenkapital		1'069'624	1'029'792
Anleihen und langfristige Darlehen	(8)	1'099'572	1'278'268
Rückstellung für Fluglärm	(9)	284'148	258'631
Erneuerungsfonds		118'602	113'102
Langfristige Rückstellungen	(10)	4'943	4'418
Langfristiges Fremdkapital		1'507'265	1'654'419
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		50'853	47'378
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(11)	178'696	49'008
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen		86'285	76'624
Kurzfristige Rückstellungen	(12)	29'097	14'505
Kurzfristiges Fremdkapital		344'931	187'515
Total Fremdkapital		1'852'196	1'841'934
Total Passiven		2'921'820	2'871'726

Anhang der Jahresrechnung

Rechnungslegungsgrundsätze

1. Allgemeines

Die nachfolgenden Darstellungen und Erläuterungen beziehen sich auf den Abschluss gemäss den schweizerischen handelsrechtlichen Vorschriften (Schweizer Obligationenrecht). Dieser Einzelabschluss dient gleichzeitig für steuerliche Zwecke und bildet die Grundlage für die statistischen Geschäfte der Generalversammlung.

2. Bewertungsgrundsätze

Wo nicht anders erwähnt, gelten die gleichen Bestimmungen analog der Konzernrechnung gemäss IFRS.

2.1. Sachanlagen

In Abweichung zur Konzernrechnung gemäss IFRS ist der Einfluss des Reverse Take Over (Neubewertung der FIG-Sachanlagen per 1. Januar 2000 einschliesslich latenter Steuern) nicht relevant.

2.2. Erneuerungsfonds

Wie in den Vorjahren wurde der Erneuerungsfonds – er dient für spätere Erneuerungen zur Werterhaltung der bestehenden Bauten – mit CHF 5,5 Mio. geöffnet (nur handelsrechtlicher Abschluss).

2.3. Eigene Aktien

Im Gegensatz zur Konzernrechnung gemäss IFRS wird der Bestand an eigenen Aktien per 31. Dezember 2008 unter Wertschriften ausgewiesen. Im Eigenkapital erfolgt die Darstellung gemäss den obligationenrechtlichen Vorschriften. Im Weiteren wurde die unentgeltliche Abgabe der Aktien an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Buchgewinn auf dem Bestand per 31. Dezember 2008 wie bis anhin der Erfolgsrechnung belastet.

2.4. Kosten im Zusammenhang mit der Ausgabe von neuen Aktien (Aktienkapitalerhöhung)

Im handelsrechtlichen Abschluss werden die Transaktionskosten aktiviert und über drei Jahre linear abgeschrieben und nicht wie im IFRS-Abschluss mit dem Agio verrechnet.

2.5. Kosten im Zusammenhang mit der Ausgabe von Anleihen und Aufnahme ausländischer langfristiger Darlehen

Im handelsrechtlichen Abschluss werden die Transaktionskosten direkt der Erfolgsrechnung belastet und nicht wie im IFRS-Abschluss über die Laufzeit der Anleihe bzw. der langfristigen Darlehen gemäss der Effektivzinsmethode amortisiert.

2.6. Finance Leasing

Im IFRS-Abschluss werden diese Werte bilanziert, im handelsrechtlichen Abschluss wird diese Position als Ausserbilanzgeschäft behandelt und in den weiteren Angaben offen gelegt.

2.7. Derivative Finanzinstrumente

Diese werden im handelsrechtlichen Abschluss nicht bilanziert.

2.8. Lärmthematik

Die Kosten für die formellen Enteignungen qualifizieren nach OR als immaterieller Vermögenswert. Die Aktivierung wird spätestens dann vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. Spätestens in diesem Zeitpunkt erfolgt eine Passivierung in gleicher Höhe. Für die Verpflichtungen aus Lärmschutzmassnahmen werden angemessene Rückstellungen gebildet. Die Gesamtamortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Darüber hinaus werden fallweise und in dem Umfang Sonderabschreibungen vorgenommen, als die erfolgswirksam erfassten Lärmgebühren die Kosten für Lärmschutzmassnahmen und weitere Betriebskosten in einer Periode überschreiten. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Kosten (Lärmschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten) verbleibender Saldo von Gebühreneinnahmen wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt.

