

Geschäftsbericht | 2009



Geschäftsbericht 2009

Jeder von uns hat seine Lieblingsplätze. Sie sind so unterschiedlich wie die Menschen, die sie definieren. Auch die Mitarbeiter, Passagiere und Besucher des Flughafen Zürich haben hier – am Tor zur Welt und zum Alpenraum – ihre Orte, wo sie abschalten, auftanken, arbeiten und der Faszination Fliegen nachgehen können. Wir wollen mit ihnen diese kleinen, feinen Orte besuchen.

Flughafen Zürich AG	
Unternehmensporträt	4
Vorwort	
Aktionärsadresse	7
Rückblick & Ausblick	
Wesentliche Ereignisse	12
Kunden & Märkte	14
Wirtschaftliches & gesellschaftliches Umfeld	16
Qualitäts- & Innovationsmanagement	20
Kommunikation & Partnerschaften	25
Geschäfts- & Verkehrsentwicklung	
Kennzahlen (2-Jahres-Vergleich)	28
Verkehrsentwicklung	30
Umsatz- & Ertragsentwicklung	33
Segmentberichterstattung	38
Vermögens- & Finanzlage	42
Ausblick	45
Airport Zurich Noise Fund	46
Umweltschutz	50
Corporate Governance	62
Risk Management	72
Finanzbericht	
Konzernrechnung gemäss IFRS	82
Bericht der Revisionsstelle	129
Jahresrechnung gemäss OR	132
Bericht der Revisionsstelle	146

Kennzahlen (5-Jahres-Vergleich)

Beträge gemäss International Financial Reporting Standards (IFRS).

(CHF in 1'000)	2009	2008	2007	2006	2005
Umsatz	820'207	855'103	802'868	737'109	702'229
davon Aviation	505'092	525'689	495'981	444'238	418'877
davon Non-Aviation	315'115	329'414	306'887	292'871	283'352
Betriebskosten	417'973	434'862	392'753	358'837	338'282
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	402'234	420'241	410'115	378'272	363'947
EBITDA-Marge (in %)	49.0	49.1	51.1	51.3	51.8
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	213'156	234'073	229'202	189'416	175'026
EBIT-Marge (in %)	26.0	27.4	28.5	25.7	24.9
Konzerngewinn	190'610	121'314	130'675	87'448	59'123
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	350'933	415'102	410'911	367'213	338'285
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	134'437	258'849	147'339	258'772	117'173
Investiertes Kapital per 31.12.	2'846'535	2'660'769	2'614'569	2'644'440	2'584'795
Ø investiertes Kapital	2'753'652	2'637'669	2'629'505	2'614'618	2'569'922
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE in %)	6.2	7.1	6.9	5.7	5.4
Eigenkapital per 31.12.	1'598'411	1'428'935	1'373'384	1'230'464	805'999
Eigenkapitalrendite (in %)	12.6	8.7	10.0	8.6	7.6
Eigenkapitalquote (in %)	44.9	42.5	43.2	38.8	26.3
Verzinsliches Kapital (netto)	838'175	1'019'008	918'833	1'177'985	1'745'299
Verzinsliches Kapital/EBITDA	2.08x	2.42x	2.24x	3.11x	4.80x
Betriebliche Kennzahlen	2009	2008	2007	2006	2005
Anzahl Passagiere	21'926'872	22'099'233	20'739'113	19'237'216	17'884'652
Anzahl Flugbewegungen	262'121	274'991	268'476	260'786	267'363
Fracht in Tonnen	344'415	387'671	374'264	363'325	372'415
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'302	1'254	1'319	1'290	1'262
Anzahl Mitarbeiter per 31.12.	1'549	1'482	1'552	1'523	1'470
Kennzahlen für den Aktionär	2009	2008	2007	2006	2005
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	6'140'375	6'140'375	4'912'300
Dividende (vorgeschlagen/ausbezahlt) pro Aktie (in CHF) ¹⁾	7.50	5.00	4.50	3.00	1.00
Dividendenbetrag (CHF in 1'000)	46'053	30'702	27'632	18'421	4'912
Payout Ratio (in %)	24.2	25.3	21.2	21.1	8.3
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	260.31	232.71	223.66	200.39	164.08
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	31.20	19.78	21.30	15.35	12.08
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	31.18	19.77	21.28	15.34	12.06
Aktienkurs (in CHF)					
– Höchst	339.00	486.00	538.00	380.00	236.00
– Tiefst	198.00	242.60	383.00	235.00	147.00
Valoren-nummer					Reuters
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	1'056'796	SIX Symbol UZAN			UZAZn.S

¹⁾ Ordentliche Dividende von CHF 5.00 und Sonderdividende (aus Erfolg Teilveräusserung Bangalore International Airport Ltd.) von CHF 2.50 im Jahr 2009.

Ausgewählte Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss (5-Jahres-Vergleich) ¹⁾

Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt:

(CHF in 1'000)	2009	2008	2007	2006	2005
Umsatz	792'606	812'998	748'564	686'933	656'031
davon Aviation-Erträge	472'824	479'253	437'703	390'215	368'543
davon Non-Aviation-Erträge	319'782	333'745	310'861	296'718	287'488
Betriebskosten	417'973	434'862	392'753	358'837	338'282
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	374'633	378'136	355'811	328'096	317'749
EBITDA-Marge (in %)	47.2	46.5	47.5	47.8	48.4
Konzerngewinn	176'653	100'613	83'495	46'952	21'045
Kennzahlen für den Aktionär	2009	2008	2007	2006	2005
Payout Ratio (in %)	26.1	30.5	33.1	39.2	23.3
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	28.92	16.41	13.61	8.24	4.30

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 Amortisationen auf dem immateriellen 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.

Der Flughafen Zürich als Tor zur Welt und zum Alpenraum hat sich als Qualitätsflughafen mit hervorragendem Ruf etabliert und ist im Herzen Europas international, national und regional gut vernetzt. Dies bescheinigen ihm insbesondere die auch im Jahr 2009 erneut zahlreich erhaltenen Auszeichnungen. Denn der Flughafen Zürich verknüpft auf kompaktem Raum die Möglichkeiten eines globalen und modernen Knotenpunktes mit einem grossen Angebot an hochstehenden Produkten und Dienstleistungen. Hinter diesem Qualitätssiegel stehen rund 23'000 Mitarbeitende, die sich jeden Tag mit grosser Leidenschaft für ihre Kunden einsetzen. Jeder Aufenthalt soll zu einem Erlebnis werden.

Die Flughafen Zürich AG ist Eigentümerin und Betreiberin des interkontinentalen Flughafens Zürich und wurde in der heutigen Form am 1. Januar 2000 mit Sitz in Kloten gegründet. Die Gesellschaft betreibt zudem gemeinsam mit lokalen Partnern Flughäfen im Ausland. 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.

Die Betreiberin des Flughafens Zürich bezieht bei der Strategie und deren Umsetzung die drei Dimensionen Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Gesellschaft in die Entscheidungsprozesse ein. Ziel ist es, dank dieser Betrachtungsweise die Wettbewerbsfähigkeit und Glaubwürdigkeit sowie den Wert des Unternehmens nachhaltig zu steigern.

Operations

Im Bereich Operations laufen alle Arbeiten für einen qualitativ hochstehenden, effizienten und sicheren Flugbetrieb zusammen. Dazu zählen alle Leistungen für die Passagiere bei Abflug, Ankunft und Transfer sowie Safety und Security. Der reibungslose Ablauf wird durch den Einbezug aller Partner gewährleistet. Darüber hinaus nimmt der Bereich sämtliche Aufgaben rund um die Fracht wahr und bildet mit dem Aviation Marketing die Schnittstelle zu Kunden und Airlines. Der Bereich Operations ist weiter für die Entwicklung, den Bau sowie für den Betrieb und Unterhalt der Tiefbauten zuständig.

Marketing & Real Estate

Der Flughafen Zürich bietet seinen Gästen luft- und landseitig ein attraktives Einkaufs- und Dienstleistungserlebnis. Für das auf die Kunden breit abgestimmte Waren- und Gastronomieangebot ist der Bereich Marketing & Real Estate verantwortlich. Dazu gehört auch die hervorragende Anbindung an den individuellen sowie öffentlichen Verkehr. Der Bereich ist für die Entwicklung und den Bau sowie für den Betrieb und den Unterhalt der Hochbauten zuständig. Ebenso nimmt Marketing & Real Estate sämtliche Aufgaben rund um die Verwaltung und Vermietung der Infrastruktur wahr.

Corporate Development

Im Bereich Corporate Development liegt die Verantwortung für die grossen Entwicklungsprojekte des Flughafens Zürich, für das internationale Flughafengeschäft und für die langfristige Unternehmensentwicklung. So zeichnet der Bereich beispielsweise für Grossprojekte wie «Zürich 2010» (Dock B, Sicherheitskontrollgebäude, Schengen) und «The Circle» verantwortlich. Darüber hinaus begleitet er im Rahmen der aviatischen Weiterentwicklung den SIL-Prozess, die Änderungen rund um das Betriebsreglement sowie die Erarbeitung des Masterplans. Im wachsenden internationalen Geschäft betreibt die Flughafen Zürich AG zusammen mit Partnern weltweit zehn Flughäfen.

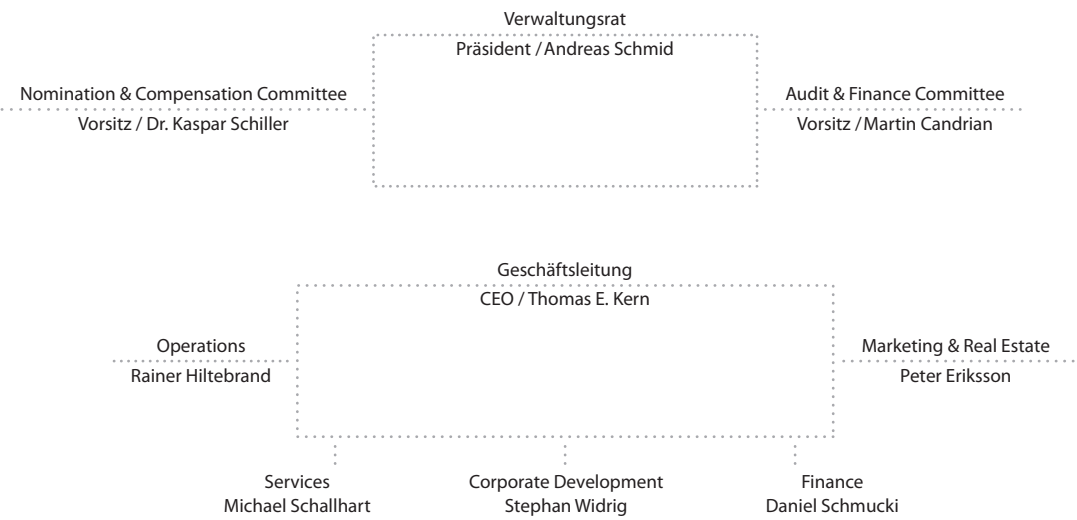
Finance

Dem Bereich Finance sind unter anderem die Aufgabenbereiche Finanzberichterstattung, Controlling, Treasury, Risk & Compliance Management und Airport Charges zugeteilt. Der Bereich stellt die Finanzierung und Liquidität der Flughafen Zürich AG sicher und schafft Transparenz über die finanziellen Ergebnisse sowie über die Ressourcenverwendung der Unternehmung und deren Einheiten. Die Abteilung Investor Relations stellt eine qualitativ hochstehende und zeitgerechte Finanzberichterstattung nach innen und nach aussen sicher. Im Rahmen des Risk & Compliance Management stellt der Bereich die systematische Evaluation und Bewertung der Risiken der Flughafen Zürich AG dar.

Services

Zum Bereich Services gehören sämtliche Einheiten, die für die ablauforganisatorischen Prozesse der Flughafen Zürich AG wichtig sind. Dazu zählen unter anderem die Abteilung Human Resources, die Informatik, das Supply Management und die Rechtsabteilung. Die Abteilungen Public Affairs und Unternehmenskommunikation sind ebenfalls hier angesiedelt. Das Lärmmanagement trägt mit seinen Aktivitäten zur Minimierung des Lärms bei und setzt das Schallschutzprogramm um. Die Abteilung Umweltschutz bearbeitet alle weiteren Aspekte rund um die Themen Luft/Klima, Ressourcen und Biosphäre.

Die Flughafen Zürich AG ist wie folgt organisiert





ANDREAS SCHMID
Verwaltungsratspräsident

Vorwort | Aktionärsadresse

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

Das Jahr 2009 war sehr anspruchsvoll. Der Abschwung erfasste insbesondere auch die Flugverkehrsindustrie und damit den Flughafen Zürich ebenfalls. Gerade deshalb sind wir stolz, Ihnen für das zehnte Geschäftsjahr der Flughafen Zürich AG ein gutes Ergebnis vorlegen zu können.

Im vergangenen Jahr nutzten insgesamt 21.9 Mio. Passagiere den Flughafen Zürich als das Tor zur Welt und zum Alpenraum. Das entspricht einem Rückgang von lediglich 0.8% und liegt über den zum Halbjahr prognostizierten Erwartungen. Dies ist überwiegend auf eine seit längerer Zeit anhaltende positive Entwicklung bei den Umsteigepassagieren zurückzuführen. Deren Anzahl erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3.2% auf 8.0 Mio. und macht mittlerweile einen Anteil von 36.6% am gesamten Passagieraufkommen aus. Auch die Anzahl der Lokalspassagiere, die sich bis zum dritten Quartal rückläufig entwickelte, erholte sich in den letzten Monaten. So nahm deren Zahl lediglich um 3.0% auf 13.8 Mio. ab. Trotz des nur marginalen Passagierrückgangs verringerte sich die Anzahl der Flugbewegungen um markante 4.7% auf 262'121. Die Gründe hierfür liegen bei einem vergrösserten Sitzplatzangebot pro Flug und der erhöhten durchschnittlichen Sitzplatzauslastung.

Das Kommerzgeschäft verlief demgegenüber überproportional rückläufig. Die Ausgaben pro abfliegenden Passagier sanken auf CHF 41.84 (-3.9%). Diese Entwicklung ist in erster Linie auf die gedämpfte Konsumentenstimmung sowie den erstarkten Schweizer Franken zurückzuführen. Die Umsätze der Shop- und Restaurant-Betreiber unseres Flughafens betrugen CHF 458.8 Mio. (-4.6%).

Mit einem Konzernergebnis von CHF 190.6 Mio. dürfen wir Ihnen einen hohen Gewinn präsentieren. Nebst einer erfreulich stabilen Verkehrsentwicklung trug der erfolgreiche Verkauf eines Anteils der Beteiligung am indischen «Bengaluru International Airport» (BIAL) im vierten Quartal des Berichtsjahres massgeblich dazu bei.

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende von CHF 5.00 und einer Sonderdividende «BIAL» von CHF 2.50 pro Aktie vor.

Qualität

In einem Jahr wie 2009 zeigt sich, dass die eingeschlagene Qualitätsstrategie auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten greift. Fluggäste haben den Flughafen Zürich einmal mehr zum besten in Europa gewählt. Der Flug-

hafen Zürich erreichte zudem bei zahlreichen weiteren Awards Bestplatzierungen. Er wurde unter anderem mit dem Business Traveller Award 2009 – einer der renommiertesten Auszeichnungen der Branche – in der Kategorie «Umsteigeverkehr Europa» mit dem ersten Platz ausgezeichnet und erreichte in der Gesamtwertung «Beste Flughäfen weltweit» den 2. Rang. Darüber hinaus verbesserte sich die Abflugpünktlichkeit auf 81.9%, wodurch sich der Flughafen Zürich im internationalen Vergleich in der Pünktlichkeitsstatistik im vorderen Drittel behaupten konnte. Dazu verhalten uns unter anderem ein effizienzsteigerndes und interdisziplinäres «Airport-Steering» sowie kurze Umsteigezeiten. Durch weitere Schlüsselprojekte wie zum Beispiel die Zentralisierung der Sicherheitskontrollen will der Flughafen Zürich sein Qualitätsversprechen auch in Zukunft halten.

«Zürich 2010»

Im vergangenen Jahr wurde im Rahmen des Projektes «Zürich 2010» die strikte Trennung der Schengen- und Nicht-Schengen-Passagiere vollzogen. Dank der äusserst umsichtigen Planung der Projektverantwortlichen, den termingerecht fertiggestellten und hochwertigen Bauten sowie der guten Zusammenarbeit zwischen den Flughafenpartnern verlief die Umstellung reibungslos. Die beiden weiteren Schlüsselemente von «Zürich 2010» bilden ein mehrstöckiges Gebäude für die zentralisierte Sicherheitskontrolle sowie das neue Dock B. Beide Infrastrukturen befinden sich derzeit im Bau und sind Ausdruck unseres hohen Anspruchs an operationelle Effizienz und bestmögliche Funktionalität zu angemessenen Kosten.

«The Circle»

Die Flughafen Zürich AG setzt auch künftig auf flugverkehrsabhängige Ertragspfeiler, denn hier sieht sie das grösste Wachstumspotenzial. Um den Flughafen noch stärker als Dienstleistungsplattform zu etablieren, schafft die Unternehmung mit «The Circle» eine hochwertige Überbauung mit dem Ziel, die Aufenthaltsdauer am Flughafen Zürich weiter zu erhöhen. In einem einjährigen internationalen Architekturwettbewerb hat sich das Architektenteam «Riken Yamamoto & Field Shop» aus Yokohama (Japan) durchgesetzt. In einer nächsten Phase wird nun der prämierte Projektentwurf im Rahmen einer Vorstudie weiterbearbeitet.

Gefragter Business-Standort

Die im Jahr 2009 mit zahlreichen Grossmietern neu abgeschlossenen Mietverträge und die tiefe Leerstandsquote von 3.2% bestätigen die exzellente Qualität der Business-Infrastruktur am Flughafen Zürich. Im vergangenen Jahr konnte die Flughafen Zürich AG unter anderem die SBB als Mieterin für 5'200 m² gewinnen.

Die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich erstellt zudem auf rund 2'900 m² eine Einsatzleitzentrale für die Notrufe 118 und 144 für den ganzen Kanton Zürich, welche vom Personal von Schutz und Rettung Zürich betrieben werden wird.

Modalsplit

Die sehr gute Vernetzung des Flughafens Zürich mit dem öffentlichen Verkehr gilt international als beispielhaft. Durch regelmässige Analysen ermittelt die Flughafenbetreiberin, wie hoch der prozentuale Anteil der Personen ist, der bei der Anreise zum Flughafen die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt. Der sogenannte Modalsplit, eine Auflage aus der Rahmenkonzession zur 5. Ausbaustufe, verlangt, dass mindestens 42% des landseitigen Verkehrs durch öffentliche Verkehrsmittel zu erbringen sind. Die aktuellste Erhebung ergab nun einen Anteil von über 46%. Damit hat der Flughafen Zürich die Zielvorgabe deutlich übertroffen.

Politisches Umfeld

Im vergangenen Jahr konnten sowohl für den SIL-Prozess als auch für die anstehenden Verhandlungen mit Deutschland fachtechnische Grundlagen geschaffen werden, um den Lärmkonflikt am Flughafen Zürich auf politischer Ebene langfristig zu entschärfen. Im SIL-Prozess favorisiert die Flughafen Zürich AG von den drei noch zur Diskussion stehenden Betriebsvarianten die Variante «J optimiert». Diese gründet auf einer Verlängerung der Piste 28 und schneidet in Bezug auf die Zahl der Lärmbetroffenen bei gleicher Kapazität deutlich besser ab als die übrigen Varianten. Bezüglich der Verhandlungen mit Deutschland ergab eine gemeinsame Lärmanalyse, dass die Bewohner am Hochrhein nach deutschem Recht von keinen Grenzwertüberschreitungen betroffen sind. Nun liegt es an der Politik, die notwendige Rechts- und Planungssicherheit zu schaffen sowie Lösungen für den Flughafen und die Flughafenregion zu finden. Angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung für den Standort Schweiz und die angrenzenden Regionen ist ein rascher Entscheid wünschenswert und notwendig.

Die «Fairflug-Initiative» wurde Ende September durch die Zürcher Stimmbevölkerung mit deutlicher Mehrheit abgelehnt. Dieses Abstimmungsergebnis bestärkt die Flughafen Zürich AG in ihrer Haltung, den Fluglärm geografisch zu konzentrieren, um möglichst wenig Menschen mit Lärm zu belasten. Der Kantonsrat hat zudem die Behördeninitiative des Schutzverbandes (Plafonierung der Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr und 8 Stunden Nachtruhe) abgelehnt. Ende 2009 war noch die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» hängig. Als Flughafenbetreiberin lehnen wir diese Initiative deutlich ab.