Aktuelle Risikosituation

Zusammenfassend werden folgende Risiken für die Gesellschaft als zentral eingeschätzt:

1. Rechtliche Rahmenbedingungen

Verschiedene innen- und aussenpolitische Restriktionen könnten dazu führen, dass die Flughafen Zürich AG die Chancen der im Rahmen der 5. Bauetappe getätigten Investitionen nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen unter anderem:

- Kantonale Initiativen zur Anpassung des Zürcher Flughafengesetzes
- Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)
- Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
- Aufsichtsbehördliche Verfügungen im Zusammenhang mit An- und Abflugverfahren
- Einseitige deutsche Durchführungsverordnung (DVO)
- Rechtsverfahren (vBr und ILS 34)
- Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG)

2. Nachfragerückgang

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Luftverkehr ein volatiles Geschäft ist, welches kurzfristig auf externe Ereignisse (Terror, Seuchen, Wirtschaftskrisen) sensitiv reagiert. Solche externen Ereignisse können zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen.

3. Weiterhin steigende Sicherheitsvorschriften

Behördlich angeordnete zusätzliche Sicherheitsauflagen können auch in Zukunft zu steigenden Sicherheitskosten und reduzierten Erträgen im Kommerzgeschäft führen. Insbesondere aufgrund der Zeitverzögerung zwischen dem Anfall der Kosten und der frühestmöglichen Refinanzierung über höhere Sicherheitsgebühren kann ein negativer Einfluss auf das Ergebnis nicht ausgeschlossen werden.

4. Hubcarrier

Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Wie jeder andere Umsteigerflughafen ist die Flughafen Zürich AG in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hubcarriers abhängig.

5. Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

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

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 19'000 Lärment-schadigungsbegehren eingegangen. Davon sind rund 2'600 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungskommission eingeleitet. In den 18 für die Gemeinde Opfikon ausgewählten Pilotfällen liegen die Bundesgerichtsentscheide nun vor.

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

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Case») per 30. Juni 2008 auf insgesamt 759,8 Millionen Franken (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), womit die gesamten Kosten unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken lagen.

Die Flughafen Zürich AG hatte am 8. März 2006 mit dem Kanton Zürich einen Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 abgeschlossen. Ziel dieses Zusatzvertrages war es, die Risiken des Flughafens aus formellen Enteignungen zu limitieren. Gemäss diesem Zusatzvertrag übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alter» Lärmverbindlichkeiten, wenn bei der Auszahlung der ersten formellen Enteignungsschädigungen das Risiko besteht, dass die gesamten, im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), in einem angenommenen schlechtesten Fall («Negative Case») den Betrag von 1,1 Milliarden Franken («Schwellenwert») übersteigen. «Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, die vor Juni 2001 entstanden sind. Der Kanton Zürich übernimmt für diese Lärmverbindlichkeiten die Vorfinanzierung, da er bis zu diesem Zeitpunkt Inhaber der Betriebskonzession war und damit für «alte» Lärmverbindlichkeiten im Aussenverhältnis haftet. Der Schwellenwert unterliegt einem jährlichen Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG. Der Schwellenwert per 31. Dezember 2008 lag leicht über dem ursprünglichen Wert und hatte keine Auswirkungen auf die Vorfinanzierung des Kantons Zürich.