Im Dezember hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil zum vorläufigen Betriebsreglement des Flughafens Zürich entschieden, dass Süd- und Ostanflüge zur Aufrechterhaltung eines geordneten Flugbetriebes notwendig und deshalb auch zulässig sind. Für das Gericht stand der Grundsatz im Vordergrund, dass die durch die stufenweise Verschärfung des Anflugregimes über deutsches Gebiet verloren gegangene Kapazität wo möglich kompensiert werden darf.

Neuer Markenauftritt

Im vergangenen Jahr haben der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung entschieden, künftig nur noch unter der Marke «Flughafen Zürich» aufzutreten. Die neu geschaffene Marke bringt erstklassige Schweizer Erfolgsattribute wie Zuverlässigkeit, Sicherheit und Sauberkeit zum Ausdruck und hebt die Stärken des Wirtschaftsraums und Lebensortes Zürich hervor. Die Umsetzung des neuen Auftritts erfolgt erstmals mit diesem Geschäftsbericht und wird in Etappen bis Ende 2010 abgeschlossen.

Ausblick

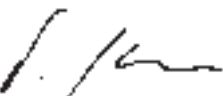
Die Flughafen Zürich AG erwartet für das Jahr 2010 einen moderaten Anstieg des Verkehrsvolumens sowie eine Erholung im Non-Aviation-Geschäft. Sie wird auch weiterhin in massgebende Projekte und damit in ihr Qualitätsversprechen investieren, denn sie ist in diesem Zusammenhang von den langfristigen Marktchancen und der sich daraus ergebenden erfolgreichen Positionierung überzeugt.

Dank

Die Flughafen Zürich AG bedankt sich bei allen, die sich 2009 mit unermüdlichem Engagement für das Unternehmen eingesetzt haben. Wir sind uns bewusst, dass hinter dem Erfolg motivierte und ausdauernde Mitarbeitende sowie erfolgreiche und engagierte Partner und Lieferanten stehen. Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre, ist die Gesellschaft zu grossem Dank verpflichtet. Ihr Vertrauen bildet eine wichtige Grundlage, um Ihre Unternehmung, die Flughafen Zürich AG, sicher und erfolgreich in die Zukunft zu führen.

Zürich-Flughafen, 4. März 2010


Andreas Schmid
Präsident des
Verwaltungsrates


Thomas E. Kern
Vorsitzender der
Geschäftsleitung

THOMAS E. KERN
Vorsitzender
der Geschäftsleitung

ANWESEND
Daniel Schmucki
Peter Eriksson
Michael Schallhart

ABWESEND
Rainer Hildebrand
Stefan Widrig





Ort:
Butzenbüel
Flughafen Zürich

Zeit:
12.15 Uhr (MEZ)

Anwesend:
Bettina Romeyke

Beruf:
Manager Airport Charges
& Aviation Contracts
Flughafen Zürich AG

Das Butzenbüel ist meine Naherholungstour. Hier gehe ich mittags joggen. In dieser halben Stunde bin ich ganz bei mir. Ich spüre die Kraft in meinen Beinen, mein Atem geht rasch, mein Herz pocht. Mein Kopf wird frei für neue Ideen und Probleme lösen sich in Luft auf. Dabei höre ich das Vogelgeräusch, rieche den nassen Waldboden und fühle die klare Luft auf meiner Haut. Die Arbeit ist weit weg. Unglaublich, dass so was nur gerade 500 Meter von der nächsten Landepiste möglich ist. Irgendwie typisch Schweiz.

Bettina Romeyke



16. Januar

Der Flughafen Zürich wird mit einer der renommiertesten Auszeichnungen der Branche ausgezeichnet: dem Business Traveller Award 2008 in der Kategorie «Umsteigeverkehr Europa». In der Gesamtwertung «Beste Flughäfen weltweit» erreicht Zürich den 3. Rang.

26. Januar

Die Bauarbeiten am neuen Dock B beginnen. Im Jahr 2011 wird es als flexibles Schengen- und Non-Schengen-Dock eröffnet werden.

29. Januar

Über ihr Joint Venture «A-port» beteiligt sich die Flughafen Zürich AG mit 51% am Hato International Airport in Curaçao und ist nun für dessen Management und Betrieb verantwortlich. 2009 verzeichnet der Flughafen rund 1.5 Mio. Passagiere.

24. Februar

Mit «The Circle» lanciert die Flughafen Zürich AG die Entwicklung eines Grossprojektes. Diese hochwertige Überbauung für Dienstleistungen mit einer Nutzfläche von rund 200'000 m² wird am Fusse des Butzenbüel-Hügels und in Gehdistanz zum Terminal geplant. Nun beginnen ein öffentlicher Architekturwettbewerb sowie die Vermarktung bei potenziellen Grossmietern.

10. März

Beim Airport Service Quality Award haben rund 200'000 Fluggäste entschieden: Der Flughafen Zürich ist der beste in Europa. Sie schätzen den herausragenden Servicestandard, Atmosphäre, Sauberkeit, Verkehrerschliessung und Freundlichkeit. Weltweit belegt Zürich unter den Flughäfen – mit 15 bis 25 Mio. Passagieren pro Jahr – Platz zwei hinter Taipei.

28./29. März

Über Nacht wird nach längerer Vorbereitungszeit die strikte Trennung der Schengen- und Non-Schengen-Zonen vollzogen.

30. April

Die ordentliche Generalversammlung bestätigt bei den Erneuerungswahlen für den Verwaltungsrat alle Mitglieder für eine weitere Amtsperiode. Die Dividende fällt mit CHF 5.00 gegenüber dem Vorjahr um CHF 0.50 höher aus.

10. Juni

8.6 Mio. Fluggäste wählen den Flughafen Zürich zum besten in Europa und viertbesten weltweit. Der World Airport Award Skytrax führt weltweit Befragungen zur Qualität im Luftverkehr durch.

12. Juni

Die Flughafen Zürich AG unterzeichnet mit anderen führenden Unternehmen der europäischen Luftfahrt-industrie in Brüssel 16 Verträge. Das Projekt SESAR soll einen gemeinsamen europäischen Luftraum unabhängig von Staatsgrenzen schaffen.

12./13. Juni

Die gross angelegte Notfallübung «Railport 09» wird erfolgreich durchgeführt. An der Übung nehmen gegen 800 Personen teil.

1. Juli

Der neue Kinderrundfahrtenbus wird in Betrieb genommen. Die Busbemalung stammt vom siebenjährigen Sebastian, der den Malwettbewerb mit über 300 Teilnehmern gewonnen hat.

24. Juli

Die drei Züge der Skymetro werden verlängert und erhalten je einen zusätzlichen Wagen. Der Ausbau ist Teil des Projekts «Zürich 2010», welches die Umsetzung des Schengener Abkommens am Flughafen Zürich sowie die Zentralisierung der Sicherheitskontrollen umfasst.

13. August

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gibt den Entwurf des Schlussberichtes zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich in die Konsultation. Von den drei verbleibenden Varianten ist die Variante «J optimiert» die lärmgünstigste.

27. September

Die Zürcher Stimmbevölkerung bekennt sich nach der Ablehnung der Plafonierungsinitiative im Jahr 2007 erneut zum Flughafen Zürich und lehnt auch die «Fairflug-Initiative» deutlich ab.

20. Oktober

Mit dem World Travel Award zeichnet die internationale Reisebürobranche den Flughafen Zürich zum sechsten Mal in Folge für seine Nutzerfreundlichkeit und Qualitätsstandards aus.

5. November

Die Flughafen Zürich AG bildet zusammen mit GVK Power & Infrastructure Ltd. (GVKPIL) eine strategische Allianz zur gemeinsamen Entwicklung von Flughafenprojekten auf dem indischen Subkontinent. GVKPIL ist einer der führenden Infrastruktur-Entwickler in Indien.

20. November

Die Flughafen Zürich AG wird vom BAZL in Bezug auf das Safety Management System erfolgreich rezertifiziert. Die Standards und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zur operationellen Sicherheit sind weiterhin gewährleistet.

18. Dezember

Das Bundesverwaltungsgericht bestätigt im Wesentlichen den heutigen Flugbetrieb. Anträge insbesondere zur Aufhebung der Süd- und vermehrten Ostanflüge, zur Plafonierung der Flugbewegungen oder zu einer Ausweitung der Nachtsperre auf mehr als sieben Stunden werden abgewiesen.

29. Dezember

Die Flughafen Zürich AG vollzieht den angekündigten Verkauf von 12% ihres Anteils von gesamthaft 17% an der Betreiberfirma des Flughafens im indischen Bengaluru (Bangalore International Airport Ltd.) an den strategischen Partner GVK Power & Infrastructure Ltd. (GVKPIL). Sie wird sich in Bengaluru nach wie vor auf ihre Funktion als Flughafenbetreiberin konzentrieren.

Der Flughafen Zürich ist Verkehrsdrehscheibe und Begegnungszentrum in einem. Er deckt nicht nur das Bedürfnis nach Verbindungen zu den wichtigsten Metropolen der Welt ab, sondern sorgt auch für das Wohlergehen seiner Gäste.

Verkehrsdrehscheibe: Anstieg bei den Umsteigepassagieren

Vom Flughafen Zürich aus werden 121 Destinationen in Europa und 57 interkontinentale Destinationen angefliegen. Die Flughafenbetreiberin ist bestrebt, die Anbindungen der Region Zürich und der Schweiz an die wichtigsten Städte und Regionen der Welt auszubauen. In diesem Sinne hat sie 2009 mit neuen Destinationen wie zum Beispiel Denver oder Algier erneut weitere Fortschritte erzielt. Der Flughafen Zürich ist kein Hub in der Grösse von Frankfurt oder London. Den Wettbewerb mit seinen grösseren europäischen Konkurrenten braucht er dennoch nicht zu fürchten. Im Gegenteil: Durch seine Kompaktheit und hohe Prozessqualität ist er effizienter, was eine Mindestumsteigezeit von unter 40 Minuten ermöglicht – ein hervorragender Wert im internationalen Vergleich. Dieses Argument zählt insbesondere bei den Umsteigepassagieren, deren Zahl im Berichtsjahr erneut um 3.2% angestiegen ist. Diese Passagiergruppe ist für eine weiterhin gute Erschliessung der Schweiz mit europäischen und interkontinentalen Direktverbindungen unverzichtbar, da sie eine wichtige Ergänzung zu den Lokalpassagieren darstellt und damit erst den wirtschaftlichen Betrieb vieler Direktverbindungen ermöglicht. In Zürich macht sie inzwischen 36.6% am Gesamtpassagieraufkommen aus. Weitere ebenfalls zentrale Gründe für die Wahl des Flughafens Zürich sind nebst der Nähe zur Stadt die exzellente Vernetzung mit dem Schienen- und Strassenverkehr, welche international als vorbildlich gilt. Die Integration und Zusammenführung der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel sowie die optimale Erreichbarkeit sind wichtige Voraussetzungen, damit der Flughafen Zürich heute und in Zukunft seine Funktion im Dienste der Schweizer Volkswirtschaft wahrnehmen kann.

Begegnungszentrum: Angebot erweitert und so tiefe Leerstandsquote wie nie zuvor

Das Begegnungszentrum stellt eine wichtige Einnahmequelle für die Flughafen Zürich AG dar und steuert den grössten Anteil zum Konzerngewinn bei. Das Credo «Jeder Aufenthalt am Flughafen Zürich soll ein positives Erlebnis sein» steht im Zentrum. Das neue Fitnesscenter, welches das Herz eines jeden Sport- und Fitnessbegeisterten höher schlagen lässt, gehört hier genauso dazu wie das Konferenzzentrum im Hotel Radisson Blu. Dank der Vergrösserung der Konferenzräumlichkeiten um weitere 1'800 m² weist der Flughafen Zürich nun für Tagungen und Konferenzen das umfassendste Gesamtangebot der Schweiz auf. Nicht zu vergessen ist das Airport Shopping, das zu den drei grössten Einkaufszentren der Schweiz zählt. Das Einkaufserlebnis, umgeben von der faszinierenden Welt des Fliegens, steht für Kundinnen und Kunden 365 Tage im Jahr offen. Die optimale Vernetzung des Flughafens und der konstante Besucherstrom sind attraktiv für viele Shopbetreiber. So konnten im vergangenen Jahr wiederum neue Mieter gewonnen und Angebotslücken geschlossen werden, etwa in den Segmenten Unterhaltungselektronik und gehobene Herrenkonfektion.

Einen ebenfalls wichtigen Bestandteil des Begegnungszentrums bildet die Infrastruktur für Geschäftszwecke. Die Leerstandsquote steht mit 3.2% auf einem Tiefstand. Ein Beweis dafür, dass sich die Immobilien am Flughafen Zürich grosser Beliebtheit erfreuen. Im vergangenen Jahr konnte die Flughafen Zürich AG neue Verträge für über 11'000 m² abschliessen. Grösster Mieter werden mit über 5'200 m² die SBB, welche die verschiedenen Leitstellen der gesamten Ostschweiz am zentralen Standort Flughafen Zürich konzentrieren werden. Die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich erstellt auf rund 2'900 m² eine Einsatzleitzentrale für die Notrufe 118 und 144 über den ganzen Kanton Zürich, welche vom Personal von Schutz und Rettung Zürich betrieben werden wird. Die Eidgenössische Zollverwaltung und die Grenzwache mieten ausserdem weitere 750 m².

In den vergangenen Jahren hat sich das internationale Geschäft zu einem wichtigen strategischen Eckpfeiler der Flughafen Zürich AG entwickelt. Dabei liegt der Fokus auf einer erfolgreichen, nachhaltigen Entwicklung und einem professionellen Betrieb von Flughäfen in Wachstumsmärkten.

Die typisch schweizerischen Werte wie Pünktlichkeit, Sauberkeit oder Verlässlichkeit, die von der Flughafen Zürich AG gelebt werden, sind im Ausland genauso gefragt wie die Expertise in Bezug auf die Verbindung von Kommerz mit hochwertiger Architektur sowie die operationelle Effizienz an einem mittelgrossen Flughafen. Insgesamt ist die Flughafen Zürich AG an zehn Flughäfen im Ausland beteiligt (siehe auch Seite 40). In Indien und Lateinamerika konnte die Flughafen Zürich AG im vergangenen Jahr wichtige Meilensteine setzen.

Indien: Grosses Potenzial im Luftverkehr

Indien gilt international als einer der Luftverkehrsmärkte, der sich dank des wachsenden Mittelstands in den nächsten zehn Jahren am stärksten entwickeln dürfte. Der Nachholbedarf an Reisen wird die Nachfrage nach inländischen, aber auch internationalen Luftverkehrsverbindungen positiv beeinflussen und einen Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur erfordern. Die Flughafen Zürich AG trägt diese Entwicklung bereits seit vielen Jahren als Flughafenbetreiberin des Bengaluru International Airport mit. Im abgelaufenen Jahr hat die Flughafen Zürich AG einen weiteren wichtigen Meilenstein für die Stärkung ihrer Position als Flughafenbetreiberin in Indien gelegt: Sie ist mit GVK Power & Infrastructure Ltd. (GVKPIL), einem führenden Infrastruktur-Entwickler in Indien, eine strategische Allianz für den indischen Subkontinent eingegangen. Mit dieser Allianz stellt die Flughafen Zürich AG die Weichen für die nächste Ausbautappe in Bangalore. Die konsequente Nutzung der Synergien eines lokal stark verankerten und professionellen Infrastruktur-Entwicklers zusammen mit der Erfahrung einer renommierten internationalen Flughafenbetreiberin bilden das Fundament, um die künftigen Flughafenerweiterungen in Indien erfolgreich anzugehen. GVKPIL hat gleichzeitig den von der Flughafen Zürich AG veräusserten Anteil von 12% an der Betreiberfirma Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) übernommen. Mit dem verbleibenden Aktienanteil von 5% wird die Flughafen Zürich AG weiterhin im Verwaltungsrat von BIAL Einsitz haben und auch zukünftig die Betreiberverantwortung wahrnehmen.

Lateinamerika: Erste erfolgreiche Akquisition durch «A-port»

Ende Januar 2009 schloss das Joint Venture «A-port» – bestehend aus der brasilianischen Camargo Corrêa Gruppe, der Flughafen Zürich AG sowie der chilenischen Gestion e Ingenieria S.A. (IDC) – die erste gemeinsame Akquisition erfolgreich ab. Mit 51% übernahm «A-port» die Mehrheit an der Betreiberfirma des Hato International Airport auf Curaçao. Seit der Übernahme stellt die Flughafen Zürich AG den CEO und unterstützt die Betreiberfirma in den Bereichen Masterplanung, Kommerz- und Streckennetzentwicklung, Positionierung und Entwicklung strategischer Landreserven sowie Business Planung und Qualitätsmanagement. Der internationale Flughafen von Curaçao wird jährlich von rund 1.5 Mio. Passagieren frequentiert und profitiert vom stetigen Ausbau des Hotelangebotes auf der Insel sowie des ausgewogen nach Nord- und Südamerika bzw. nach Europa ausgerichteten Streckennetzes.

Der Flughafen Zürich ist für den Wirtschaftsstandort Schweiz von grösster Bedeutung. Er schafft Arbeitsplätze und erhöht die Standortattraktivität der umliegenden Regionen. In ihrer Rolle als Flughafenbetreiberin versucht die Flughafen Zürich AG, wo immer möglich, die wirtschaftlichen Interessen mit den Bedürfnissen der Bevölkerung in Einklang zu bringen.

Mit rund CHF 20 Mia. trägt der Flughafen Zürich entscheidend zur Wertschöpfung in der Schweiz bei: Über 100'000 Personen verdienen direkt oder indirekt durch ihn ihren Lebensunterhalt. Umliegende Regionen verdanken ihm eine hohe Standortattraktivität, was förderlich ist für ihre Anstrengungen im Bereich der Wirtschaftsförderung. Ebenso profitiert das Wissens-, Kultur-, Sport- und Tourismusland Schweiz von der optimalen globalen Vernetzung. Im Interesse aller gilt es deshalb, das Gesamtsystem des Hubs Zürich nachhaltig zu schützen und für Fluggesellschaften attraktiv zu halten. Denn der Flughafen Zürich steht mehr denn je im Wettbewerb mit anderen europäischen Flughäfen: Für ihn wird es entscheidend sein, ob er den künftigen Anstieg der Passagierzahlen bewältigen kann. Dies stellt die Flughafen Zürich AG zum einen über kontinuierliche Verbesserungen ihrer Prozesse sicher. Das alleine genügt jedoch nicht. Auch im Bereich der Regulation braucht es einen Konsens. Komplizierte Anflugverfahren und Anflugbeschränkungen können den Erfolg des Flughafens Zürich gefährden und damit auch den Standort Schweiz.

Fluglärm: Ein Thema, das polarisiert

Der Fluglärm gehört seit Inbetriebnahme des Flughafens Zürich zu den wichtigsten Themen unter Politikern, Flughafenverantwortlichen und Anwohnern. Obwohl die Anzahl der Flugbewegungen zugenommen hat, verursacht der Flughafen Zürich wesentlich weniger Lärm als noch vor 20 Jahren. Die Fläche, auf der die Lärmgrenzwerte für den Tag überschritten werden, konnte seither auf ein Drittel reduziert werden. Dazu beigetragen haben die stark verbesserten und damit leiseren Triebwerke. Trotzdem wird das Thema Fluglärm kontroverser diskutiert als je zuvor. Umso mehr ist entscheidend, dass alle Beteiligten im Dialog bleiben und innerhalb der gesteckten Rahmenbedingungen eine intensive Zusammenarbeit pflegen.

Bestmögliche Lärminderung geniesst bei der Flughafen Zürich AG hohe Priorität. Dies soll auch in Zukunft so bleiben. Zwar wird es auch in den kommenden Jahren nicht leicht sein, gleichzeitig die Forderung nach Mobilität mit dem Bedürfnis nach Ruhe in Einklang zu bringen. Dennoch gibt es einige Ansatzpunkte, wo der Flughafen Zürich bezüglich Fluglärm optimiert werden kann. Mehr zum Thema Fluglärm findet sich im Kapitel Umweltschutz.

Schallschutzmassnahmen und Lärmentschädigungen

Neben dem Einsatz von leiseren Triebwerken sowie der Optimierung und Überwachung der Betriebsvorschriften stellt das Schallschutzkonzept die wichtigste Massnahme bei der Lärmbekämpfung dar. Mit Schallschutzfenstern wird die Bevölkerung vor lästigen oder schädlichen Auswirkungen des Fluglärms passiv geschützt. Leistungsberechtigt sind Hauseigentümer, deren Liegenschaften lärmempfindliche Räume aufweisen und die in einem klar definierten Umkreis liegen, im sogenannten Schallschutzperimeter. Falls die Hauseigentümer bereits auf eigene Initiative Schallschutzfenster eingebaut haben, wird ihre Investition in den kommenden Jahren von der Flughafen Zürich AG zurückerstattet. Der Flughafen Zürich als Lärmverursacher ist gesetzlich verpflichtet, diese Schutzmassnahmen zu finanzieren.

Zudem entschädigt die Flughafen Zürich AG unter gewissen Voraussetzungen Hauseigentümer, deren Liegenschaften einen Minderwert aufgrund von Fluglärm erfahren haben. Voraussetzung für diese Lärmentschädigungen (formelle Enteignungen) ist unter anderem, dass die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes überschritten werden. Des Weiteren darf der Fluglärm auch nicht vorhersehbar gewesen sein. Unabhängig davon werden Liegenschaften entschädigt, welche von direkten Überflügen in geringer Höhe betroffen sind.

Raumplanung und Verhandlungen mit Deutschland

Die Flughafen Zürich AG benötigt optimale politische Rahmenbedingungen, um auch mittel- und langfristig einen qualitativ hochwertigen Betrieb zu gewährleisten. Im vergangenen Jahr konnten im SIL-Prozess sowie in den Verhandlungen mit Deutschland fachtechnische Grundlagen gelegt werden, um den Lärmkonflikt rund um den Flughafen Zürich auf politischer Ebene langfristig entschärfen zu können. Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist das Raumplanungsinstrument des Bundes. Im August des vergangenen Jahres veröffentlichte das BAZL den Entwurf des Schlussberichts zum Koordinationsprozess des SIL-Prozesses. Von den drei noch zur Diskussion stehenden Betriebsvarianten favorisiert die Flughafen Zürich AG die Variante «J optimiert».

Diese gründet auf einer Verlängerung der Piste 28 im Westen und schneidet in Bezug auf die Zahl der Lärm-betroffenen bei gleicher Kapazität deutlich besser ab als die übrigen Varianten. Es liegt nun am Bund, möglichst rasch eine Entscheidung zu fällen und damit Rechts- und Planungssicherheit für den Flughafen und die Flughafenregion zu erzielen. Die rasante Siedlungsentwicklung im Glatttal und im Zürcher Unterland zeigt, wie dringend eine rechtzeitige raumplanerische Vorsorge ist. Bezüglich Verhandlungen mit Deutschland hat die gemeinsame Lärmanalyse ergeben, dass die süddeutschen Bewohner am Hochrhein gemäss deutschem Lärmrecht von keinerlei Grenzwertüberschreitungen betroffen sind: Die Schutzzonen nach deutschem Recht liegen vollständig in der Schweiz. Auch hier ist es nun am Bundesrat, in Verhandlungen mit Deutschland eine Lösung herbeizuführen.

Kantonale Initiativen: Zürcher Stimmbevölkerung will leistungsfähigen Flughafen

Die Flughafen Zürich AG setzt sich für Betriebsvarianten ein, bei denen möglichst wenige Menschen von Lärm betroffen werden. Dieser Denkansatz wurde im vergangenen Jahr mit der Ablehnung der «Fairflug-Initiative» durch die Zürcher Stimmbevölkerung klar unterstützt. Sie hat erkannt, dass die von den Initianten geforderte breite Verteilung des Fluglärms sowohl für viele Anwohner als auch für den Flughafen Zürich Nachteile gebracht hätte. Der Kantonsrat hat am 23. Februar 2009 zudem die Behördeninitiative des Schutzverbandes (Plafonierung der Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr und 8 Stunden Nachtruhe) klar abgelehnt.

Ende 2009 war noch die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» hängig. Diese verlangt, dass sich der Kanton Zürich beim Bund und im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG gegen Neu- und Ausbauten von Pisten einsetzt. Der Zürcher Regierungsrat empfiehlt die Initiative zur Ablehnung. Der Zürcher Kantonsrat hat am 23. Februar 2009 Unterstützung der Initiative beschlossen. Gegen den Kantonsratsbeschluss wurde von den bürgerlichen Kantonsratsfraktionen das Referendum ergriffen. Gleichzeitig reichte der Verein «Flugschneise Süd – NEIN» (VFSN) ein Referendum mit Gegenvorschlag ein. Gemäss Gegenvorschlag soll sich der Kanton über die Initiative hinaus gegen neue Flugrouten (gegenüber dem Zustand 2000) über dicht besiedeltes Gebiet und gegen den Bau von Schnellabrollwegen einsetzen.

Sowohl der Zürcher Regierungsrat als auch der Kantonsrat haben beschlossen, den Gegenvorschlag für teilingültig zu erklären und damit nur die gültigen Teile dem Stimmvolk zur Abstimmung vorzulegen. Gegen den Entscheid hat der VFSN eine Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht. Das Urteil steht noch aus. Damit ist zurzeit noch offen, wann die Volksabstimmung durchgeführt werden kann.

Die umfangreichen Abklärungen im SIL-Prozess haben gezeigt, dass mit einem Flugbetrieb mit vermehrten Landungen von Osten und Starts gegen Norden die Anzahl lärm-betroffener Personen mit Fluglärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert gesenkt werden könnte. Bedingung zur Umsetzung von vermehrten Ostanflügen wäre eine Verlängerung der Piste 28 von heute 2500 m auf rund 2950 m. Bei Annahme der Initiative durch das Stimmvolk würde nach geltendem Recht die Verlängerung der Piste 28 verhindert.

SESAR: Ganzheitliche Betrachtung des Luftverkehrs

Der Flughafen Zürich setzt sich auch auf europäischer Ebene für effizienten und umweltschonenden Luftverkehr ein. Eines der aktuell grössten Projekte in Europa ist SESAR (Single European Sky ATM [Air Traffic Management] Research), in das sich die Flughafenbetreiberin bei der Definition und Weiterentwicklung neuer Standards einbringt. SESAR hat zum Ziel, einen gemeinsamen europäischen Luftraum unabhängig von Staatsgrenzen zu schaffen. Dieser soll sich ausschliesslich an betrieblichen Erfordernissen orientieren und so bis ins Jahr 2020 zu einem sicheren, effizienten und damit auch umweltfreundlichen Ablauf des Flugverkehrs in Europa beitragen. Die Flughafen Zürich AG engagiert sich mit rund CHF 4 Mio. in Form von Personalressourcen an diesem europäischen Projekt.

Vernetzung mit den hiesigen Verkehrsmitteln

Die exzellente Vernetzung des Flughafens Zürich mit dem öffentlichen Schienen- und Strassenverkehr gilt international als beispielhaft. Besucher können wählen, mit welchem Verkehrsmittel sie anreisen wollen. Immer mehr Personen nutzen dabei den Komfort des öffentlichen Verkehrs. Die aktuellste Erhebung zum sogenannten Modalsplit aus dem vergangenen Jahr hat gezeigt, dass 46.2% aller Personenwege zum Flughafen mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt wurden. Den öffentlichen Verkehr unterstützt und fördert der Flughafen Zürich zusammen mit seinen Partnern durch stetige Verbesserung und leistet damit einen wertvollen Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses.

Die Flughafen Zürich AG trägt als Arbeitgeberin eine soziale Verantwortung. Ihre Mitarbeitenden sind ein entscheidender Erfolgsfaktor. Es gilt daher Sorge zu tragen und ein gutes Arbeitsklima zu schaffen. So hat die Flughafenbetreiberin im vergangenen Jahr einige neue Programme eingeführt und umgesetzt. Der Ausbildung der Mitarbeitenden kommt ein hoher Stellenwert zu.

Am Flughafen Zürich arbeiten über 1'500 Personen aus mehr als 70 Berufsgattungen. Diese Vielfalt trägt mit dazu bei, dass die Flughafen Zürich AG und die Unternehmen am Flughafen als attraktive Arbeitgeber gelten. Die Flughafenbetreiberin ist sich bewusst, dass hinter den zahlreichen Awards, dem guten Jahresergebnis vom vergangenen Jahr sowie den erfolgreich durchgeführten Projekten der unermüdliche Einsatz der Mitarbeitenden steht. Es gilt daher das Know-how innerhalb des Unternehmens zu erhalten und zu fördern. Eine ausgewogene Work-Life-Balance sowie die Gesundheitsförderung sollen zur Motivation beitragen. Obwohl der Flughafen 365 Tage im Jahr in Betrieb ist, werden Teilzeitarbeit und flexible Arbeitszeitmodelle wo immer möglich gefördert. Heute hat bei der Flughafen Zürich AG ein Drittel der Mitarbeitenden Teilzeitarbeitsverträge, was 480 Personen entspricht (290 Frauen und 190 Männer).

Personalentwicklung

Gut ausgebildete und professionelle Führungskräfte und Mitarbeitende sind ein zentraler Erfolgsfaktor der Flughafen Zürich AG. Dazu leistet die Umsetzung des Personalentwicklungskonzepts einen wesentlichen Beitrag. Die Entwicklung von Kaderpersonen ist ein entscheidender Faktor, wobei der Hauptfokus auf der Weiterentwicklung von Persönlichkeits-, Sozial- und Methodenkompetenzen liegt, was ein wichtiger Aspekt der Unternehmenskultur ist. Zusätzlich werden verschiedene Seminare und Workshops angeboten, die sowohl von Führungskräften als auch von Mitarbeitenden genutzt werden.

Ausbildung von Lernenden und Praktikanten

Die Flughafen Zürich AG engagiert sich aktiv in der Berufsbildung, indem sie Jugendlichen eine praxisnahe Grundausbildung anbietet. Im Ausbildungsjahr 2009/10 werden rund 30 Lernende in sechs verschiedenen Lehrberufen ausgebildet, was bei rund 1'500 Mitarbeitenden etwas mehr als zwei Prozent entspricht. Die Flughafen Zürich AG ist daran interessiert, das Lehrstellenangebot durch zusätzliche Lehrberufe oder neue Ausbildungsplätze kontinuierlich auszubauen. Darüber hinaus bietet die Flughafen Zürich AG jedes Jahr auch eine Anzahl Praktika an und fördert damit die Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachhochschulen und Universitäten in der Schweiz und im angrenzenden Ausland. Im Jahr 2009 haben 22 Studierende aus verschiedenen Fachrichtungen ein mehrmonatiges Praktikum bei der Flughafen Zürich AG absolviert.

Gesundheitsmanagement: Wahrnehmen der sozialen Verantwortung

Das Gesundheitsmanagement der Flughafen Zürich AG besteht aus drei Elementen: Gesundheitsförderung, Präsenz- und Case Management sowie Arbeitssicherheit. Die Gesundheitsförderung steht für die Sensibilisierung auf Gesundheitsrisiken sowie verschiedene Angebote für die Gesundheit (ergonomische Arbeitsplätze, Sportmöglichkeiten usw.). Beim Präsenz- und Case Management geht es darum, Langzeitabwesenheiten oder gehäufte Kurzabsenzen von Mitarbeitenden systematisch zu analysieren und frühzeitig die notwendige Unterstützung zu gewähren, um einer allfälligen Invalidisierung entgegenzuwirken. Das seit drei Jahren aktive Gesundheitsmanagement hat erfreulicherweise bereits eine merkliche Senkung der Absenzenrate bewirkt. Dank dem Case Management gelang es im vergangenen Jahr, 13 Mitarbeitende in den Arbeitsprozess zu reintegrieren.

Leistungs- und erfolgsbezogene Vergütung

Das im Jahr 2007 eingeführte Funktionsbewertungssystem steht für eine dauerhafte und zukunftsfähige Vergütungspolitik. Sämtliche Funktionen werden nach einheitlichen Kriterien bewertet. Das Bewertungssystem liefert somit eine faire Grundlage für die Salärbestimmung und ermöglicht den internen und externen Vergleich. Das Funktionsbewertungssystem umfasst sechs Funktionsstufen, um marktgerechte Basissaläre sicherzustellen. Davon sind drei Kaderstufen, welche neben einem Fixlohn auch einen variablen Lohnbestandteil erhalten. Von zentraler Bedeutung in der Vergütungspolitik ist auch das vertraglich festgehaltene Lohnleichheitsgebot («Gleicher Lohn für gleiche Arbeit»). Dieses Gesamtvergütungskonzept der Flughafen Zürich AG ist Teil der Unternehmensstrategie und trägt dazu bei, bestens qualifizierte, erfahrene und motivierte Mitarbeitende zu gewinnen und zu halten. Die Löhne der Flughafen Zürich AG orientieren sich am Marktmedian.

Sozialpartnerschaft

Arbeitgeber und die Personalvertretung der Flughafen Zürich AG (PeV) arbeiten in allen betrieblichen Angelegenheiten eng zusammen. Die Mitwirkung der PeV, welche direkte Auswirkungen auf die Arbeitnehmenden der Flughafen Zürich AG haben, ist eine wesentliche Grundlage der sozialpartnerschaftlichen Beziehung. Geschäftsleitung und Vorgesetzte erkennen die Bedeutung der Tätigkeit der PeV-Vertreter für die Sozialpartnerschaft an. Die Mitwirkungsrechte der PeV sind in der Mitwirkungsvereinbarung geregelt. Je nach Situation hat die PeV das Recht auf Information, Mitsprache oder Mitentscheidung. Die formelle Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber und PeV findet einerseits im paritätischen, alle zwei Monate tagenden Mitwirkungsausschuss, andererseits an den regelmässigen Sitzungen der Geschäftsleitung mit den PeV-Mitgliedern statt.

Der Flughafen Zürich steht für Perfektion und Fortschritt auf kleinstem Raum. Die Strategie, stets höchste Qualität zu gewährleisten, stellt die Flughafenbetreiberin durch stete Verbesserungen sicher: sowohl an der Verkehrsdrehscheibe als auch bei den flugunabhängigen Dienstleistungen. So startete sie auch im Jahr 2009 Projekte, die nicht nur zur Wettbewerbsstärke des Flughafens Zürich beitragen werden, sondern auch zu jener des Wirtschaftsstandortes Schweiz.

Der Flughafen Zürich hat Aufgaben von nationaler Bedeutung – seiner Rolle als Verkehrsdrehscheibe jederzeit zu entsprechen und höchste Qualität und Sicherheit zu garantieren. Nebst der erfreulichen Verbesserung bei der Abflugpünktlichkeit wurde der Flughafen Zürich 2009 gleich zweimal zum «Besten Flughafen Europas» gewählt. Topqualitätskriterium: Transfers ermöglicht der Flughafen Zürich innerhalb von 40 Minuten und weniger – ein Spitzenwert. Des Weiteren gaben seine angenehme Atmosphäre, die Sauberkeit, die optimale Verkehrerschliessung sowie die Freundlichkeit des Personals den Ausschlag für diese Auszeichnungen. Werte, die der Flughafen Zürich halten will. Gemäss einer vom Bund in Auftrag gegebenen Studie könnte sich die Passagierzahl am Flughafen Zürich bis 2030 verdoppeln. Diese Entwicklung verlangt von der Flughafenbetreiberin eine weitsichtige Planung der Kapazitäten und nachhaltige Verbesserungen in der Effizienz. Verkehrsengpässe kann sich der Flughafen Zürich angesichts des erhöhten Wettbewerbs nicht leisten. Darüber hinaus gilt es trotz wachsender Nachfrage eine Zunahme an Lärm und CO₂-Belastung zu vermeiden. Projekte wie «Zürich 2010» mit einem Investitionsvolumen von CHF 430 Mio. sollen sicherstellen, dass der Flughafen Zürich das Wachstum über Prozessverbesserungen zu tragen vermag.

Abflugpünktlichkeit

Die Abflugpünktlichkeit ist eines der wichtigsten Qualitätsmerkmale eines Flughafens. Verspätungen sind nicht nur kostspielig, sondern mindern den Reisekomfort der Passagiere. Auf die Pünktlichkeit haben nicht nur die kurzen Wege einen entscheidenden Einfluss, womit Transfers rasch möglich sind, sondern auch eingespielte Prozesse. Im täglichen Flugbetrieb wirken sich praktisch sämtliche Entscheide automatisch auf andere Beteiligte aus. Vor diesem Hintergrund nahm der Flughafen Zürich 2003 das Airport Steering in Betrieb. Seither sitzen sämtliche Partner, die für die Pünktlichkeit entscheidend sind, in einem gemeinsamen Grossraumbüro. Dadurch können sie rasch auf veränderte Bedingungen im Luftverkehr reagieren. 2009 hat der Flughafen Zürich zusätzlich die sogenannten Pre-Boarding-Zonen eingeführt. Passagiere können die Schleuse des Gates bereits passieren, auch wenn das Flugzeug noch nicht angekommen ist. Dank diesen Massnahmen verbesserte sich die Abflugpünktlichkeit in Zürich kontinuierlich. Für das Jahr 2009 lag sie bei 81.9% und damit 4.6 Prozentpunkte über dem Jahresziel von 77.3%. Diesen zu erhalten stellt auch in Zukunft eine grosse Herausforderung für den Flughafen Zürich dar, gerade weil der Flughafen Zürich aufgrund von deutschen Einschränkungen in den Tagesrandstunden nach wie vor nicht optimal betrieben werden kann.

Verfügbarkeit technischer Anlagen der Infrastruktur: Topresultat

Im Bereich der technischen Verfügbarkeit der Infrastruktur wie Skymetro, Rolltreppen oder Fluggastbrücken wurde im vergangenen Jahr ebenfalls ein sehr gutes Resultat erzielt. Dies kann auf eine klare Fokussierung bei der Unterhaltsstrategie zurückgeführt werden, die der Flughafen Zürich seit mehreren Jahren umsetzt. Nebst einem eingespielten Team besteht für die wichtigsten Anlagen eine Vereinbarung mit dem Airport Steering, welches das hohe Serviceniveau für diese Anlagen sicherstellt. Dieses hat selbstredend einen entsprechenden Einfluss auf die Abflugpünktlichkeit am Flughafen Zürich.

Verfügbarkeit der ICT-Infrastrukturen: Hohes Niveau

Kritische Informatiksysteme wie das Netzwerk, die Funksysteme, die Telefonanlage, die AODB (Airport Operational Database), das FIDS System (Flight Information Display System) standen dem Flughafen Zürich das ganze Jahr ohne Unterbruch zur Verfügung. Erreicht wurde dies primär durch innovative robuste Technologien sowie eine gute präventive Wartung. Damit der Flughafen Zürich dieses hohe Niveau halten kann, hat er im vergangenen Jahr das alte Betriebssystem durch Windows 7 ersetzt. Mit diesem Schritt wurde gleichzeitig beschlossen, eine neue innovative Softwareverteilung einzuführen (Applikationsvirtualisierung), welche die Stabilität der Systeme zusätzlich verbessert. Diese neue ICT-Architektur stellt einen Quantensprung in der heutigen ICT-Landschaft dar. Der Flughafen Zürich ist der erste Flughafen weltweit, der eine solche Architektur erfolgreich erprobt und eingeführt hat.

Neues Dock B: Mehr Flexibilität bei der Abfertigung
Seit der Einführung des Schengener Abkommens Ende März 2009 werden am Flughafen Zürich Reisende strikt in Schengen- und Non-Schengen-Passagiere unterteilt. Um unter anderem die Vorgaben des Schengener Abkommens bezüglich Passagierinfrastruktur umzusetzen, startete der Flughafen Zürich bereits vor einigen Jahren das Projekt «Zürich 2010». Da das Schengener Abkommen zusätzliche Komplexität schafft und mehr Gatekapazität erforderte, hatte das Projekt auch zum Ziel, Leistungseinbussen durch übersichtlichere Wege sowie noch schnellere Abläufe zu kompensieren. Schlüsselemente dazu bilden die zentrale Sicherheitskontrolle sowie das neue Dock B. Letzteres ist Ausdruck der operationellen Effizienz des Flughafens Zürich. Fluggesellschaften werden die flexible Abfertigung von Schengen- und Non-Schengen-Flügen an bis zu neun Dockstandplätzen sowie acht Non-Schengen-Busgates schätzen. Die Passagiere werden sich an den attraktiven Gatewarte-räumen in der lichtdurchfluteten, freundlichen Atmosphäre analog des heutigen Airside Centers erfreuen. Seit dem Rückbau des alten Docks B im vergangenen Jahr laufen die Bauarbeiten am neuen Dock B auf Hochtouren. Bis Ende 2011 soll dieses Passagieren, Fluggesellschaften und Besuchern zur Verfügung stehen.