Da per Mitte Jahr trotz oben genannter Schätzung von 759,8 Millionen Franken die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall («Negative Case») den Schwellenwert von 1,1 Milliarden Franken überstiegen (Prämisse dafür war, dass die noch offenen Grundsatzfragen gegen die Flughafen Zürich AG entschieden werden), trat die gemäss Zusatzvertrag vereinbarte Vorfinanzierung des Kantons Zürich für «alte» Lärmverbindlichkeiten per 30. Juni 2008 in Kraft. Für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung dieser «alten» Lärmverbindlichkeiten erhielt der Kanton Zürich per 30. Juni 2008 gemäss den Bestimmungen des Zusatzvertrages einen Teil des Airport Zurich Noise Fund (115,4 Millionen Franken). Dieser Betrag wurde im vorliegenden handelsrechtlichen Abschluss als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert und stellt einen Teil der Kosten für «alte» Lärmverbindlichkeiten dar, welche ab dem 1. Juli 2008 durch den Kanton Zürich abgewickelt werden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinnahmte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits finanziert waren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese «alten» Entschädigungen.

Auf den 31. Dezember 2008 hat sich an der Schätzung von 759,8 Million Franken keine Veränderung ergeben. Per Bilanzstichtag hat die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss insgesamt Kosten für formelle Enteignungen von 113,5 Millionen Franken aktiviert (Aktivierung des erwähnten Anteils von 115,4 Millionen Franken zuzüglich Zahlungen für Pilotfälle abzüglich Abschreibungen des immateriellen Vermögenswertes) und weist eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von 284,1 Millionen Franken aus (siehe Ziffer 9, Rückstellung für Fluglärm).

Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund künftiger Rechtsprechung im schlechtesten Fall («Negative Case») unter den anwendbaren Schwellenwert sinken, fällt die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 dahin. Auf diesen Zeitpunkt übernimmt die Flughafen Zürich AG die dann noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten und erhält als Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich zurück («Rückabwicklung»). Gleichzeitig entfällt ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren. In diesem Zeitpunkt wird die Flughafen Zürich AG eine aktuelle Schätzung der gesamten ausstehenden Lärmkosten und eine entsprechende Anpassung der bilanzierten Werte vornehmen.

Je nach weiterer bzw. abschliessender Rechtsprechung – insbesondere hinsichtlich Sünden – können auch die «neuen» Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer Anpassung der bilanzierten Lärmkosten führen würden. Die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich sowie der Split der Lärmgebühren bleiben in diesem Fall voraussichtlich bestehen. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Erläuterungen zur Jahresrechnung

Erfolgsrechnung

1) Finanzaufwand/-ertrag, netto

(CHF in Tausend)	2008	2007
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen	61'250	65'714
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(1'430)	(388)
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen, netto	59'820	65'326
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	5'253	6'720
Übrige Zinsaufwendungen	6'182	6'193
Übriger Finanzaufwand	6'136	3'455
Leasingzins	2'998	2'966
Wertanpassungen Finanzanlagen und Beteiligungen	12'747	0
Finanzaufwand	93'136	84'660
Zinserträge und realisierte Kursgewinne aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(6'073)	(6'186)
Zinsertrag auf Post-, Bank- und Darlehensguthaben	(3'248)	(3'138)
Wertanpassungen Finanzanlagen und Beteiligungen	0	(208)
Kursgewinne, Verzugszinsen	(308)	(72)
Finanzertrag	(9'629)	(9'604)
Total Finanzaufwand/-ertrag, netto	83'507	75'056

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2008 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,60 Prozent (Vorjahr 5,41 Prozent) errechnet.

2) Ausserordentliches Ergebnis, netto

(CHF in Tausend)	2008	2007
Ausserordentlicher Ertrag	1'047	6'588
Ausserordentlicher Aufwand	(23'925)	(2'363)
Ausserordentliches Ergebnis, netto	(22'878)	4'225

Im ausserordentlichen Ertrag sind folgende wesentliche Beträge enthalten:

2008: CHF 0,8 Mio. Konkursdividende Swissair (1. Abschlagszahlung).

2007: CHF 6,4 Mio. nicht mehr benötigte Abgrenzung von Erträgen aus Nutzungsentgelten (siehe Ziffer 12, Kurzfristige Rückstellungen).

Im ausserordentlichen Aufwand sind folgende wesentliche Beträge enthalten:

2008: CHF 21,3 Mio. Rückzahlung an Swissair-Liquidator sowie CHF 2,5 Mio. Buchverluste aus Anlageabgängen.