Zentrale Sicherheitskontrolle: Mehr Komfort für Passagiere

Aufwendige Sicherheitskontrollen sind für die Sicherheit der Passagiere wichtig. Die Flughafenbetreiberin ist bemüht, die Wartezeiten und die Effizienz dieser Kontrollen kontinuierlich zu verbessern. Die neue, zentrale Sicherheitskontrolle am Flughafen Zürich wird diesbezüglich eine markante Verbesserung des bisherigen Ablaufs darstellen. Herzstück bildet das neue, vierstöckige Sicherheitskontrollgebäude unmittelbar nach dem Check-in vor dem Eingang zum luftseitigen Bereich. Wartezeiten an den Kontrollen fallen kürzer aus und schaffen den Passagieren mehr Zeit, das umfangreiche Einkaufs- und Gastronomieangebot zu nutzen. In der zweiten Jahreshälfte 2009 führte die Flughafen Zürich AG den Rückbau der alten Gebäude durch. Der Baubeginn für den Hochbau ist auf Anfang 2010 geplant.



Rückblick & Ausblick | Qualitäts- & Innovationsmanagement

Tobias Markert ist Gesamtleiter des Projektes «Zürich 2010». Im Interview gibt er einen Blick hinter die Kulissen.

Flughafen Zürich: *Herr Markert, wie sieht Ihr Tagesablauf aus?*

Tobias Markert: Meine Funktion hat sich mit dem Projektfortschritt von «Zürich 2010» stark verändert. Zu Beginn ging es darum, ein Konzept für die Schengenumsetzung und die Zentralisierung der Sicherheitskontrollen am Flughafen zu entwickeln. Anschliessend folgte die Ausformulierung der Bestellungen für die diversen Teilprojekte und die Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Aktuell habe ich in erster Linie eine koordinierende Aufgabe. Grundsätzlich kann man sagen, dass mein Tag viele Sitzungstermine beinhaltet. Auf den Baustellen selber bin ich eher Gast. Hier sind die Bauprojektleiter die Experten.

Beim neuen Dock B steht die Qualitätssteigerung klar im Vordergrund

FZ: *Die Komplexität hat sich für den Flughafen Zürich mit Schengen erhöht. Gibt es auch Chancen?*

TM: Absolut. Es wäre schade, in Schengen nur Nachteile zu sehen. Denn für die Passagiere resultierte ein klarer Qualitätsgewinn. Das Reisen ist einfacher geworden: Steigen Passagiere innerhalb des Schengenraums um, gibt es für sie keine Passkontrolle mehr und auch die Sicherheitskontrolle entfällt. Den Passagieren bleibt somit mehr Zeit, das Angebot des Flughafens zu geniessen.

FZ: *Was war die grösste Herausforderung an «Zürich 2010»?*

TM: Der grösste Knackpunkt liegt in der Komplexität der Projekte und dass man keinen Testlauf durchführen kann. Die Umbauten erfolgen bei laufendem Betrieb. Umgestellt wird während einer Nacht und alles muss sofort funktionieren. 50'000 Passagiere verlassen sich trotz Umbauarbeiten tagtäglich auf einen reibungslosen Service. Ebenfalls erschwerend war der Umstand, dass der genaue Einführungszeitpunkt des Schengenabkommens lange nicht bekannt war und wir in Szenarien mit verschiedensten Provisorien planen mussten.

TOBIAS MARKERT
Projektleiter

FZ: *Was hätte bei Schengen schiefgehen können?*

TM: In der Nacht vor der Eröffnung mussten Dutzende Schilder für die Passagierwege umgehängt werden. Hätten wir das nicht geschafft, wäre am anderen Tag das Chaos perfekt gewesen. Der Umbau an der Skymetro war ebenfalls heikel. Als Lebensader zum Dock E befördert sie jeden Tag 1'800 Personen alleine in der Zeit zwischen 6.30 Uhr und 7.00 Uhr. Zur Überbrückung mussten wir während des Umbaus Busse einsetzen.

FZ: *Muss das neue Dock B auch die Kapazität steigern?*

TM: Nein. Beim neuen Dock B steht vor allem die Qualitätssteigerung im Vordergrund. Bisher mussten die Passagiere oft mit Bussen zu den Flugzeugen gefahren werden. In Umfragen war es jedoch stets ein Topqualitätsmerkmal, direkt aus einem Dock zum Flugzeug gelangen zu können. Dank dem Dock B werden wir diesen Service für noch mehr Passagiere möglich machen. Für den Flughafen Zürich ist dies auf den ersten Blick sicherlich eine kostenintensive Lösung. Wir sind jedoch überzeugt, dass dies unsere Position im Markt stärkt.

FZ: *Welche Wettbewerbsvorteile ergeben sich noch?*

TM: Die Fluggesellschaften werden von zwei Abflugschossen profitieren können, einem für Schengenpassagiere und einem für Non-Schengen-Passagiere. Kommt beispielsweise ein Flugzeug aus einem Schengen-Land, kann es für den Wechsel zum Non-Schengen-Flug am gleichen Standplatz stehen bleiben. Damit steigern wir die Flexibilität erheblich und nutzen die Standplätze in optimaler Weise. Die Fluggesellschaften können somit die Bodenzeit ihrer Flugzeuge weiter reduzieren und gleichzeitig den Komfort eines Standplatzes direkt an einem Dock nutzen.

FZ: *Welche Themen wurden bei der Planung für das Dock B am intensivsten diskutiert?*

TM: Das war je nach Projektphase ganz unterschiedlich. Die wichtigsten Fragestellungen mussten sicherlich zu Beginn des Projektes geklärt werden. Zunächst ging es um den Grundsatzentscheid, ob für die Schengenumsetzung das Dock B überhaupt wieder in Betrieb genommen werden soll oder eine kostengünstigere Variante mit Busgates gewählt wird. Bei einer Kostendifferenz von mehreren Mio. CHF war das verständlicherweise kein einfacher Entscheid. Anschliessend galt es das Konzept des Gebäudes zu klären: Vollflexibel Schengen/Non-Schengen? Ein- oder mehrstöckig? Integrierte

Busgates? Zuschauerterrasse ja oder nein? Auch hier entschied sich der Flughafen für eine qualitativ hochwertige Lösung. Aktuell sind die Fragestellungen nicht mehr ganz so grundlegend, aber im Detail natürlich auch wichtig. So zum Beispiel, welche Flächen für das Gastro- und Shoppingangebot genutzt werden sollen oder wie viele Internetstationen im Dock notwendig sind.

Künftig können Fluggesellschaften die Bodenzeit ihrer Flugzeuge weiter reduzieren

FZ: *Das Dock B hat Glasfassaden. Ist das nicht ungünstig in Bezug auf den Energieverbrauch?*

TM: Nein. Denn wir werden gleich wie beim Dock E einen sogenannten Klimapuffer installieren. Das heisst das Gebäude verfügt über zwei Hüllen: eine Innen- und eine Aussenhülle mit einem Korridor dazwischen. Beheizt und gekühlt wird nur die innere Hülle. Dieses System sorgt für wenig Wärmeverlust im Winter und einen geringen Kühlungsbedarf im Sommer. Damit ist ein minimaler Energieeinsatz gewährleistet.

FZ: *Worauf freuen Sie sich am meisten im neuen Dock B?*

TM: Auf die Nähe zum Fluggeschehen. Das Spezielle wird sein, dass der Warteraum im unteren Geschoss auf gleicher Ebene wie die Flugzeuge liegen wird. Die Passagiere können in wenigen Metern Abstand den Flugzeugbauch sehen und die Flughafenmitarbeiter beobachten. Das gibt es so an kaum einem anderen Flughafen.

FZ: *Gab es auch bewegende Momente?*

TM: Ja, sogar ganz viele. Zum einen der Spatenstich für das Projekt «Zürich 2010»: Ein überwältigender Moment, da damit das Projekt greifbar wurde. Auch war ich überrascht zu sehen, wie tief ergriffen die Leute reagierten, als wir die Zuschauerterrasse des alten Docks B schliessen mussten. Da kann ich sie aber trösten. An der neuen Zuschauerterrasse werden sie noch viel mehr Freude haben. Das Dach und der witterungsgeschützte Besucherraum lassen Flugzeugliebhaber auch an regnerischen Tagen die Aussicht geniessen. Und bis dahin haben sie mit der Zuschauerterrasse auf dem Dock E eine sehr attraktive Alternative mitten im Flugbetrieb.

Der Flughafen Zürich setzt künftig verstärkt auf flugverkehrsunabhängige Ertragspfeiler. Insbesondere im Bereich der Dienstleistungen besteht grosses Wachstumspotenzial.

Passagiere wie auch Firmen suchen vermehrt nach Dienstleistungen am Flughafen, die über das reine Shopping hinausgehen. Die hervorragende Erschliessung sowohl im Individual- als auch öffentlichen Verkehr macht den Flughafen zu einem idealen Ort, um Menschen und Dienstleistungen zusammenzubringen. Um von dieser Entwicklung des Marktes zu profitieren, will der Flughafen Zürich sich zunehmend als Dienstleistungsplattform etablieren und damit auch die Aufenthaltszeit von Gästen am Flughafen deutlich erhöhen. Projekte wie «The Circle» oder der Ausbau des bestehenden Angebots steuern wertvolle Marktchancen dazu bei.

«The Circle»

Seit Bekanntgabe des Grossprojektes «The Circle» im Februar 2009 stand ein einjähriger internationaler Architekturwettbewerb und damit die Auswahl des baulichen Konzeptes wie auch des Architekturteams im Zentrum. Nach Abschluss des Wettbewerbs steht nun mit dem Architektenteam «Riken Yamamoto & Field Shop» aus Yokohama (Japan) der Erstprämierte fest. In einer nächsten Phase wird nun der prämierte Projektentwurf im Rahmen einer Vorstudie weiterbearbeitet, um die klar definierten Bedürfnisse der Bauherrschaft zu berücksichtigen – insbesondere die Erfüllung aller Vorgaben bezüglich Wirtschaftlichkeit, Gestaltung und Funktionalität. Der Entwurf von «Riken Yamamoto & Field Shop» zeichnet sich vor allem durch schweizerische Zurückhaltung und hohe Aufenthaltsqualität in Form von kleinteiliger, innerstädtischer Atmosphäre aus. Diese Grundlagen ermöglichen es, in einem grossen Gebäudekomplex einzelne Mieter mit eigener Adresse zu präsentieren. Zudem erlaubt der Entwurf auch grosse Flexibilität bezogen auf die Lebensdauer der Gebäude.

Mit «The Circle» am Fusse des Butzenbüel-Hügels setzt der Flughafen Zürich neue Massstäbe für Dienstleistungs- und Begegnungszentren an Flughäfen. Die künftige Schweizer Interpretation einer «Airport City» wird zur Premium-Adresse für Dienstleister aus aller Welt und aus der Region, welche attraktive Angebote von Medical Services über Education zu Culture und mehr zusammenbringt. Ergänzt durch Marketingplattformen, Hotelangebote und Büroflächen hat jedes Modul eine in sich geschlossene Angebotslogik, doch gibt es gerade zwischen den Modulen vielfache Wechselwirkungen. Es entsteht eine Destination mit hoher Aufenthaltsqualität für den Flughafen, die Region Zürich, die Schweiz und den Alpenraum.

Insgesamt umfasst das Projekt «The Circle» eine Nutzfläche von etwa 200'000 m². Das Investitionsvolumen über die nächsten Jahre beträgt rund CHF 1 Mia. Mit dem Baubeginn ist im Jahr 2012 zu rechnen.

Fitness- und Wellness-Oase: Gut gestartet

In Umfragen äusserten Anwohner und Mitarbeitende den Wunsch nach einem umfassenden Angebot aus dem Gesundheits- und Wellnessbereich. Im November des vergangenen Jahres war es so weit: Das grösste Fitnesscenter der Region öffnete seine Tore. Es wird durch die Thermalbad Zurzach AG betrieben und befindet sich im Untergeschoss des Radisson Blu Airport Hotels. Nebst bekannten Trainingseinrichtungen stehen auch eine Sauna- und Dampfbadlandschaft, Powerplate-Center und ein Center für Traditionelle Chinesische Medizin (TCM) zur Verfügung.

Konferenzen: Geschäfte im Herzen Europas tätigen

Sich für dringende geschäftliche Angelegenheiten an zentraler Lage treffen zu können, ist bei Geschäftsleuten sehr beliebt. Um die wachsende Nachfrage zu befriedigen, hat das Radisson Blu im vergangenen Jahr für sein Konferenzzentrum mit dem Flughafen Zürich einen Vertrag für weitere 1'800 m² abgeschlossen. Damit hat das Hotel seine Tagungskapazitäten nahezu verdoppelt. Seit dem Abschluss des Ausbaus bietet das Hotel mit insgesamt 23 Meetingräumen, vier Boardmeeting-Räumen, einem Videokonferenzraum, Gäste- und Executive Day Rooms sowie direkter Anbindung an das öffentliche Parkhaus 1 des Flughafens Zürich das umfassendste Gesamtangebot für Tagungen und Konferenzen in der Schweiz.

Für den Erfolg des Flughafens Zürich sind eine klare Markenführung sowie eine offene und transparente Kommunikation ausschlaggebend. Die Flughafenbetreiberin hat aber schon früh erkannt, dass auch strategische Partnerschaften und der Dialog im politischen Bereich von zentraler Bedeutung sind.

Die Marke «Flughafen Zürich» nutzt ihre exklusive Position als Tor zur Welt und zu den Alpen und zeichnet sich durch unternehmerisches Denken und Handeln aus. Der neu eingeschlagenen Einmarkenstrategie ging eine wichtige Entwicklung in der Unternehmensgeschichte des Flughafens Zürich unterstreichen. Über die Jahre hat sich gezeigt, dass die Marke «Unique» nicht immer ganz frei von Missverständnissen war. Darüber hinaus ist die Führung zweier Marken aufwendig und kostspielig. Da sich die Flughafen Zürich AG inzwischen etabliert hat, haben sich der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung im vergangenen Jahr entschieden, nur noch als «Flughafen Zürich» aufzutreten. Dieser Schritt wird durch ein neues Corporate Design begleitet. Die Einzigartigkeit, die die Marke «Unique» verkörpern sollte, trägt die Marke «Flughafen Zürich» schon in sich. Zur Geltung kommen weiterhin die Stärken des Wirtschaftsraums und Lebensortes Zürich und die erstklassigen Schweizer Erfolgsattribute wie etwa Zuverlässigkeit, Sicherheit und Sauberkeit. Darüber hinaus verkörpert die Marke eine besondere Klasse unter den grossen Verkehrsdrehscheiben dieser Welt. Die Umsetzung des neuen Auftritts erfolgt in Etappen und wird bis Ende 2010 vollzogen sein.

Public Affairs & Unternehmenskommunikation

Die Flughafen Zürich AG legt grossen Wert auf eine offene und transparente Kommunikation. Dazu gehört nicht nur die schnelle und exakte Information, sondern vor allem auch der Dialog mit Partnern, Medienschaffenden, 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 zur erfolgreichen 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, insbesondere im Zusammenhang mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) oder der Ausarbeitung eines definitiven Betriebsreglements. Damit sollen partikulare, regionale Interessen besser geschützt sowie die Planungs- und Rechtssicherheit sowohl für die Bevölkerung als auch für die Flughafenbetreiberin verbessert werden. 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.

Strategische Partnerschaften

Für die Flughafen Zürich AG sind Partnerschaften wie etwa mit Schweiz Tourismus, Zürich Tourismus, Swiss und mit dem Verkehrshaus der Schweiz von strategischer Bedeutung. Dank diesen Partnerschaften mit einem optimierten, gegenseitigen Leistungsumfang kann sich der Flughafen Zürich wirkungsvoll und erfolgreich positionieren und vermarkten. Im vergangenen Jahr hat sich mit der SBB eine noch engere Verknüpfung der Partnerschaft ergeben. Neu gehört das Unternehmen zu den grössten Mietern am Flughafen Zürich.



Ort:
Center Bar
Flughafen Zürich

Zeit:
14.00 Uhr (MEZ)

Anwesend:
Yael Morat

Beruf:
Managing Director
Zentrify AG

AS fluorax Ref. 343308 © 2008

Die Center Bar ist Startpunkt meiner
jährlichen Städtereise mit meiner
besten Freundin Lilith. Nun, warum
die Center Bar? Wir lieben Piano Bars!

Das schöne an solchen Ritualen ist
die Gewissheit dessen, was uns erwartet.
Dazu gehört der exzellente Champagner -
er schmeckt hier einfach am besten!
Lilith würde wohl sagen, es ist die
Musik in Verbindung mit der Beobachtung
von Menschen, Reisenden. Nehmen wir
als Beispiel den jungen Mann mit der
Financial Times - vermutlich Engländer.
How about London next year?

Heute wirds Paris sein. Foie-gras
in der rue de la Défense. Die Inspi-
ration dafür war hier vor einem Jahr...

Xy.



Geschäfts- & Verkehrsentwicklung | Kennzahlen (2-Jahres-Vergleich)

Kennzahlen

Beträge gemäss International Financial Reporting Standards (IFRS).

(CHF in 1'000)	2009	2008	Veränderung in %
Umsatz	820'207	855'103	-4.1
davon Aviation	505'092	525'689	-3.9
davon Non-Aviation	315'115	329'414	-4.3
Betriebskosten	417'973	434'862	-3.9
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	402'234	420'241	-4.3
EBITDA-Marge (in %)	49.0	49.1	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	213'156	234'073	-8.9
EBIT-Marge (in %)	26.0	27.4	
Konzerngewinn	190'610	121'314	57.1
Konzerngewinn (exkl. Verkaufsgewinn BIAL) ¹⁾	114'853	121'314	-5.3
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	350'933	415'102	-15.5
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	134'437	258'849	-48.1
Investiertes Kapital per 31.12.	2'846'535	2'660'769	7.0
Ø Investiertes Kapital	2'753'652	2'637'669	4.4
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE in %)	6.2	7.1	
Eigenkapital per 31.12.	1'598'411	1'428'935	11.9
Eigenkapitalrendite (in %)	12.6	8.7	
Eigenkapitalrendite (in % exkl. Verkaufsgewinn BIAL) ¹⁾	7.6	8.7	
Eigenkapitalquote (in %)	44.9	42.5	
Verzinsliches Kapital (netto)	838'175	1'019'008	-17.7
Verzinsliches Kapital/EBITDA	2.08x	2.42x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	21'926'872	22'099'233	-0.8
Anzahl Flugbewegungen	262'121	274'991	-4.7
Fracht in Tonnen	344'415	387'671	-11.2
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'302	1'254	3.8
Anzahl Mitarbeiter per 31.12.	1'549	1'482	4.5
Kennzahlen für den Aktionär			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	
Dividende (vorgeschlagen/ausbezahlt) pro Aktie (in CHF) ²⁾	7.50	5.00	50.0
Dividendenbetrag (CHF in 1'000)	46'053	30'702	50.0
Payout Ratio (in %)	24.2	25.3	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	260.31	232.71	11.9
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	31.20	19.78	57.8
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	31.18	19.77	57.7
Aktienkurs (in CHF)			
- Höchst	339.00	486.00	-30.2
- Tiefst	198.00	242.60	-18.4
Valoren-nummer		SIX Symbol	Reuters
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	1056796	UZAN	UZA.Zn.S

¹⁾ Darstellung exklusive des Netto-Gewinnes (nach Steuern und Transaktionskosten) in Höhe von CHF 75.8 Mio. aus dem Verkauf von 12% der Anteile an der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) im Jahr 2009.

²⁾ Ordentliche Dividende von CHF 5.00 und Sonderdividende (aus Erfolg Teilverkauf BIAL) von CHF 2.50 im Jahr 2009.

Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss¹⁾

Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt:

(CHF in 1'000)	2009	2008	Veränderung in %
Umsatz	792'606	812'998	-2.5
davon Aviation	472'824	479'253	-1.3
davon Non-Aviation	319'782	333'745	-4.2
Betriebskosten	417'973	434'862	-3.9
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	374'633	378'136	-0.9
EBITDA-Marge (in %)	47.3	46.5	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	191'189	194'787	-1.8
EBIT-Marge (in %)	24.1	24.0	
Konzerngewinn	176'653	100'613	75.6
Konzerngewinn (exkl. Verkaufsgewinn BIAL) ²⁾	100'896	100'613	0.3
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	324'870	379'760	-14.5
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	94'418	252'512	-62.6
Investiertes Kapital per 31.12.	2'705'096	2'533'288	6.8
Ø Investiertes Kapital	2'619'192	2'520'539	3.9
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE in %)	5.8	6.1	
Eigenkapital per 31.12.	1'456'974	1'301'454	11.9
Eigenkapitalrendite (in %)	12.8	7.8	
Eigenkapitalrendite (in % exkl. Verkaufsgewinn BIAL) ²⁾	7.3	7.8	
Eigenkapitalquote (in %)	46.5	44.0	
Verzinsliches Kapital (netto)	1'023'444	1'180'170	-13.3
Verzinsliches Kapital/EBITDA	2.73x	3.12x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	21'926'872	22'099'233	-0.8
Anzahl Flugbewegungen	262'121	274'991	-4.7
Fracht in Tonnen	344'415	387'671	-11.2
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'290	1'243	3.7
Anzahl Mitarbeiter per 31.12.	1'537	1'471	4.5
Kennzahlen für den Aktionär			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	
Dividende (vorgeschlagen/ausbezahlt) pro Aktie (in CHF) ³⁾	7.50	5.00	50.0
Dividendenbetrag (CHF in 1'000)	46'053	30'702	50.0
Payout Ratio (in %)	26.1	30.5	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	237.28	211.95	11.9
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	28.92	16.41	76.2
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	28.90	16.39	76.3
Aktienkurs (in CHF)			
- Höchst	339.00	486.00	-30.2
- Tiefst	198.00	242.60	-18.4

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.

²⁾ Darstellung exklusive des Netto-Gewinnes (nach Steuern und Transaktionskosten) in Höhe von CHF 75.8 Mio. aus dem Verkauf von 12% der Anteile an der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) im Jahr 2009.

³⁾ Ordentliche Dividende von CHF 5.00 und Sonderdividende (aus Erfolg Teilverkauf BIAL) von CHF 2.50 im Jahr 2009.

Das Verkehrsaufkommen in Zürich ist gegenüber dem Vorjahr um 0.2 Mio. Passagiere oder 0.8% auf 21.9 Mio. zurückgegangen. Damit liegt Zürich klar über dem europäischen Durchschnitt von –5.9% (Quelle: ACI, Airports Council International). Seit Mitte 2009 hat sich der negative Trend gedreht und das zweite Semester weist isoliert betrachtet ein Passagierwachstum von 2.0% auf. Während sich die Anzahl der Lokalphassagiere für das gesamte Jahr um 3.0% reduzierte, stieg die Zahl der Transferpassagiere, die den Flughafen Zürich als Drehscheibe für ihre Reise wählten, um 3.2%. Der Anteil Transferpassagiere hat per Ende 2009 36.6% erreicht. Diese Steigerung um 1.4 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr weist auf eine weitere Stärkung des Hubs Zürich hin. Das starke Passagierwachstum von Swiss, Emirates, easyJet und Aer Lingus konnte den Passagierrückgang anderer Airlines nicht vollumfänglich kompensieren. Der Hubcarrier Swiss konnte seine Marktstellung im Jahr 2009 weiter ausbauen und den an den Passagieren gemessenen Anteil von 57% auf 59% erhöhen. Der Low-Cost-Verkehr entwickelte sich mit –0.7% für das Gesamtjahr nur leicht rückläufig. Deren Anteil stieg leicht von 10.2% auf 10.3%.

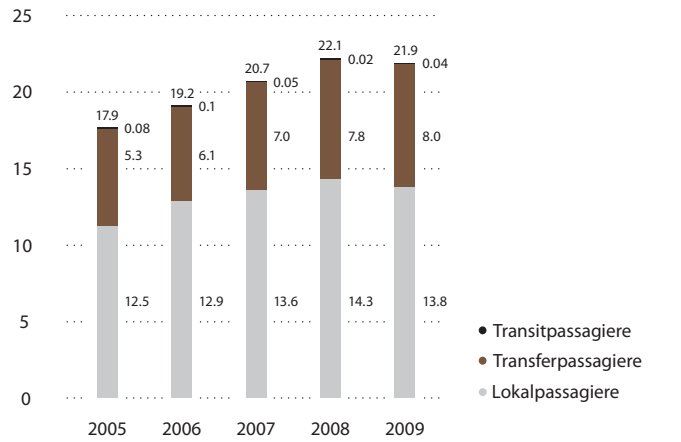
Die Anzahl Flugbewegungen verringerte sich im Berichtsjahr um –4.7% auf 262'121. Im Linien- und Charterverkehr betrug die Abnahme –3.6% und bei General Aviation –10.3%. Während sich die durchschnittliche Anzahl Linien- und Charterpassagiere pro Flug von

95 auf 98 erhöhte, stieg die durchschnittliche Anzahl Sitze pro Flug von 136 auf 138. Die Sitzauslastung erhöhte sich im Durchschnitt um 1 Prozentpunkt von 70.6% auf 71.6%.

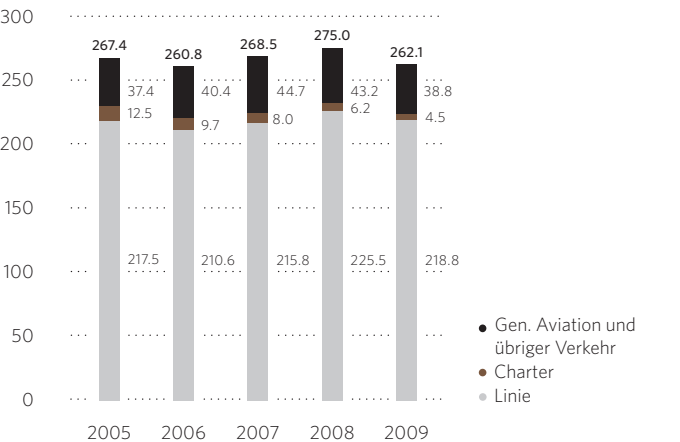
Der Luftfrachturnschlag sank um –11.2% auf 344'415 Tonnen. Der Luftfrachtersatzverkehr auf der Strasse verringerte sich mit –12.3% stärker als die geflogene Fracht (–10.7%).

Insgesamt wurden vom Flughafen Zürich aus 121 europäische und 57 interkontinentale Destinationen von 65 Linienfluggesellschaften bedient. Während die Anzahl im Linienflug bedienter interkontinentaler Destinationen um zwei abnahm, stieg jene europäischer Destinationen um sechs. Trotz wirtschaftlich anspruchsvollem Umfeld bedienen neu Fluggesellschaften wie Armavia, Air Seychelles, Tarom und Belle Air weitere Destinationen von und nach Zürich.

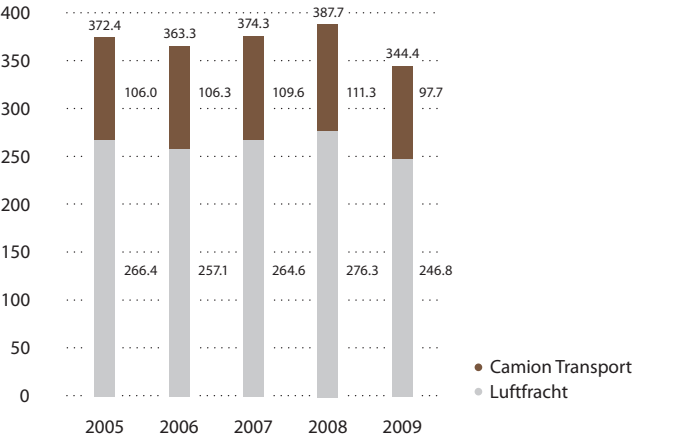
Passagierentwicklung (in Mio.)



Flugbewegungen (in 1'000)



Fracht (in 1'000 t)



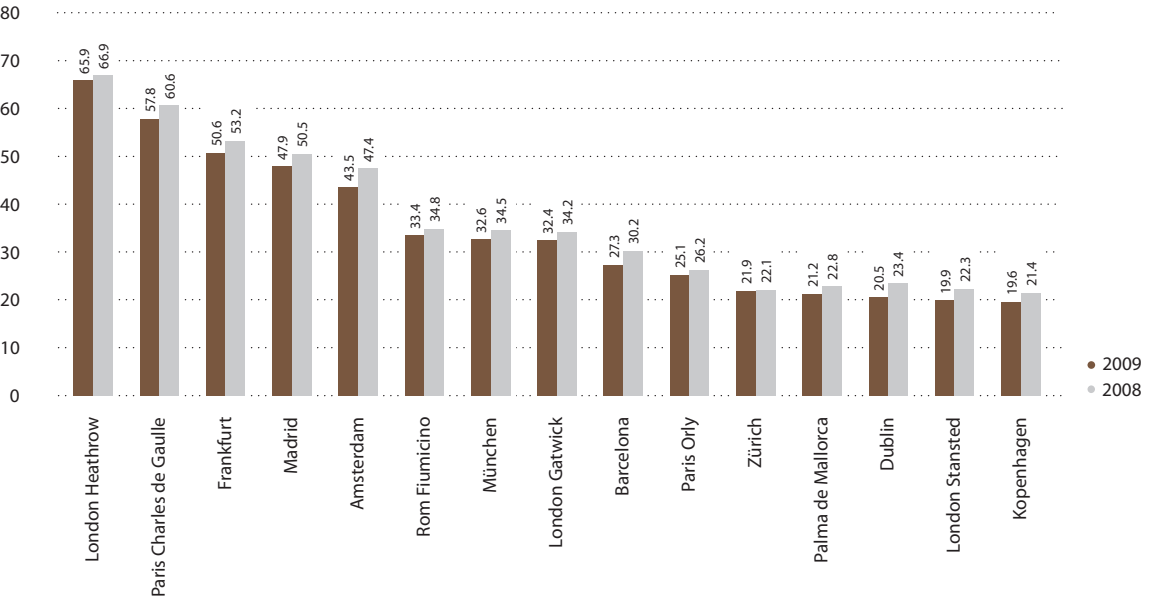
Fluggesellschaften & Destinationen

Anzahl Fluggesellschaften	2009	2008
Linienverkehr	65	67
Charterverkehr	13	22

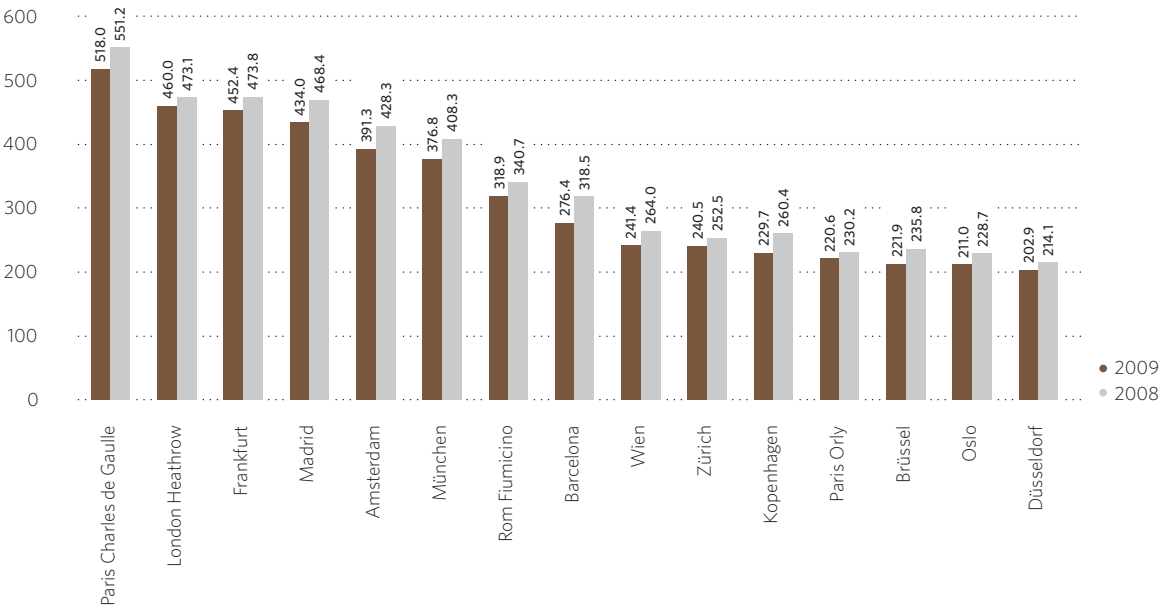
Destinationen Linienverkehr (Städte)		
Europa	121	115
Afrika	20	21
Asien	18	19
Nordamerika	13	13
Süd-/Zentralamerika	6	6
Total	178	174

Destinationen Linienverkehr (Länder)		
Europa	36	34
Afrika	9	10
Asien	15	14
Nordamerika	2	2
Süd-/Zentralamerika	5	5
Total	67	65

Passagiere an europäischen Flughäfen (in Mio.)



Gewerbliche Bewegungen an europäischen Flughäfen (in 1'000)



Kommentar zum Ergebnis

Umsatz- & Ertragsentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr reduzierten sich die Erträge von CHF 855.1 Mio. auf CHF 820.2 Mio (–4.1%).

Von den Gesamterträgen entfallen rund 62% auf Aviation-Erträge. Diese betrugen im Berichtsjahr CHF 505.1 Mio. (–3.9%).

(CHF in 1'000)	2009	2008	Veränderung in %
Passagiergebühren	173'044	176'807	–2.1
Sicherheitsgebühren	140'298	142'127	–1.3
Landegebühren	77'453	79'630	–2.7
Lärmgebühren	32'268	46'436	–30.5
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	26'150	26'383	–0.9
Flugzeugenergieversorgungsanlage	10'483	11'300	–7.2
Frachterträge	6'999	7'755	–9.7
Treibstoffgebühren	6'352	6'549	–3.0
Parkgebühren	5'790	5'088	13.8
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'113	4'138	–0.6
Emissionsgebühren	2'916	3'042	–4.1
PRM-Gebühren	1'707	0	n/a
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'395	1'435	–2.8
Debitorenverluste	–100	–271	–63.1
Übrige Erträge	16'224	15'270	6.2
Total Aviation-Erträge	505'092	525'689	–3.9

Die Erträge aus den **Passagiergebühren** gingen um –2.1% auf CHF 173.0 Mio. zurück. Dieser Rückgang liegt leicht über demjenigen der Passagierzahlen (–0.8%). Grund dafür ist die überproportionale Abnahme der Lokalpassagiere, die eine höhere Passagiergebühr als die Transferpassagiere entrichten.

Die **Sicherheitsgebühren** waren im Geschäftsjahr um –1.3% rückläufig. Dieser gegenüber den Passagierzahlen ebenfalls überproportionale Rückgang ist wie bei den Passagiergebühren auf die stärkere Abnahme der Lokalpassagiere zurückzuführen.

Die **Landegebühren** reduzierten sich auf CHF 77.5 Mio. (–2.7%). Hauptgrund für diese Entwicklung ist die um –4.7% tiefere Anzahl Flugbewegungen. Die Zunahme des durchschnittlichen maximalen Abfluggewichts (MTOW) am Flughafen Zürich um 1.5% wirkte sich leicht kompensierend auf den Rückgang der Landegebühren aus.

Die Einkünfte aus **Lärmgebühren** setzen sich aus Passagier-Lärmgebühren, lärmabhängigen Landegebühren und Nachstrandstunden-Zuschlägen zusammen. Seit 1. Juli 2008 werden die Erträge aus Lärmgebühren gemäss einer Vereinbarung zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG zwecks Finanzierung von formellen Enteignungsentschädigungen aufgeteilt. Der Gebührenanteil der Flughafen Zürich AG beträgt 53%, derjenige des Kantons Zürich 47%. 2009 wirkte sich diese Aufteilung erstmals für ein volles Geschäftsjahr aus. Dies ist der Hauptgrund für den Rückgang dieser Erträge um –30.5%.

Per 1. November 2009 wurde eine neue Gebühr für «Passengers with Reduced Mobility» (**PRM-Gebühr**) eingeführt. Diese Gebühr dient der Refinanzierung der anfallenden Kosten im Zusammenhang mit der Betreuung von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität. Die Flughafen Zürich AG hat im vergangenen Herbst der Firma Careport AG die Berechtigung zur Erbringung dieser Dienstleistung am Flughafen Zürich erteilt.

Die Non-Aviation-Erträge reduzierten sich von CHF 329.4 Mio. auf CHF 315.1 Mio. (–4.3%) und machten damit im Berichtsjahr einen Anteil von rund 38% an den Gesamterträgen aus.

(CHF in 1'000)	2009	2008	Veränderung in %
Retail und Duty Free	71'562	79'493	-10.0
Parkingерträge	61'959	64'407	-3.8
Werbeflächen und Promotion	13'112	12'886	1.8
Übrige Dienstleistungserträge	12'222	12'859	-5.0
Food und Beverage	11'215	11'405	-1.7
Kommerz- und Parkingерträge	170'070	181'050	-6.1
Mieterträge und Pachtzinsen	85'589	82'144	4.2
Energie- und Nebenkostenverrechnung	26'066	25'487	2.3
Reinigung	3'591	3'511	2.3
Dienstleistungserträge	2'118	5'497	-61.5
Messen und Events	0	314	n/a
Erträge aus Liegenschaftенbewirtschaftung	117'364	116'953	0.4
Kommunikationsdienstleistungen	13'250	12'988	2.0
Übrige Dienstleistungen und Diverses	7'338	9'163	-19.9
Conference Center	152	3'050	-95.0
Aktivierte Eigenleistungen	7'085	6'275	12.9
Debitorenverluste	-144	-65	121.5
Erträge aus Dienstleistungen	27'681	31'411	-11.9
Total Non-Aviation-Erträge	315'115	329'414	-4.3

Die umsatzabhängigen Erträge in den **Bereichen Retail, Duty Free und Food & Beverage** gingen im Berichtsjahr um 8.9% zurück. Dies aufgrund tieferer Umsätze der Shop- und Restaurantbetreiber am Flughafen Zürich, welche um 4.7% von CHF 481.1 Mio. auf CHF 458.7 Mio. abnahmen. Die durchschnittlichen Ausgaben pro abfliegenden Passagier betrugen im Berichtsjahr CHF 41.84 (–3.9%).

Gründe für diesen Rückgang waren nebst der gedämpften Konsumentenstimmung der starke CHF, aber auch temporäre Schliessungen von Verkaufsstandorten aufgrund des Bauprojektes «Zürich 2010». Im internationalen Vergleich sind die durchschnittlichen Ausgaben pro abfliegenden Passagier in Zürich jedoch nach wie vor hoch.

(CHF in Mio.)	2009	2008	Veränderung in %
Umsatzentwicklung der Kommerzpartner	458.7	481.1	-4.7
Konzessionseinnahmen Flughafen Zürich AG			
Retail und Duty Free	71.6	79.5	-10.0
Food und Beverage	11.2	11.4	-1.7
Durchschnittliche Ausgabe pro abfliegenden Passagier (in CHF)	41.84	43.54	-3.9

Die **Erträge aus dem Parking** betrugen im Berichtsjahr CHF 62.0 Mio. (–3.8%). Der Rückgang ist auf die tiefere Anzahl Lokalpassagiere und deren verändertes Reiseverhalten zurückzuführen. Die Preise für das Langzeitparking (ab 24 Stunden) wurden per 1. Januar 2009 leicht angehoben. Die Parkgebühren am Flughafen Zürich sind mit denjenigen in der Stadt Zürich vergleichbar.

Im Bereich der **Liegenschaftенbewirtschaftung** konnten Erträge von insgesamt CHF 117.4 Mio. (Zunahme um 0.4%) erwirtschaftet werden. Die **Mieterträge und Pachtzinsen** konnten im Vergleich zum Vorjahr um CHF 3.4 Mio. oder 4.2% gesteigert werden. Dies ist vorwiegend auf den ersten Ganzjahreseffekt von untervermieteten Flächen im Airport Hotel zurückzuführen. Für temporär leerstehende Flächen in anderen Gebäuden des Flughafenportfolios konnten Ende 2009 langfristige Verträge mit neuen Grossmietern abgeschlossen

werden. Die Erträge aus der Verrechnung von **Energie- und Nebenkosten** entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr um CHF 0.6 Mio. oder 2.3% positiv. Dazu trugen einerseits der Mehrverbrauch im Winterhalbjahr 2008/2009 sowie erfreulich tiefe Flächenleerstände bei (Leerstand per 31. Dezember 2009: 3.2%). Der Rückgang bei den **Dienstleistungserträgen** im Zusammenhang mit Liegenschaften ist vor allem darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr ein einmaliger grosser Bauauftrag für einen Kunden ausgeführt wurde.

Die **Erträge aus sonstigen Dienstleistungen** nahmen im Berichtsjahr um rund CHF 3.7 Mio. (–11.9%) auf CHF 27.7 Mio. ab. Dazu führten im Wesentlichen Ertragsausfälle aus den seit Sommer 2008 ins Airport Hotel integrierten Dienstleistungen von Konferenzräumen. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde das Airport Conference Center durch die Flughafen Zürich AG betrieben.