2007: CHF 2,0 Mio. Buchverluste aus Anlageabgängen.

Bilanz

3) Brandversicherungswerte der Sachanlagen

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Gebäude inkl. Ladebrücken	3'287'448	3'051'191
Fahrhabe	732'488	720'900

In den oben aufgeführten Werten sind die Tiefbauten nicht enthalten, da diese nicht über die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) versichert werden können. Im Weiteren sind die Bauten in Arbeit (Bestandteil der Projekte in Arbeit) während der Bauphase mit einer Bauzeitver-

sicherung bei der GVZ versichert und deshalb im obigen Betrag nicht enthalten. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden solche Gebäude aufgrund von Schätzungen der GVZ definitiv versichert.

4) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Langfristige Finanzanlagen	72'965	126'067
Kurzfristige Finanzanlagen	65'823	119'254
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	138'788	245'321

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

5) Finanzanlagen und Beteiligungen

CHF in Tausend		31.12.2008	31.12.2007
APT Airport Technologies AG, Kloten	Bet.quote 100 % Nom. AK 1.8 Mio CHF	1'800	1'800
APT Airport Technologies AG, Kloten	Darlehen ¹⁾	0	5'416
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Bet.quote 100 % Nom. AK 0.1 Mio CHF	100	100
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Darlehen	3'357	0
Unique Airports Worldwide AG, Kloten	Bet.quote 100 % Nom. AK 0.1 Mio CHF	100	100
Unique Airports Worldwide AG, Kloten	Darlehen ¹⁾	6'607	5'935
Darlehen Swissport	Darlehen	0	287
Administradora Unique IDC C.A., Venezuela	Bet.quote 49.5 % Nom. AK 25 Mio. VEB	0	0
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Venezuela	Bet.quote 49.5 % Nom AK 10 Mio VEB	0	0
Bangalore International Airport Ltd., Indien	Bet.quote 17% Nom AK 4.43 Mio INR	5'829	15'791
Unique IDC S.A. de C.V., Honduras	Bet.quote 0% Nom. AK 40 THNL ²⁾	0	3
Unique IDC Colombia S.A., Kolumbien	Bet.quote 0% Nom. AK 100 Mio. COP ²⁾	0	16
Unique Chile S.A., Chile	Darlehen	1'113	0
FZ Colombia S.A., Chile	Darlehen	11	0
Total Finanzanlagen und Beteiligungen		18'917	29'448

¹⁾ Gesamthaft mit Rangrücktritt.

²⁾ Diese Gesellschaften wurden im Rahmen der Umstrukturierung der Beteiligungen in Latein- und Südamerika in das Joint-Venture «A-port» eingebracht, welches wiederum via die Tochtergesellschaft Unique Airports Worldwide AG gehalten wird.

Die APT Airport Technologies AG bezweckt die technische, betriebliche und kommerzielle Konzeption, Planung, Projektierung, Realisierung und den Betrieb von Kommunikations- und strategischen Bewirtschaftungssystemen an Flughäfen.

Die Unique Betriebssysteme AG bezweckt den Betrieb flughafenrelevanter Infrastruktur.

Die Unique Airports Worldwide AG hat den Zweck, weltweit Flughäfen bzw. flughafenverwandte Unternehmen zu beraten, zu betreiben bzw. zu besitzen.

Die Verzinsung der Darlehen an die Tochtergesellschaften erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

Die Flughafen Zürich AG ist mit 17 Prozent am Aktienkapital der Eigentümer- und Betreibergesellschaft des im Geschäftsjahr 2008 neu eröffneten Flughafens in Bengaluru (Indien), der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt. Zudem stellt die Flughafen Zürich AG über einen Operations-, Management- und Service-Level-Vertrag (OMSA) den Bau, die weitere Entwicklung und den Betrieb des Flughafens sicher. Aus diesem Vertrag fliessen der Flughafen Zürich AG entsprechende Erträge zu. Nach einer rund dreijährigen Bauzeit konnte dieses Greenfield-Flughafenprojekt im Mai 2008 erfolgreich in Betrieb genommen werden.