Die **Betriebskosten** nahmen im Berichtsjahr um 3.9% von CHF 434.9 Mio. auf CHF 418.0 Mio. ab. Im Vorjahr war in den Betriebskosten die Zahlung an den Swissair-Nachlassverwalter

von CHF 21.5 Mio. enthalten (Position «Andere Aufwendungen/Erträge, netto»). Ohne diesen Sondereffekt erhöhten sich die operativen Betriebskosten 2009 im Vergleich zum Vorjahr leicht um 1.1%.

(CHF in 1'000)	2009	2008	Veränderung in %
Personalaufwand	158'416	152'394	4.0
Polizei und Sicherheit	113'458	113'016	0.4
Unterhalt und Material	40'697	43'907	-7.3
Energie und Abfall	24'553	25'015	-1.8
Andere Betriebskosten	40'181	36'057	11.4
Verkauf, Marketing, Verwaltung	38'175	41'575	-8.2
Andere Aufwendungen/Erträge, netto	2'493	22'898	-89.1
Total Betriebskosten	417'973	434'862	-3.9

Rund 38% der Betriebskosten entfallen auf den **Personalaufwand**. Dieser nahm im abgelaufenen Geschäftsjahr um 4.0% auf CHF 158.4 Mio. zu.

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

(CHF in Mio.)	2009
Personalaufwand 2008	152.4
Abnahme Rückstellung für Ferien- und Überzeitguthaben	ca. -2.2
Insourcing Betrieb und Unterhalt diverser Anlagen (2009 erstes volles Betriebsjahr)	ca. 2.1
Anpassung Basissaläre	ca. 3.0
Mehrkosten durch Personalaufbauten	ca. 2.1
Höhere ergebnisabhängige, variable Lohnanteile (GL, Kader)	ca. 1.1
Sonderprämie für Mitarbeiter ohne variablen Lohnanteil	ca. 0.8
Diverses (u.a. Personalrekrutierung und Aus- & Weiterbildung)	ca. -0.9
Personalaufwand 2009	158.4

Per 31. Dezember 2009 beschäftigte die Flughafen Zürich AG 1'549 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2008: 1'482 Personen), das entspricht 1'302 Vollzeitstellen (2008: 1'254 Vollzeitstellen).

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

(CHF in 1'000)	2009	2008	Veränderung in %
Kantonspolizei Zürich	92'814	91'384	1.6
Sicherheitskosten durch Dritte	20'644	21'632	-4.6
Total Polizei und Sicherheit	113'458	113'016	0.4

Die externen Kosten der Flughafen Zürich AG für Polizei und Sicherheit sind um 0.4% auf CHF 113.5 Mio. gestiegen. Leichte Kostensteigerungen für Leistungen der Kantonspolizei Zürich wurden durch Einsparungen aufgrund der Einführung von Staff Screening III beinahe ausgeglichen. Die anhaltend hohe Auslastung während der Verkehrsspitzen wirkte ebenfalls leicht kostenerhöhend.

Die Kosten für **Energie und Abfall** nahmen um –1.8% von CHF 25.0 Mio. auf CHF 24.6 Mio. ab. Dies ist vor allem eine Folge von tieferen Brennstoffpreisen. Der Rückgang konnte die höheren Elektrizitätskosten infolge der Strommarktliberalisierung überkompensieren.

Die Kosten für **Unterhalt und Material** liegen im Berichtsjahr mit CHF 40.7 Mio. (CHF –3.2 Mio. oder –7.3%) deutlich unter dem Wert des Vorjahres. Dieser Rückgang ist überwiegend auf den Ganzjahreseffekt der Mitte 2008 erfolgten Übernahme der Wartung der Gepäcksortieranlage zurückzuführen. Zusätzlich waren im Vorjahr einmalige Materialkosten für einen grossen Bauauftrag enthalten, welcher im Auftrag eines Kunden durchgeführt und weiterverrechnet wurde.

(CHF in 1'000)	2009	2008	Veränderung in %
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	402'234	420'241	–4.3
Abschreibungen und Amortisationen	–189'078	–186'168	1.6
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	213'156	234'073	–8.9
Finanzergebnis	–77'812	–79'213	–1.8
Anteil an Gewinn/Verlust an assoziierten Gesellschaften	8'376	–7'612	n/a
Gewinn aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften	95'278	0	n/a
Steuern	–48'388	–25'934	86.6
Konzerngewinn	190'610	121'314	57.1

Das **Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)** beträgt CHF 402.2 Mio. und liegt damit CHF 18.0 Mio. unter dem Wert des Vorjahres (CHF 420.2 Mio.). Die EBITDA-Marge liegt mit 49.0% ganz leicht unter dem Wert des Vorjahres (49.1%).

Mit CHF 189.1 Mio. liegen die **Abschreibungen und Amortisationen** rund CHF 2.9 Mio. über dem Vorjahr. Die Zunahme ist primär auf die Amortisation des immateriellen Vermögenswertes «Recht zur formellen Enteignung» zurückzuführen, welcher im Jahr 2009 erstmals für ein ganzes Jahr abgeschrieben wurde.

Ein tieferes EBITDA-Ergebnis und höhere Abschreibungen und Amortisationen führten zu einem Rückgang des **Betriebsergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT)** um CHF 20.9 Mio. auf CHF 213.2 Mio. (–8.9%).

Das **Finanzergebnis** fiel mit CHF 77.8 Mio. um CHF 1.4 Mio. oder 1.8% tiefer aus als im Vorjahr. Dies ist unter anderem auf den im Vorjahr realisierten Ausfall einer Sigma-Anleihe im Airport Zurich

Der Anstieg bei den **anderen Betriebskosten** um CHF 4.1 Mio. auf CHF 40.2 Mio. hat verschiedene Ursachen: Einerseits enthält diese Position erstmals anfallende Kosten im Zusammenhang mit der Betreuung von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität (PRM). Andererseits sind die Kosten für die untervermieteten Flächen im Airport Hotel 2009 erstmals für ein volles Jahr berücksichtigt.

Die Aufwendungen für **Verkauf, Marketing und Verwaltung** liegen mit CHF 38.2 Mio. 8.2% oder CHF 3.4 Mio. deutlich tiefer als im Vorjahr.

Die **anderen Aufwendungen/Erträge** betragen im Geschäftsjahr 2009 CHF 2.5 Mio. Es handelt sich hierbei zum Grossteil um Sonderabschreibungen aus Abgängen von nicht mehr gebrauchten Anlagen.

Noise Fund zurückzuführen. Dieser Effekt wurde grösstenteils kompensiert durch höhere Zinsaufwendungen auf langfristigen Finanzschulden sowie bedeutend tieferen Zinserträgen auf den Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund aufgrund des niedrigen Zinsniveaus.

Der **Anteil an Gewinn/Verlust an assoziierten Gesellschaften** basiert auf positiven Ergebnisanteilen an der Betreibergesellschaft des indischen Flughafens in Bengaluru (Bangalore International Airport Ltd., BIAL) und auf den anteiligen Gewinnen der Beteiligungen in Lateinamerika. Der Ergebnisanteil an BIAL ist einerseits das Resultat von wieder positiverem Geschäftsverlauf sowie andererseits das Ergebnis eines Einmaleffekts aufgrund der Neubeurteilung der betriebswirtschaftlichen Nutzungsdauern der Infrastrukturen am Flughafen in Bengaluru.

In der Position **Gewinn aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften** wird der Gewinn von CHF 95.3 Mio. (vor Steuern) aus dem Teilverkauf von 12% an der Betreibergesellschaft des Flughafens in Bengaluru ausgewiesen. Die Flughafen Zürich AG besitzt per Stichtag noch 5% an BIAL.

Konzerngewinn

Der ausgewiesene Konzerngewinn von CHF 190.6 Mio. (+57.1%) ist wesentlich geprägt durch den erwähnten Gewinn aus dem Teilverkauf der indischen Beteiligung. Unter Berücksichtigung dessen sowie der besser als erwarteten Verkehrsentwicklung in Zürich liegt der

Gewinn im Rahmen der ursprünglichen Erwartungen der Flughafen Zürich AG. Das Ergebnis ohne Lärm beträgt CHF 176.7 Mio. (+75.6%). Der unverwässerte Gewinn pro Aktie beträgt CHF 31.20 (mit Fluglärm) bzw. CHF 28.92 (ohne Fluglärm).

	2009	Elimination	2009	2008	Elimination	2008
(CHF in 1'000)	mit Fluglärm	Fluglärm	ohne Fluglärm	mit Fluglärm	Fluglärm	ohne Fluglärm
Aviation-Erträge	505'092	–32'268	472'824	525'689	–46'436	479'253
Non-Aviation-Erträge	315'115	4'667	319'782	329'414	4'331	333'745
Total Erträge	820'207	–27'601	792'606	855'103	–42'105	812'998
Betriebskosten	–417'973		–417'973	–434'862		–434'862
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	402'234	–27'601	374'633	420'241	–42'105	378'136
EBITDA-Marge (in %)	49.0		47.3	49.1		46.5
Abschreibungen und Amortisationen	–189'078	5'634	–183'444	–186'168	2'819	–183'349
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	213'156	–21'967	191'189	234'073	–39'286	194'787
EBIT-Marge (in %)	26.0		24.1	27.4		24.0
Konzerngewinn	190'610	–13'957	176'653	121'314	–20'701	100'613
Konzerngewinn in % der Erträge	23.2		22.3	14.2		12.4

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende von CHF 5.00 (Vorjahr CHF 5.00) und einer Sonderdividende aus der Teilveräusserung der Beteiligung an BIAL von CHF 2.50 pro Aktie vor.

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

Aviation Flugbetrieb

(CHF in Mio.)	2009	2008	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	331.1	335.7	-1.4
Intersegmentäre Erträge	13.3	10.5	26.7
Total Erträge	344.4	346.2	-0.5
Segmentergebnis (EBIT)	20.1	10.1	99.0
Total Segmentaktiven	986.2	928.1	0.9
Abschreibungen pro Jahr	54.4	52.2	4.2
Investitionen	57.0	98.8	-42.3
Vollzeitstellen per 31.12.	571	533	7.1

Das Segment «Aviation Flugbetrieb» weist mit CHF 20.1 Mio. ein positives Ergebnis aus. Dieses liegt trotz leichtem Verkehrsrückgang und dem damit zusammenhängenden Rückgang der Segmenterträge über dem Vorjahresergebnis. Die positive Veränderung ist darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr eine Einmalzahlung an den Swissair-Nachlassverwalter enthalten ist.

Die Erhöhung der Vollzeitstellen ist auf die Umsetzung des Schengen-Abkommens per März 2009 zurückzuführen. In den Segmentinvestitionen von CHF 57.0 Mio. bilden Ausgaben für die Erweiterung und Sanierung von Flugbetriebsflächen die grösste Position.

Aviation Sicherheit

(CHF in Mio.)	2009	2008	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	141.7	143.6	-1.3
Intersegmentäre Erträge	0.0	0.0	n/a
Total Erträge	141.7	143.6	-1.3
Segmentergebnis (EBIT)	-6.1	-7.4	-17.6
Total Segmentaktiven	53.4	41.5	28.7
Abschreibungen pro Jahr	5.8	5.1	13.7
Investitionen	12.6	9.1	38.5
Vollzeitstellen per 31.12.	17	15	13.3

Der Rückgang der Erträge im Segment «Aviation Sicherheit» um CHF 1.9 Mio. entspricht der Verkehrsentwicklung. Die Sicherheitskosten haben sich im Berichtsjahr leicht erhöht. Das Segmentergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert, ist aber nach wie vor negativ. Auch in diesem Segment war im Vorjahr ein Anteil der Zahlung an den Swissair-Nachlassverwalter enthalten.

Die Investitionstätigkeiten konzentrierten sich im abgelaufenen Jahr im Wesentlichen auf den Aufbau der Infrastruktur im Zusammenhang mit der Umsetzung von Staff Screening III.

Aviation Fluglärm

(CHF in Mio.)	2009	2008	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	32.3	46.4	-30.4
Intersegmentäre Erträge	0.0	0.0	n/a
Total Erträge	32.3	46.4	-30.4
Segmentergebnis (EBIT)	22.0	39.3	-44.0
Total Segmentaktiven	420.4	402.3	4.5
Abschreibungen pro Jahr	5.6	2.8	100.0
Investitionen	74.7	285.8	-73.9
Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignung	246.4	244.6	0.7
Vollzeitstellen per 31.12.	12	11	9.1

Die um CHF 14.1 Mio. tieferen Erträge im Segment «Aviation Fluglärm» sind neben dem Verkehrsrückgang im Wesentlichen auf die Teilung der Lärmgebühren zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich zurückzuführen. Seit dem 1. Juli 2008 werden die

Lärmgebühren aufgrund des Zusatzvertrages bezüglich Finanzierung der formellen Enteignungen zwischen der Flughafen Zürich AG (53%) und dem Kanton Zürich (47%) aufgeteilt.

Non-Aviation

(CHF in Mio.)	2009	2008	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	315.1	329.4	-4.3
Intersegmentäre Erträge	122.7	123.1	-0.3
Total Erträge	437.8	452.5	-3.2
Segmentergebnis (EBIT)	177.2	192.1	-7.8
Total Segmentaktiven	1'777.6	1'795.0	-1.0
Abschreibungen pro Jahr	123.2	126.0	-2.2
Investitionen	124.0	144.8	-14.4
Vollzeitstellen per 31.12.	702	695	1.0

Das Segmentergebnis «Non-Aviation» ist hauptsächlich geprägt durch den Rückgang der Erträge mit Dritten um CHF 14.3 Mio. Beigetragen zu diesem Rückgang haben einerseits die Erträge im Bereich Retail und Duty Free, die 2009 gemessen an der Verkehrsentwicklung überproportional rückläufig waren. Andererseits entwickelten sich die Parkerträge trotz einer Gebührenanpassung per 1. Januar 2009 negativ.

Mit CHF 177.2 Mio. liegt das Segmentergebnis um CHF 14.9 Mio. tiefer als im Vorjahr. Nebst rückläufigen Erträgen mit Dritten liegen auch die intersegmentären Erträge leicht unter dem Vorjahreswert. Die Segmentkosten erhöhten sich im Vorjahresvergleich nur marginal.

Indien (Bengaluru)

Die Flughafen Zürich AG war bis am 29. Dezember 2009 mit 17% am Aktienkapital der Eigentümer- und Betreibergesellschaft des im Mai 2008 eröffneten Greenfield-Flughafens in Bengaluru, der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt.

Nach dem Teilverkauf von 12% des Aktienkapitals an die indische GVK Power & Infrastructure Ltd. (GVKPIL) ist die Gesellschaft per Bilanzstichtag noch mit 5% an der indischen Flughafenbetreiberin beteiligt. Zudem ist sie über einen Operations-, Management- und Service-Level-Vertrag (OMSA) nach wie vor für den Betrieb des Flughafens verantwortlich. Aus diesem Vertrag fliessen der Flughafen Zürich AG entsprechende Erträge zu. Die Flughafen Zürich AG bleibt im Verwaltungsrat der BIAL vertreten.

Die mit dem Käufer des Aktienpakets eingegangene strategische Allianzvereinbarung stellt zudem wichtige Weichen für weitere Flughafenprojekte im südasiatischen Raum.

Lateinamerika

Sämtliche Aktivitäten der Flughafen Zürich AG in Lateinamerika mit Ausnahme von Venezuela erfolgen über ein Joint Venture mit der brasilianischen Camargo Corrêa Gruppe sowie der chilenischen Gestion e Ingenieria S.A. (IDC) mit dem Namen «A-port». Zwecks konsequenter Trennung von finanziellen Beteiligungen und dem Betrieb der Flughäfen wurden die zwei Gesellschaften A-port S.A. und 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% an A-port S.A. Die bestehenden Beteiligungen an den chilenischen Flughäfen in Puerto Montt, La Serena und Calama wurden im Vorjahr in das Joint Venture eingebracht. Seitens Camargo Corrêa wurden 80% einer Beteiligung an der Concessio-nária do estacionamento de Congonhas S.A., einem Flughafenpar-king am Flughafen Congonhas in São Paulo, eingebracht. Ende Januar 2009 konnte mit der Übernahme einer 51%igen Beteiligung am Hato International Airport in Curaçao die erste gemeinsame Akquisition erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Firma A-port Operaciones S.A. mit Sitz in Santiago (Chile) über-nimmt das Management und den Betrieb der unter A-port S.A. gehaltenen Beteiligungen. Dies umfasst drei chilenische Flughäfen in Puerto Montt, La Serena und Calama sowie die über die lokalen Gesellschaften IDC Colombia S.A. und Unique IDC C.V. laufenden Verträge in Kolumbien und Honduras. Die Flughafen Zürich AG ist insgesamt mit 32.6% an A-port Operaciones S.A. beteiligt.

Venezuela

Im Jahr 2006 enteignete der Gouverneur von Nueva Esparta den Flughafen der Isla de Margarita zum zweiten Mal. Danach wurde der Flughafen bis im Frühjahr 2009 von einer «Junta Interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt.

Am 4. März 2009 wurde die «Junta Interventora» vom obersten venezolanischen Gerichtshof für beendet erklärt und die Übergabe der Leitung des Flughafens an die Zentralregierung Venezuelas angeordnet.

Für die Flughafen Zürich AG ist dieses Vorgehen inakzeptabel. Die Flughafenbetreiberin wird deshalb mit dem Fall an das International Center for Settlement of Investment Dispute (ICSID) in Washington D.C. gelangen, falls in den nächsten Monaten keine gütliche Einigung zustande kommt. Dieses Vorgehen basiert auf dem Investitions-schutzabkommen zwischen Venezuela und der Schweiz.

Die Beteiligung wurde im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

APT Airport Technologies AG

Die APT Airport Technologies AG (APT) ist eine 100%ige Tochter-gesellschaft der Flughafen Zürich AG. Im Geschäftsjahr 2009 erzielte sie einen Umsatz von über CHF 21 Mio. und baute gleich-zeitig ihr Angebot an Dienstleistungen weiter aus. Daneben wurden diverse Modernisierungen an der bestehenden IT-Infrastruktur realisiert.

Das Angebot an CUSS-Automaten (Self-Check-in) wurde im abge-lauten Jahr weiter ausgebaut. Inzwischen stehen 48 solcher Automaten, welche mit der neuesten Barcode-Scannertechnologie ausgestattet sind, am Flughafen Zürich zur Verfügung. Bis heute nutzen 16 Airlines diesen Service.

Neu eingeführt wurde im Jahr 2009 unter anderem das Bordkarten-Kontrollsystem «GAVS», welches den Zutritt der Passagiere ins Airside Center registriert und den Fluggesellschaften die Möglichkeit gibt zu prüfen, ob sich ein fehlender Passagier bereits im luftseitigen Bereich des Flughafens befindet.

Investitionen

Unter Berücksichtigung der Lärmthematik wurden im Jahr 2009 CHF 268.3 Mio. investiert gegenüber CHF 538.5 Mio. im Vorjahr. Die betrieblichen Investitionen (Sachanlagen) betrugen CHF 181.4 Mio. (Vorjahr CHF 248.6 Mio.). Aufgeteilt auf die verschiedenen Anlageklassen zeigt sich folgendes Bild:

(CHF in Mio.)	2009	2008
Projekte in Arbeit (Sachanlagen)	181.4	248.6
Projekte in Arbeit in Leasing	0.0	0.0
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	0.0	241.5
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	12.3	2.8
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	74.6	44.5
Übrige Finanzanlagen	0.0	1.1
Total	268.3	538.5

In der Position «Projekte in Arbeit (Sachanlagen)» sind CHF 62.2 Mio. für Projekte aus dem Investitionsprogramm «Zürich 2010» enthalten. Davon entfallen CHF 20.2 Mio. auf die Zentralisierung der Sicherheitskontrollen, CHF 12.5 Mio. für den Neubau Dock B, CHF 9.3 Mio. auf Anpassungen am Vorfeld sowie CHF 20.2 Mio. auf weitere Projekte im Rahmen dieses Grossprojektes. Zudem wurden 2009 Investitionen in folgende weitere wesentliche Projekte ausserhalb «Zürich 2010» getätigt:

- Verschiedene werterhaltende Unterhaltsarbeiten an Hochbauten und Anlagen (CHF 16.5 Mio.)
- Verschiedene Restkosten für die Umsetzung von Staff Screening III (CHF 11.6 Mio.)
- Ersatz von Fahrzeugen (CHF 11.0 Mio.)
- Vorfelderweiterungen (CHF 10.5 Mio.)
- Sanierung Parkhäuser (CHF 6.2 Mio.)

In der Position «langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund» sind Neu- und Wiederanlagen von Mitteln des Airport Zurich Noise Fund enthalten.