Aufgrund der anhaltenden Interventionen durch die lokale Regierung auf dem Flughafen von Isla de Margarita (Venezuela) können für das Geschäftsjahr 2008 nach wie vor keine Zahlen vorgelegt werden. Im Jahr 2006 enteignete der Gouverneur von Nueva Esparta den Flughafen der Isla de Margarita zum zweiten Mal. Seither wird der Flughafen von einer «Junta Interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt. Gleichzeitig lief ein Rechtsprozess zur Prüfung der Frage, ob der Gouverneur dem Konsortium den Flughafen zu Recht entzogen hatte. Zwar ist das entsprechende letztinstanzliche Urteil des venezolanischen Bundesgerichts im Jahr 2007 zu Gunsten der Flughafen Zürich AG ausgefallen, dessen Veröffentlichung wird seither jedoch hinausgezögert. Aufgrund der sich kaum abzeichnenden Verbesserung der Situation hat die Flughafen Zürich AG die nötigen Schritte eingeleitet, den Fall von einem internationalen Schiedsgericht beurteilen zu lassen.

6) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

Darin enthalten ist gemäss Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 12, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen, u.a. auch folgende Position:

CHF in Tausend	31.12.2008	31.12.2007
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	42	23

Die Verzinsung des Kontokorrents erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

7) Flüssige Mittel und Wertschriften

(CHF in Tausend)	31.12.2008	davon AZNF	31.12.2007	davon AZNF
Flüssige Mittel	64'129	22'374	80'607	2'620
Eigene Aktien	9'096		650	
Total flüssige Mittel und Wertschriften	73'225	22'374	81'257	2'620

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

Anzahl Aktien	2008	2007
Bestand zu Beginn des Geschäftsjahres	3'947	5'390
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	38'291	463
Verkauf (zum jeweiligen Börsenkurs)	0	0
Unentgeltliche Abgabe	(5'779)	(1'906)
Bestand am Ende des Geschäftsjahres	36'459	3'947

8) Anleihen und langfristige Darlehen

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Japanisches Private Placement	421'173	421'173
US Private Placement	365'750	365'750
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	162'649	213'345
Anleihen	150'000	278'000
Total Anleihen und langfristige Darlehen	1'099'572	1'278'268

Es bestehen folgende langfristige Finanzverbindlichkeiten, welche fest verzinslich sind:

(CHF in Tausend)	Nominalbetrag 31.12.2008	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung/ Amortisation	Zinszahlungs- termine
Japanische Private Placement	421'173	2003–2024	5,730%	nein	23. Mai/ 23. November
US Private Placement	365'750	2003–2015	4,7525%	ab 2011	11. April/ 11. Oktober
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	162'649	2003–2012	3,606%	ab 2005	20. Dezember
Anleihe	150'000	2006–2010	3,125%	nein	14. Juni

9) Rückstellung für Fluglärm

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Rückstellung für Fluglärm am 1.1.	258'631	207'372
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	32'800	51'240
Bildung Rückstellung für formelle Enteignungen	649	240
Rückstellung für Fluglärm vor operativen und kalkulatorischen Kosten	292'080	258'852
Operative Kosten	(4'331)	(3'974)
Erträge aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	6'073	6'186
Wertanpassung Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	4'396	(1'533)
Realisierter Kursverlust Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(14'070)	(900)
Rückstellung für Fluglärm am 31.12.	284'148	258'631

Die Erhöhung der Rückstellung für Fluglärm setzt sich wie folgt zusammen:

(CHF in Tausend)	2008	2007
Einnahmen Lärmgebühren	46'436	58'278
Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	(9'303)	(7'038)
Kosten für formelle Enteignungen	(1'514)	0
Abschreibungen immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(2'819)	0
Total Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	32'800	51'240

Die gesamten Aufwendungen für Schallschutz und formelle Enteignungen setzen sich wie folgt zusammen:

(CHF in Tausend)	2008	2007
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	32'800	51'240
Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	9'303	7'038
Kosten für formelle Enteignungen	1'514	0
Total Aufwendungen für Schallschutz und formelle Enteignungen	43'617	58'278

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch Anhang zur Jahresrechnung, Rechnungslegungsgrundsätze, Punkt 2.8 «Lärmthematik» auf Seite 156 und aktuelle Risikosituation, Punkt 5 «Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» auf den Seiten 157 bis 159.