Konzerngeldflussrechnung

Der Geldzufluss aus Geschäftstätigkeit ging gegenüber dem Vorjahr um CHF 64.2 Mio. auf CHF 350.9 Mio. zurück. Dies ist nebst des tieferen EBITDA auf erhöhten Geldabfluss für Ertragssteuern sowie auf Veränderungen im Nettoumlaufvermögen zurückzuführen. Der Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm beträgt CHF 26.1 Mio. (Vorjahr CHF 35.3 Mio.).

Der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit verminderte sich im Wesentlichen aufgrund geringerer Bautätigkeiten und wegen Erlös aus dem Teilverkauf der Beteiligung an BIAL um CHF 124.4 Mio. und beträgt für das Geschäftsjahr CHF -134.4 Mio. Davon entfallen auf den Geldfluss aus der Investitionstätigkeit Fluglärm (Nettoinvestitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund) CHF -40.0 Mio. (Vorjahr CHF -6.3 Mio.).

Der Geldabfluss aus Finanzierungstätigkeit beträgt für das Jahr 2009 CHF -58.8 Mio. Im Berichtsjahr wurde unter anderem eine Anleihe in der Höhe von CHF 128.0 Mio. zurückbezahlt und eine neue Anleihe mit einem Nominalbetrag von CHF 225.0 Mio. aufgenommen.

Per Ende 2009 verfügt die Gesellschaft über flüssige Mittel in Höhe von CHF 231.7 Mio. (Vorjahr CHF 74.0 Mio.), wovon CHF 7.0 Mio. vom Airport Zurich Noise Fund gehalten werden.

(CHF in 1'000)	2009	2008	Veränderung in %
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	350'933	415'102	-15.5
davon Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm	26'063	35'342	-26.3
Einnahmen Lärmgebühren	32'096	45'526	-29.5
Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen	-6'033	-10'184	-40.8
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-134'437	-258'849	-48.1
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm	-40'019	-6'337	n/a
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-113'649	-139'713	-18.7
Rückzahlung von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	73'630	133'376	-44.8
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-58'769	-164'571	-64.3
Umrechnungsdifferenz auf flüssigen Mitteln	-72	0	n/a
Zu-/Abnahme flüssige Mittel	157'655	-8'318	n/a
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	74'038	82'356	-10.1
Zu-/Abnahme flüssige Mittel	157'655	-8'318	n/a
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	231'693	74'038	212.9
davon Airport Zurich Noise Fund	7'013	22'374	-68.7

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 196.8 Mio. auf CHF 3'559.8 Mio., was insbesondere auf die markante Zunahme der flüssigen Mittel zurückzuführen ist. Das Anlagevermögen erhöhte sich demgegenüber nur leicht. Damit reduzierte sich die Anlagenintensität gegenüber dem Vorjahr von 91.5% auf neu 87.1%.

Das Eigenkapital konnte im Berichtsjahr um CHF 169.5 Mio. gestärkt werden und beträgt neu CHF 1'598.4 Mio. Dies entspricht einem Anteil von 44.9% (2008: 42.5%).

(CHF in 1'000)	in %	2009	in %	2008
Anlagevermögen	87.1	3'100'278	91.5	3'078'684
Umlaufvermögen	12.9	459'477	8.5	284'243
Bilanzsumme	100.0	3'559'755	100.0	3'362'927

Eigenkapital	44.9	1'598'411	42.5	1'428'935
Langfristiges Fremdkapital	39.5	1'406'676	41.6	1'400'458
Kurzfristiges Fremdkapital	15.6	554'668	15.9	533'534
Bilanzsumme	100.0	3'559'755	100.0	3'362'927

Durchschnittlich investiertes Kapital (Capital Employed)	2'753'652	2'637'669
Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROCE)	6.2	7.1

Das langfristige Fremdkapital blieb praktisch unverändert und beläuft sich per 31. Dezember 2009 auf CHF 1'406.7 Mio. Das kurzfristige Fremdkapital erhöhte sich leicht auf CHF 554.7 Mio.

Die Rendite auf dem durchschnittlich eingesetzten Kapital (ROCE) sank von 7.1% auf 6.2%.

Ausblick

Verkehrs- und Ertragsentwicklung

Die Flughafen Zürich AG erwartet vorsichtig, dass sich eine wirtschaftliche Erholung auch positiv auf die Passagiernachfrage auswirken wird. Insgesamt rechnet die Gesellschaft mit einem leichten Anstieg des Passagiervolumens um 3% bis 5%. Bei den Non-Aviation-Erträgen wird mit einer leichten Erholung der Konsumentenstimmung gerechnet.

Betriebskosten

Für das Geschäftsjahr 2010 wird erwartet, dass die Kosten weniger stark ansteigen als die Erträge; vorausgesetzt, dass keine unerwarteten Sicherheitsauflagen umgesetzt werden müssen.

Investitionen

Die Gesellschaft plant 2010 Investitionen in der Grössenordnung von rund CHF 250 bis 300 Mio. zu tätigen. Die grössten Einzelprojekte betreffen den Neubau des Fingerdocks B sowie den Bau des zentralen Sicherheitsgebäudes im Rahmen des Gesamtprojektes «Zürich 2010».

Ergebnis

Ohne ausserordentliche Einflüsse werden EBITDA wie auch EBITDA-Marge voraussichtlich leicht über dem Vorjahr liegen. Auch beim Konzerngewinn erwartet die Gesellschaft, unter Ausklammerung des Gewinnes aus dem Teilverkauf der indischen Beteiligung im Geschäftsjahr 2009, eine positive Entwicklung.

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 ist eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung. Diese 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 Seiten 96 und 97 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 der Teil des Airport Zurich Noise Fund, welcher die Gesellschaft betrifft (siehe Seiten 114 und 115 im Finanzteil dieses Geschäftsberichtes).

Nachfolgend wird zusätzlich eine konsolidierte Sichtweise des Airport Zurich Noise Fund (Anteil Flughafen Zürich AG und Anteil Kanton Zürich) dargestellt.

Die detaillierte Fondsrechnung wird einem Komitee offengelegt, das sich aus Vertretern der Kunden des Flughafens Zürich sowie aus Behördenvertretern zusammensetzt. Das Reglement sowie weitere Informationen über den Airport Zurich Noise Fund (unter anderem eine Darstellung über die finanzielle Entwicklung) sind abrufbar unter www.unique.ch/aznf (ab 15. April 2010 unter www.flughafen-zuerich.ch/aznf).

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

(CHF in 1'000)	2009			2008		
	FZAG	Kanton ZH	Total	FZAG	Kanton ZH	Total
Airport Zurich Noise Fund per 1.1.	161'595	125'838	287'433	248'564	0	248'564
Split per 1.7.2008	0	0	0	-115'400	115'400	0
Anpassung Kanton Zürich ¹⁾	0	80	80	0	0	0
Einnahmen Lärmgebühren	32'096	28'463	60'559	45'526	15'675	61'201
Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	-6'033	0	-6'033	-9'303	0	-9'303
Kosten für formelle Enteignungen ²⁾	-767	-3'835	-4'602	-1'514	0	-1'514
Nettoergebnis vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	186'891	150'546	337'437	167'873	131'075	298'948
Operative Kosten	-4'667	-56	-4'723	-4'331	-54	-4'385
Zinsertrag aus Finanzanlagen	3'377	2'397	5'774	7'727	986	8'713
Marktwertveränderung sowie realisierte Kursverluste/-gewinne Finanzanlagen	-152	486	334	-9'674	-6'169	-15'843
Airport Zurich Noise Fund per 31.12.	185'449	153'373	338'822	161'595	125'838	287'433

¹⁾ Aufgrund eines Restatements (Rechnungslegung des Kantons Zürich wurde per 1.1.2009 geändert) ergibt sich ein neuer Anfangsbestand (Grund: Berücksichtigung der Marchzinsen).
²⁾ Neben den Zahlungen für formelle Enteignungsentschädigungen sind in diesem Betrag auch die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) enthalten (siehe auch Finanzteil auf Seite 113, 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 1'000)						Total	in %
Endverfall	2010	2011	2012	2013	2014ff.		
Bonitätsklasse							
Flüssige Mittel	80'315	0	0	0	0	80'315	23.70
AAA	67'249	27'566	16'980	5'290	0	117'085	34.56
AA+ / AA / AA-	38'202	19'549	22'801	1'528	1'529	83'609	24.68
A+ / A / A-	9'163	15'444	5'065	13'634	0	43'306	12.78
Ohne Rating	4'873	5'385	0	0	0	10'258	3.03
Übrige ¹⁾	4'249	0	0	0	0	4'249	1.25
Total	204'051	67'944	44'846	20'452	1'529	338'822	100.00
in %	60.22	20.05	13.24	6.04	0.45	100.00	

¹⁾ Die Position beinhaltet die Verrechnungssteuer-Forderungen sowie Rechnungsabgrenzungspositionen. Aus abrechnungstechnischen Gründen entsteht zudem jeweils per Bilanzstichtag ein Guthaben oder eine Verpflichtung gegenüber der Flughafen Zürich AG, welche jeweils im Folgemonat liquiditätsmässig ausgeglichen wird.



Ort:
Dock B
Flughafen Zürich

Zeit:
09.15 Uhr (MEZ)

Anwesend:
Marit Cummings

Beruf:
Masterplanerin
Flughafen Zürich AG

Auf der Baustelle von Dock B stelle ich mir im Kopf bereits das fertige, dreistöckige Gebäude mit der neuen Besucherterrasse vor. Mich fasziniert am meisten die Metamorphose vom alten 70er Jahre Betonbau zum modernen leichten Glasspaleis. Die grossen Glasfronten und die Nähe zu den Flugzeugen auf Vorfeldebene machen diesen Platz echt speziell. Vor dem Abflug zuzusehen, wie das Personal das Gepäck im Bug verstaute, das Flugzeug betankt und das Catering anliefert, macht die Zeit vor dem Abfliegen spannend und kurzweilig. Nicht nur die Erscheinung ändert sich drastisch, sondern auch die Nutzung: Es gibt kein Gebäude am Flughafen, das so flexibel und kompakt sein wird wie das Dock B. Ein gutes Beispiel für künftige Neu- und Umbauten am Flughafen Zürich

Marit Cummings



Umweltverantwortung

Neben den wachsenden wirtschaftlichen Anforderungen gehört es zur Aufgabe der Flughafen Zürich AG, im Sinne der Nachhaltigkeit auch gesellschaftliche und ökologische Kriterien zu berücksichtigen. Alle Mitarbeitenden sollen sich ihrer Umweltverantwortung bewusst werden und den Umweltschutz in ihre Aktivitäten einbeziehen. Dazu hat die Flughafen Zürich AG in ihrem Umweltleitbild verbindliche Richtlinien festgehalten. Diese verpflichten das Unternehmen,

- Umweltbelastungen zu vermeiden und zu reduzieren
- die gesetzlichen und behördlichen Vorgaben im Umweltschutz effizient und wirksam zu erfüllen
- sämtliche umweltrelevanten Prozesse zu kennen und zu steuern

Umweltmanagement

Um dieser Verpflichtung nachzukommen, betreibt die Flughafen Zürich AG systematisches Umweltmanagement. Sie ist seit 2001 nach der internationalen Norm ISO 14001:2004 zertifiziert. 2007 mit der zweiten Rezertifizierung und 2009 im Rahmen eines erfolgreichen Überwachungsaudits wurde dieses Engagement bestätigt.

Grundlage für eine realistische Umweltsignifikanzanalyse und die darauf aufbauende Massnahmenplanung ist ein entsprechendes Datenmanagement. Jedes Jahr werden die Umweltdaten flughafenweit gesammelt, erfasst und aufgearbeitet sowie in Form branchenüblicher Kennzahlen systematisch ausgewiesen. Sie stellen die Umweltsituation und die Entwicklung dar. Bis anhin veröffentlichte die Flughafen Zürich AG diese Kennzahlen in Umweltberichten und in der Folge im Nachhaltigkeitsbericht. Nun sind sie Bestandteil des vorliegenden Geschäftsberichtes und auf den nachfolgenden Seiten zu finden.

Anhand dieser Umweltdaten, rechtlichen und behördlichen Forderungen sowie des Umweltleitbilds erstellt die Flughafen Zürich AG für die einzelnen Unternehmensbereiche Umweltportfolios. Darin werden die relevanten Umweltaspekte hinsichtlich Betroffenheit, Einflusspotenzial und Handlungsverpflichtung überprüft und gewichtet. Diese Umweltportfolios bilden die Grundlage zur Massnahmenplanung. Die Umsetzung dieser Massnahmen wird firmenintern begleitet und kontrolliert. Im Rahmen des Umweltmanagements nimmt die Flughafen Zürich AG auf sämtlichen Stufen und in allen Bereichen ihre Umwelt-schutzverantwortung wahr. Linienverantwortliche müssen ihre umweltrelevanten Prozesse beherrschen und weiterentwickeln. In einem Management-Review zuhänden der Geschäftsleitung wird jährlich über die Umsetzung der Massnahmen und die Umweltsituation Rechenschaft abgelegt. Davon ausgehend legt die Geschäftsleitung neue Leitplanken fest.

Umweltbaubegleitung

Die Flughafen Zürich AG betreibt unternehmensweit ein Umwelt-Projektmanagement. Alle Bauprojekte werden hinsichtlich ihrer ökologischen Auswirkungen beurteilt, und zwar sowohl während der Realisierung als auch während ihrer späteren Nutzung. Jedes Bauprojekt erhält eine entsprechende Umwelt-Baubegleitung. Die von der Flughafen Zürich AG festgelegten Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte sind Teil der Submissionsbestimmungen und Werkverträge und gelten grundsätzlich als Umweltstandard für die Realisierungsphase. Je nach Projekt können diese Bestimmungen weiter präzisiert werden.

Umweltkommunikation

Die Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich schafft grossen volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen. Deren Betrieb wirkt sich allerdings auch bedeutend auf die Umwelt aus. Die Flughafen Zürich AG ist bestrebt, das gesellschaftliche Bedürfnis nach Mobilität mit Verantwortung gegenüber der Umwelt in Einklang zu bringen. In einer Ausstellung am Flughafen Zürich sensibilisiert sie für die verschiedenen Umweltthemen und erklärt die getroffenen Massnahmen. Die neun Vitrinen sind als Wanderausstellung konzipiert und an verschiedenen Orten am Flughafen Zürich und in der Region zu sehen. Angaben zum aktuellen Standort gibt es auf www.flughafen-zuerich.ch. Auf dieser Website sind zudem aktuelle Informationen zu den einzelnen Umweltthemen zu finden.

Lärmbelastung

Die Fluglärmbelastung wird primär berechnet, weil eine flächendeckende Messung technisch nicht umsetzbar ist. Die Berechnung des Fluglärms führt die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) aufgrund der effektiven Flugspuren und Flugbewegungen sowie der Emissionsdaten der Flugzeuge durch. In der Folge wird die Lärmbelastung auf Lärmkarten grafisch dargestellt, siehe Grafik. Diese zeigen in den letzten 20 Jahren einen kontinuierlichen Rückgang der Lärmbelastung, obwohl die Zahl der Flugbewegungen zugenommen hat. Die Erklärung dafür steckt in stark verbesserten Triebwerken, die mittlerweile deutlich leiser sind als zuvor.

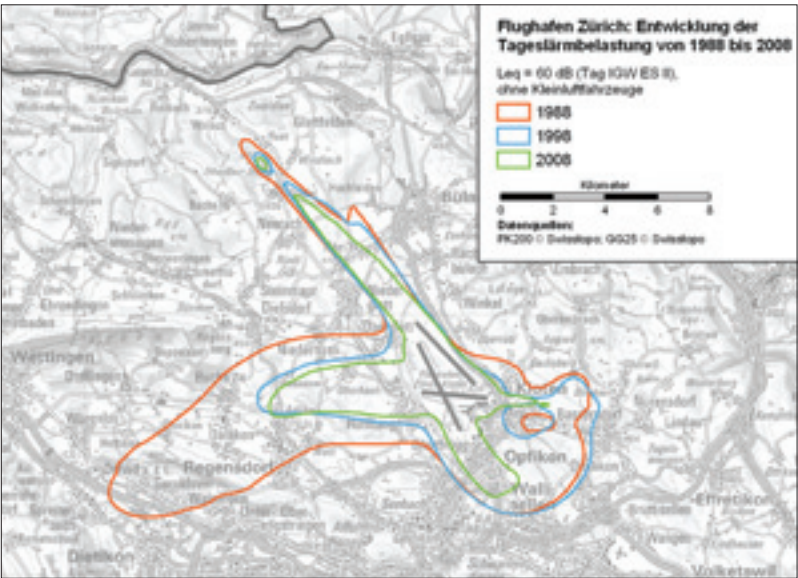
An zehn ortsfesten Lärmmessstationen rund um den Flughafen führt die Flughafen Zürich AG selber punktuelle Messungen durch. Die im Jahr 2008 neu in Betrieb genommene Messanlage erfasst die Lärmbelastung als Leq¹⁾ in dB(A). Die Messresultate werden monatlich im Internet publiziert. Die Tagesfluglärmbelastung an den Messstationen hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur wenig verändert: An den Standorten im Norden, Süden und Westen des Flughafens ist die Belastung leicht zurückgegangen, im Osten ist sie etwa gleich geblieben.

Lärminderung durch Lärmgebühren und Technik

Indem am Flughafen Zürich von den Fluggesellschaften Lärmgebühren erhoben werden, sollen diese dazu angehalten werden, nur noch mit möglichst leisen Flugzeugen nach Zürich zu fliegen. Dazu werden alle Flugzeugtypen in eine der fünf Lärmklassen mit unterschiedlich hohen Gebührenansätzen eingeteilt. Im Jahr 2009 gehörten 89% (2008: 88%) der an- und abfliegenden Flugzeuge am Flughafen Zürich der lärmgünstigsten Klasse 5 an, nur 0.5% (2008: 1.0%) der Klasse 2. Flugzeugtypen der Klasse 1 sind seit Jahren nur vereinzelt am Flughafen Zürich anzutreffen.

Eine noch weitergehende Verbesserung der Lärmsituation wird kurz- und mittelfristig durch technische Weiterentwicklungen an den Triebwerken sowie die aerodynamische Gestaltung²⁾ der Flugzeuge möglich sein. Auch flugbetriebliche Optimierungen wie das kontinuierliche Absinken können Fluglärm reduzieren, sind jedoch aus operationellen Gründen nicht in allen Fällen umsetzbar.

Entwicklung der Tageslärmbelastung



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA100069)

¹⁾ Leq steht für Energieäquivalenter Dauerschallpegel und ist ein Mass für die durchschnittliche Lärmbelastung.
²⁾ Aerodynamische Geräusche tragen vor allem bei Landungen erheblich zum Lärm bei.

Flugrouten und Flugwegabweichungen

Die An- und Abflugrouten am Flughafen Zürich sind so festgelegt, dass Fluglärm über dicht besiedelten Gebieten nach Möglichkeit vermieden wird. Die Einhaltung dieser sogenannten lärmgünstigen Flugrouten wird von der Abteilung Lärmmanagement & Anwohnerschutz über-

wacht. Jede erhebliche Flugroutenabweichung wird untersucht. Liegt kein plausibler Grund vor, wie zum Beispiel das Umfliegen von Gewitterwolken oder die konkrete Anweisung der Flugsicherung, wird mit dem betreffenden Piloten zwecks Detailabklärung Kontakt aufgenommen.