10) Langfristige Rückstellungen

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Pensionskassenverpflichtungen	3'443	2'918
Provisorische Mietverhältnisse	1'500	1'500
Total langfristige Rückstellungen	4'943	4'418

11) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	50'696	49'008
Anleihe (Rückzahlung 26.3.2009)	128'000	0
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	178'696	49'008

12) Kurzfristige Rückstellungen

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	7'517	8'248
Steuerverpflichtungen	19'876	4'556
Nutzungsentgelte ¹⁾	1'129	1'129
Andere Verpflichtungen	575	572
Total kurzfristige Rückstellungen	29'097	14'505

¹⁾ Die Nutzungsentgelte wurden 2006 für ein Jahr fakturiert und per 1. Januar 2007 sistiert. Ein rechtskräftiger Entscheid dazu ist im Jahr 2007 weitgehend zugunsten der Gesellschaft ergangen, wonach die Nutzungsentgelte von Unternehmen, die in der Bodenabfertigung tätig sind, rechtmässig erhoben wurden. Demzufolge konnten von insgesamt CHF 10,0 Mio. im Geschäftsjahr 2006 fakturierten Erlösen CHF 6,4 Mio. als andere Aufwendungen/Erträge, netto, der Erfolgsrechnung 2007 gutgeschrieben werden (siehe auch Ziffer 2, Ausserordentliches Ergebnis, netto). Nicht in den Erträgen ausgewiesen sind weiterhin CHF 1,1 Mio. aus fakturierten Nutzungsentgelten. Diese fakturierten Erträge wurden abgegrenzt, da die Rechtmässigkeit der Erhebung dieser Nutzungsentgelte durch einen Partner weiterhin bestritten wird. Die entsprechenden rechtlichen Prozesse laufen. Ein erstinstanzlicher Entscheid wird im Verlauf des Jahres 2009 erwartet.

13) Bedeutende Aktionäre

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mehr als fünf Prozent der Stimmrechte:

	2008	2007
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	33,36%	33,36%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5,03%	5,06%

14) Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrates
- Mitglieder der Geschäftsleitung

Der Kanton Zürich hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für Fluglärmentschädigungen zugesichert. Zudem gewährt er der Flughafen Zürich AG eine Darlehenslimite mit einer Laufzeit von 10 Jahren (2002–2012), welche in einem Kreditrahmenvertrag geregelt ist. Der zur Verfügung stehende Darlehensbetrag beläuft sich im Maximum auf die Summe der Investitionen in die Tiefbauten der 5. Bauetappe, bereinigt um die auf diesen Investitionen vorzunehmenden Abschreibungen. Die Darlehenslimite beläuft sich demgemäss per Stichtag 31. Dezember 2008 auf CHF 679,0 Mio. Sie ist zurzeit nicht beansprucht.

a) Vergütungen an nahestehende Personen und Gesellschaften

An nahestehende Personen und Gesellschaften wurden folgende Vergütungen bezahlt:

An den Verwaltungsrat für das Berichtsjahr 2008:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	150'000	25'000	10'000	22'500	12'449	219'949
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	25'000	5'000	22'500	7'218	119'718
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	25'000	10'000	22'500	6'576	109'076
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	25'000	10'000	5'000	5'454	90'454
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	25'000	5'000	15'000	5'774	95'774
Ulrik Svensson (Eintritt per 17.4.2008)	Mitglied	33'750	17'500	3'750	2'500	0	57'500
Dr. Elmar Ledergerber ¹⁾	Mitglied	0	25'000	0	5'000	1'925	31'925
Rita Fuhrer ²⁾	Mitglied	0	8'500	0	0	545	9'045
Total		378'750	176'000	43'750	95'000	39'941	733'441

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 50'000 an die Stadt Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 66'500 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

An den Verwaltungsrat für das Vorjahr 2007:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	100'000	27'500	10'000	20'000	10'142	167'642
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	25'000	5'000	15'000	6'762	111'762
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	25'000	10'000	20'000	6'440	106'440
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	27'500	10'000	5'000	5'635	93'135
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	27'500	5'000	5'000	5'313	87'813
Thomas E. Kern (bis 22.11.2007) ¹⁾	Mitglied	0	27'500	0	12'500	2'576	42'576
Dr. Elmar Ledergerber ²⁾	Mitglied	0	25'000	0	5'000	1'932	31'932
Rita Fuhrer ³⁾	Mitglied	0	10'000	0	0	644	10'644
Total		295'000	195'000	40'000	82'500	39'444	651'944

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 50'000 an die Magazine zum Globus bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 50'000 an die Stadt Zürich bezahlt.

³⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 65'000 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

Für den Verwaltungsrat bestehen weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2008:

Vergütungen an die Geschäftsleitung setzen sich gemäss nachstehender Tabelle zusammen. Der Bonus (Bar- und Aktienanteil) wird periodengerecht für das Berichtsjahr abgegrenzt, dessen Auszahlung erfolgt jeweils im Frühling des Folgejahres:

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	Aktien in CHF
Thomas E. Kern	336'828	269'462	134'731	69'916	24'648	835'585	540	249.50
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'222'945	641'471	189'933	385'019	93'759	2'533'127	762	249.50
Total	1'559'773	910'933	324'664	454'935	118'407	3'368'712	1'302	

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

Die oben aufgeführten Bonus-Aktien (in Stück) basieren auf dem Aktienkurs per Jahresende. Die definitive Anzahl Aktien wird gemäss Kurswert zum Gewährungszeitpunkt berechnet.

Bonus-Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt (siehe auch Ziffer 2, Personalaufwand). Im Jahr 2008 wurden weder Abgangsentschädigungen noch andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2007:

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Langzeitbonus (in Aktien) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialaufwand ²⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	Aktien in CHF
Josef Felder	400'000	428'000	0	1'532'200	124'034	29'068	2'513'302	3'260	470.00
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'110'000	957'800	332'900	0	316'258	86'027	2'802'985	737	452.00
Total	1'510'000	1'385'800	332'900	1'532'200	440'292	115'095	5'316'287	3'997	

¹⁾ Der Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt der fest zugeteilten 3'260 Bonus-Aktien lag bei CHF 425 (Total CHF 1'385'500).

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

Die effektive Vergütung an die Geschäftsleitung für das Jahr 2007 betrug CHF 5,2 Millionen.

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 91,4 Mio. (2007: CHF 88,2 Mio.) vergütet.

b) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

Per Bilanzstichtag halten die Mitglieder des Verwaltungsrates sowie diesen nahestehenden Personen insgesamt folgende Aktien:

Name	Funktion	Stück 31.12.2008	Stück 31.12.2007
Andreas Schmid	Präsident	4	4
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	21	21
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	13	13
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	375	375
Dr. Martin Wetter	Mitglied	0	0
Ulrik Svensson (ab 17.4.2008)	Mitglied	0	0
Dr. Elmar Ledergerber	Mitglied	110	110
Rita Fuhrer	Mitglied	0	0
Thomas E. Kern (bis 22.11.2007)	Mitglied	n/a	n/a
Total		523	523

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

Name	Stück 31.12.2008	Stück 31.12.2007
Josef Felder (bis 31.5.2008)	n/a	11'357
Thomas E. Kern (ab 15.1.2008)	137	n/a
Roland Bentele (bis 1.1.2008)	n/a	256
Peter Eriksson	1'315	1'137
Rainer Hiltbrand	984	1'817
Beat Spalinger (bis 31.7.2008)	n/a	1'273
Daniel Schmucki (ab 1.4.2008)	272	n/a
Michael Schallhart (ab 1.11.2008)	0	n/a
Stephan Widrig (ab 1.6.2008)	119	n/a
Total	2'827	15'840

15) Diverse Angaben

(CHF in Tausend)	31.12.2008	31.12.2007
Nicht bilanzierte Finanzleasingverbindlichkeiten ¹⁾	68'108	72'521

¹⁾ Siehe Rechnungslegungsgrundsätze, Bewertungsgrundsätze, Finance Leasing.

Im Zusammenhang mit dem US Car Park Lease dienen die Nutzungsrechte der Parkhäuser 1, 2, 3 und 6 als Sicherheit.

Im Zusammenhang mit den Währungs-Swaps US Private Placement und Japanisches Private Placement bestehen per Bilanzstichtag Collaterals in Form von flüssigen Mitteln von CHF 3,4 Mio. (31.12.2007 CHF 5,3 Mio.) sowie Letters of Credit über CHF 146 Mio. (31.12.2007 CHF 150 Mio.).

16) Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Für die Ausführungen betreffend Durchführung einer Risikobeurteilung siehe Ziffer 22.1. im Anhang zur Konzernrechnung (Seiten 140 bis 145).

17) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2008 gemäss Obligationenrecht am 12. März 2009 zur Veröffentlichung genehmigt. Er untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Die Flughafen Zürich AG hat per 18. Februar 2009 eine Obligationenanleihe im Betrag von CHF 225 Millionen mit einer Laufzeit von 5 Jahren und einem Zinscoupon von 4,5 Prozent am Inland-Markt platziert. Der Erlös der Platzierung wird teils zur Rückzahlung der am 26. März 2009 fällig werdenden Anleihe sowie teils für Investitionen im Zusammenhang mit dem Umbau Dock B sowie dem Bau eines zentralen Sicherheitskontrollgebäudes am Flughafen Zürich verwendet.

Das Joint Venture «A-port», an welchem die Flughafen Zürich AG beteiligt ist, hat durch die Übernahme der Alterra Curaçao Holding Ltd. 51 Prozent des Hato International Airport erworben. Mit der Übernahme wurde gleichzeitig die Verantwortung für das Management und den Betrieb des Hauptflughafens von Curaçao im Rahmen eines Managementvertrages bis 2033 an die Flughafen Zürich AG übertragen.

Zwischen dem 31. Dezember 2008 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Jahresrechnung gemäss OR durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, welche eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven der Jahresrechnung gemäss OR zur Folge hätten oder an dieser Stelle offen gelegt werden müssten.

Verwendung des Bilanzgewinnes

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzgewinn von CHF 129'396'659 wie folgt zu verwenden:

(CHF)

Einlage in gesetzliche Reserven ¹⁾	0
Auszahlung einer Dividende von brutto CHF 5.00 ²⁾	30'701'875
Vortrag auf neue Rechnung	98'694'784
Total verfügbarer Bilanzgewinn	129'396'659

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

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

Bei Genehmigung dieser Anträge beträgt die Dividende für das Jahr 2008 brutto CHF 5.00 pro Aktie. Nach Abzug der Verrechnungssteuer von 35 Prozent steht den Aktionären eine Nettodividende von CHF 3.25 zur Verfügung.

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung der Flughafen Zürich AG.

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 154 bis 168) für das am 31. Dezember 2008 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 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Ohne unser Prüfungsurteil einzuschränken, verweisen wir auf die Ausführungen zu «1. Rechtliche Rahmenbedingungen» und «5. Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» als Teil der Anmerkungen zu «Aktuelle Risikosituation» auf den Seiten 157 bis 159 im Anhang der Jahresrechnung. Die darin erwähnten Unsicherheiten und Risiken, die weitgehend ausserhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegen, könnten auf Art und Umfang der Unternehmenstätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens erhebliche nachteilige Auswirkungen haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare 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 Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

Marc Ziegler
Zugelassener
Revisionsexperte
Leitender Revisor

Philipp Hallauer
Zugelassener
Revisionsexperte

Zürich, 12. März 2009