Flugwegabweichungen	2009	2008	2007
Total der registrierten Abweichungen	1'037	881	870
- davon eingeleitete Ermittlungen	304	300	383
Eingestellte Ermittlungen mit Belehrung ³⁾	311	315	344
Aussprache mit Chefpiloten	14	14	8
Meldungen an das BAZL	1	6	2

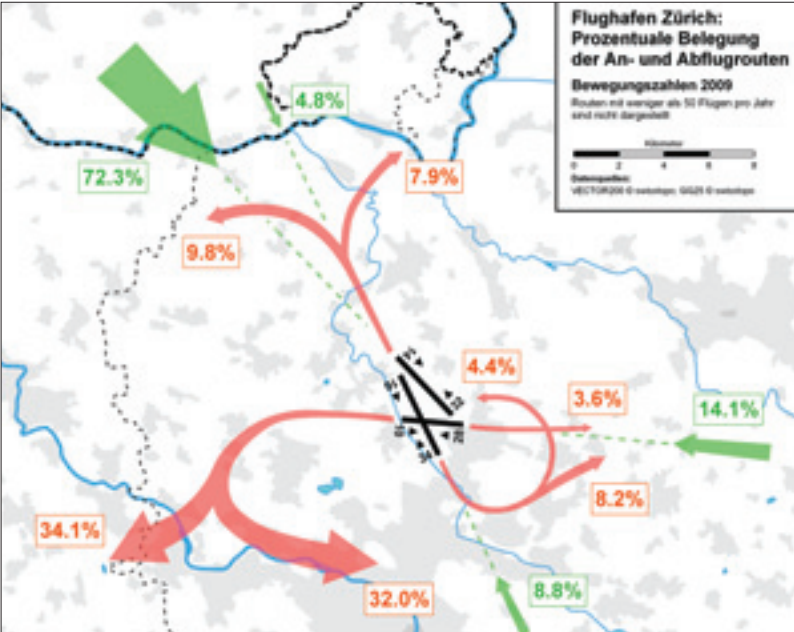
Nachtflüge und Ausnahmewilligungen

Die Zahl der Flugbewegungen und deren Verteilung auf die einzelnen Pisten sind für die Lärmbelastung von zentraler Bedeutung. Vor allem Flüge während der Nachtzeit (22–06 Uhr) bewegen die Anwohner. Diese machten wie im Vorjahr rund 3.5% der Gesamtbewegungen aus. Nur gerade für 77 (2008: 158) Flüge, die während der Nachtflugsperrzeit stattfanden, wurden begründete Ausnahmebewilligungen ausgestellt, siehe Seite 59. Die Flughafen Zürich AG ist bestrebt, die Anzahl Flüge während der Nachtzeit durch weitere Optimierung der Abflugpünktlichkeit zu vermindern.

Kommunikation mit Lärmbetroffenen

Die Flughafen Zürich AG hat es sich zum Ziel gesetzt, über verschiedene Kommunikationswege mit ihren Nachbarn und damit auch mit der Bevölkerung den Dialog zu pflegen. Ein wichtiges Mittel dazu ist das sogenannte «Lärmtelefon». Über die Nummer 043 816 21 31 können Einwohnerinnen und Einwohner direkt und unbürokratisch ihre Anfragen oder Reklamationen an den Flughafen richten. Weitere Kontaktmöglichkeiten gibt es per E-Mail oder auf dem Postweg. Die Mitarbeitenden der Abteilung Lärmmanagement & Anwohnerschutz der Flughafen Zürich AG nehmen sich jeder einzelnen Meldung an und beantworten konkrete Fragen umgehend. Die Eingänge und die Reklamationsgründe werden statistisch erfasst und der Geschäftsleitung rapportiert.

An- und Abflugstatistik



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA100069)

³⁾ Die vom Vorjahr beim BAZL noch hängigen Verfahren sind enthalten.

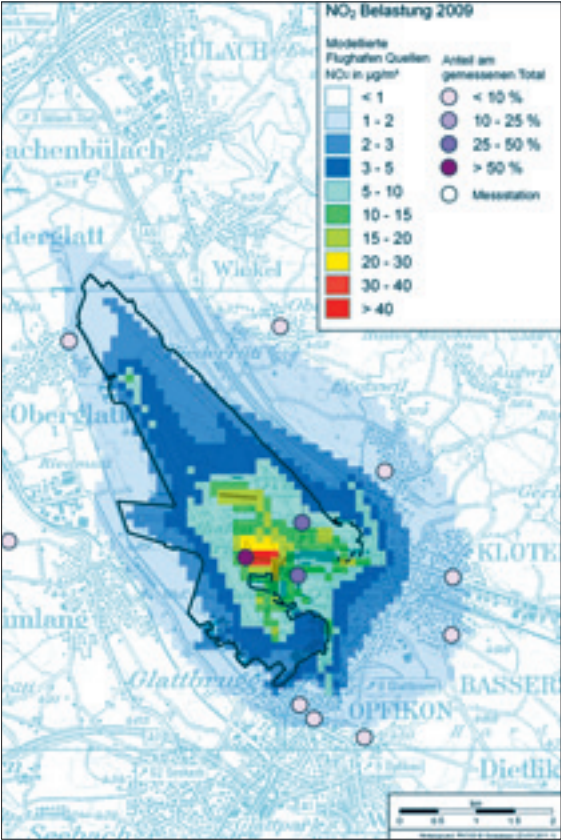
Schadstoff-Emissionen

Stickoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe (VOC, volatile organic compounds), Kohlenmonoxid (CO) und Feinstaub (PM, particulate matter) sind die entscheidenden Luftschadstoffe, die die lokale Luftqualität beeinträchtigen. Mit den neuen Methoden und Anleitungen der ICAO (internationale Zivilluftfahrtkonferenz), die vom Flughafen Zürich massgeblich mit entwickelt wurden, können die Emissionen nun noch präziser berechnet werden. Bei den Stickoxiden macht der Flugbetrieb mit den Flugzeugen am Boden und im Flughafennahbereich den Hauptteil aus (rund 85%). Diese Emissionen haben im letzten Jahr leicht abgenommen, was auf die allgemeine Verkehrsentwicklung zurückzuführen ist. Der behördlich festgelegte Schwellenwert von 2'400 t NO_x aus Flugbetrieb, Abfertigung und Infrastruktur wurde zu rund 43% erreicht.

Regionale Luftbelastung

Die Flughafen Zürich AG lässt die Luftqualität in der Region des Flughafens mit einem Netz von Messstationen durch das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich überwachen. Die Luftqualität bezüglich Stickstoffdioxid und auch Feinstaub ist in den letzten Jahren klar besser geworden; dennoch werden die Grenzwerte punktuell überschritten. Dies ist besonders an dicht befahrenen Strassen zu beobachten. Der Flughafen und der Flugbetrieb haben in der näheren Umgebung nur einen geringen Einfluss auf die Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung. Eine Modellierung des Flughafenbeitrags im Vergleich zur gemessenen Gesamtbelastung zeigt, dass der direkte Beitrag des Flughafens schon in einer Entfernung von wenigen Kilometern sehr klein wird. So trägt der Flughafen in etwa zwei Kilometern Entfernung bereits weniger als 10% zur Stickstoffdioxid-Belastung bei. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass ein Grossteil der Flugzeugemissionen in einer Höhe ausgestossen wird, in der die Emissionen rasch und grossräumig verfrachtet werden.

Einfluss des Flughafens auf die lokale Luftqualität in der Region



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA100069)

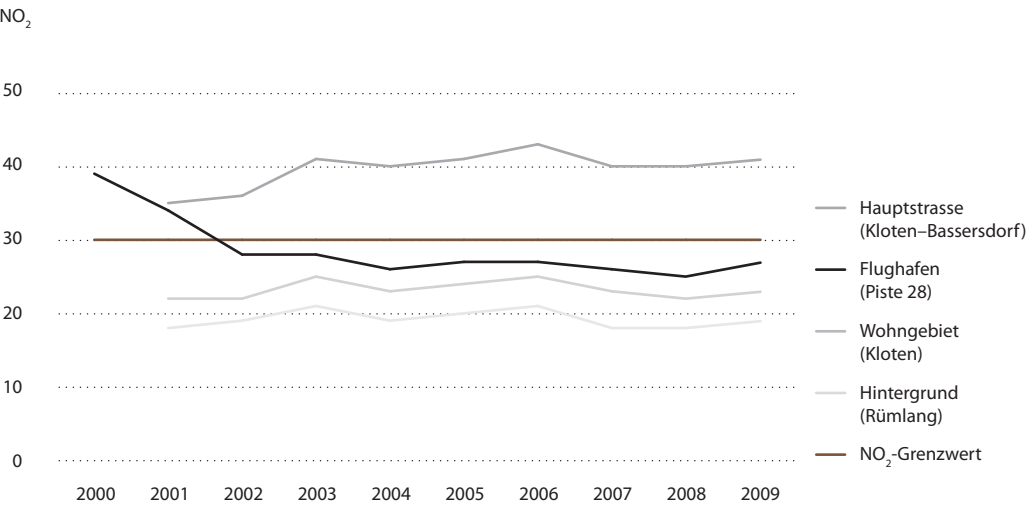
Der Flughafen Zürich erhebt seit 1997 Emissionsgebühren für Flugzeuge. Inzwischen wurden an verschiedenen weiteren Flughäfen in Europa ähnliche Lenkungsinstrumente eingeführt. Mit den anderen schweizerischen Flughäfen hat der Flughafen Zürich Vorbereitungen getroffen, um im Frühjahr 2010 harmonisiert auf das europäische Emissionsgebührenmodell umzustellen. Dieses rückt von fixen Emissionsklassen ab, indem die absolute Emission des Triebwerks mit einem Gebührenansatz multipliziert wird. Der Vorteil: Dieses direkte Verursacherprinzip setzt die entscheidenden Anreize, damit auch kleinere Verbesserungen bei Nachrüstungen geprüft und umgesetzt werden.

Weitere Massnahmen in Umsetzung

Zur weiteren Reduktion der Emissionen sind zusätzliche Massnahmen in Umsetzung. Dazu zählt die Ausrüstung der neuen Flugzeug-Abstellpositionen im Süden mit stationären Anlagen zur Stromversorgung der Flugzeuge. Dadurch werden die Emissionen der Flugzeughilfstriebwerke (APU, auxiliary power unit) weiter reduziert. Damit Maschinen und Fahrzeuge auch luftseitig betankt werden können, wurde eine zweite Erdgastankstelle in Betrieb genommen. Die Programme der Flughafenpartner, zu denen

die Beschaffung von Erdgastraktoren für den Gepäcktransport zählt, werden dadurch unterstützt. Bisherige Massnahmen, zum Beispiel im Bereich der Förderung des öffentlichen Verkehrs, werden fortgeführt. Besonders umweltrelevant ist die Versorgung der Flugzeuge an den Fingerdocks mit zentral produzierter Energie und Klimatisierung. Dank hoher Verfügbarkeit und einer Anschlusspflicht können so bis zu 90 t NO_x und über 30'000 t CO₂ pro Jahr vermieden werden.

Entwicklung der Stickstoffdioxidbelastung in der Region Flughafen (Jahresmittelwerte in µg/m³)



Der Einfluss der Luftfahrt auf das Klima

Der Luftverkehr beeinflusst das Klima vor allem durch die Emission von Kohlendioxid (CO₂). Weitere wesentliche Emissionsstoffe, die zur Veränderung der Atmosphäre beitragen, sind Stickoxide, Wasserdampf und Partikel. Der Anteil des Luftverkehrs an den gesamten globalen, durch den Menschen verursachten CO₂-Emissionen beträgt gemäss dem Intergovernmental Panel for Climate Change (IPCC) rund 2% (mit einer Bandbreite von 1.6 bis 2.8%).

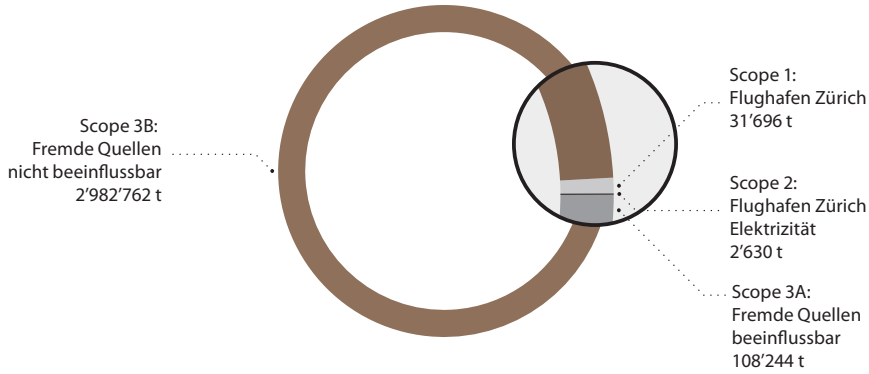
Kohlendioxidemissionen aus dem Flughafensystem Zürich

Die CO₂-Emissionen werden gemäss dem GHG-Protokoll (Greenhouse Gas) aufgeteilt in drei Bereiche: Scope 1 umfasst alle vom Flughafenbetreiber selber betriebenen Emissionsquellen (z.B. Fahrzeuge und Heizzentralen), Scope 2 umfasst die vom Flughafen extern bezogene Energie und Scope 3 alle im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit anfallenden Emissionen (z.B. der Flugbetrieb oder die Abfertigung). Gemäss einer Verfeinerung des ACI (internationaler Flughafenverband) wird dabei noch unterschieden, ob der Flughafen diese Scope-3-Emissionen beeinflussen kann oder nicht. Es zeigt sich, dass im ganzen System internationale Luftfahrt der Flughafen selber nur einen sehr geringen Teil der Emissionen ausmacht.

Beachtliche bisherige Erfolge

Die Flughafen Zürich AG ist sich ihrer Verantwortung um die Folgen des Klimawandels bewusst und hat deshalb im Berichtsjahr eine Klimaschutzstrategie verabschiedet (Auszug): «Die Flughafen Zürich AG als Flughafenbetreiberin ist Teil des Systems Luftverkehr und anerkennt die zunehmende Bedeutung eines langfristigen Klimaschutzes. Wir setzen uns für eine klimaschonende Entwicklung des Luftverkehrs ein. Unser Ziel ist es, unter Berücksichtigung von rechtlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen, die von uns selbst verursachten CO₂-Emissionen weiter zu senken.» Davon abgeleitet werden langfristige, konkrete Ziele und geeignete Massnahmen. Seit 1991 hat der Flughafen Zürich seine CO₂-Emissionen nach Scope 1 und 2 trotz einer Zunahme der Infrastruktur um 40% und des Verkehrs um 60% um über 15'000 t reduziert (-31%).

CO₂-Emissionen Flughafen Zürich nach Scopes



Energieverbrauch

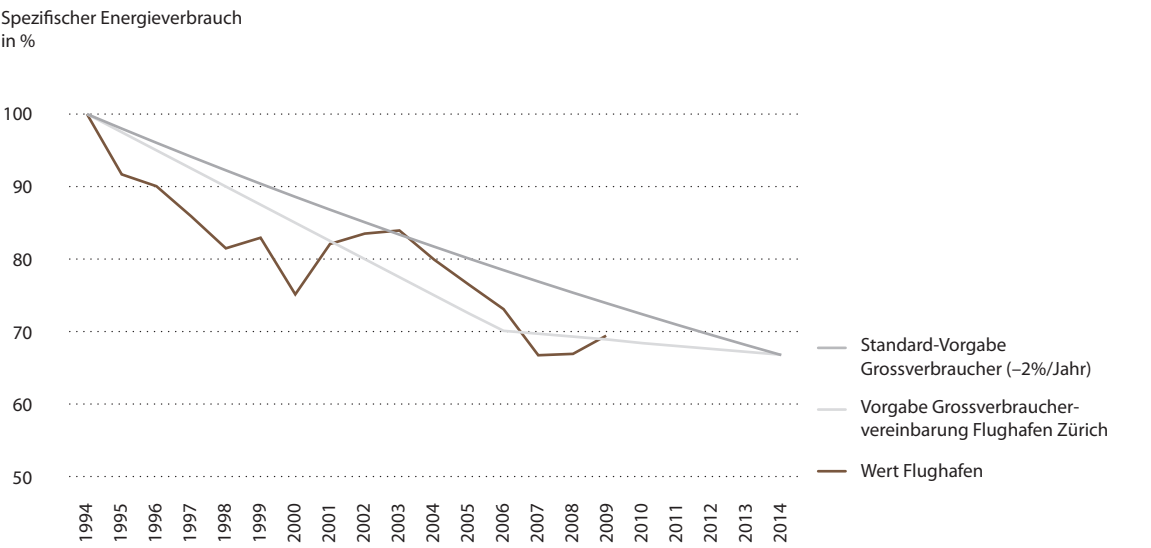
Der Wärmeverbrauch betrug 125'056 MWh (+0.6% gegenüber dem Vorjahr) und der Stromverbrauch 180'415 MWh (–2.4%). Trotz der bedeutenden Zunahme der Gebäudeflächen (Dock E, Airside Center, Airport Shopping) wurde am Flughafen Zürich auch im Berichtsjahr 2009 nicht mehr Energie verbraucht als vor der 5. Bauetappe (Basisjahr 1994, Witterungseinflüsse [Heizgradtage] berücksichtigt). Beispiele zur Reduktion des Energieverbrauchs waren 2009 unter anderem die Isolation der Hallentore der Werft 1, die Optimierung von Verteilleitungen an diversen Boilern sowie Beleuchtungsanierungen. Für die laufende Verbrauchsanalyse und entsprechende Massnahmenplanung zur energetischen Betriebsoptimierung wurden zusätzliche Mitarbeiter eingestellt. Ferner wurde eine Grundlagenstudie zum Thema Fotovoltaik in Auftrag gegeben, die die Eignung sämtlicher Gebäude am Flughafen auf die zukünftige Nutzung von Solarstrom analysierte. Gut die Hälfte aller Dach-

flächen (über 200'000 m²) wäre nutzbar, womit etwa 7% des Gesamtstromverbrauchs am Flughafen gedeckt werden könnten.

Grossverbrauchervereinbarung

In der Grossverbrauchervereinbarung Flughafen Zürich sind die Unternehmen Flughafen Zürich AG, Avireal AG, Acron AG (Hotel Radisson Blu) sowie die SBB eingebunden. Sie sind für den Gebäudebestand am Flughafen verantwortlich. Mit der Baudirektion des Kantons Zürich wurde eine jährliche Abnahme des Gesamtenergieverbrauchs um durchschnittlich 2% bis 2014 in Bezug auf die genutzte Fläche und das Passagieraufkommen vereinbart. Als Vorteil wird den Unternehmen die Eigenverantwortung bezüglich Zielerreichung zugestanden. Im Jahr 2009 musste aufgrund der leicht abnehmenden Passagierzahlen und ungünstigen Witterungsbedingungen eine Abnahme der Energieeffizienz verzeichnet werden.

Entwicklung spezifischer Gesamtenergieverbrauch Flughafen Zürich (Stand 1.1.2010)



Entwicklung Energiebilanz Flughafen Zürich	2009	2008	2007
Am Flughafen genutzte Wärme (MWh/a)	125'056	124'371	111'413
Am Flughafen genutzter Strom (MWh/a)	180'415	184'861	178'719
Total Energieverbrauch (MWh/a)	305'471	309'232	290'132

Wasserverbrauch

Im vergangenen Jahr hat der Flughafen Zürich 527'548 m³ Trinkwasser (–2.6% zum Vorjahr) verbraucht. Zusätzlich wurden 105'744 m³ Grundwasser für die Versorgung in Gebäuden sowie 11'757 m³ Regenwasser für Toiletten-

spülungen genutzt. Insgesamt wurden somit rund 645'049 m³ Frischwasser verbraucht (–0.7%), was einem Verbrauch pro Passagier von 29.4 l entspricht (unverändert zum Vorjahr).

Abfallmengen

Im Jahr 2009 fielen am Flughafen Zürich insgesamt 14'649 t Abfall an (–0.5% gegenüber 2008). Der Kehranteil betrug rund 57%. Rund 38% konnten dem stofflichen Recycling zugeführt werden. Die grössten separat gesammelten Wertstoffe waren Papier/Karton (2'411 t), organische Abfälle (1'306 t) und Holz (564 t). Aus dem Bereich Flugzeugabfertigung/Borddienst wurden durchschnittlich 340 g Abfall pro Passagier entsorgt (Vorjahr 360 g). Die Sammelmenge von PET-Flaschen erreichte mit 168 t einen neuen Höchststand. Die aus der Sicherheitskontrolle stammenden Abfälle (z.B. konfiszierte Flüssigkeiten) machten 272 t aus. Obwohl diese Vorschriften laufend kommuniziert werden, nimmt die Abfallmenge aus diesem Bereich nicht ab. Im November 2009 wurde im Kantonsrat des Kantons Zürich ein Postulat überwiesen, um ein Recycling dieser Abfälle zu ermöglichen, da es sich oft um hochwertige Produkte handelt, welche den Passagieren abgenommen werden.

Das bestehende Abfallkonzept, welches insbesondere die Vorgaben für eine weitgehende Rezyklierung von Wertstoffen beschreibt, erfährt 2010 im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung einige Anpassungen.

Häusliches Abwasser

Das gesamte häusliche Abwasser des Flughafens Zürich (z.B. von WC-Anlagen und Restaurants) wird der Abwasserreinigungsanlage (ARA) Kloten-Opfikon in Glattbrugg zugeleitet. Auch Industrieabwasser wie z.B. vorbehandeltes Abwasser aus dem Werftbetrieb sowie Flugzeugtoilettenabwasser wird dort gereinigt. Die Flughafen Zürich AG ist mit einem Anschlussvertrag an den ARA-Zweckverband Kloten-Opfikon angeschlossen. 2010 soll der bisherige Zweckverband neu organisiert und in eine interkommunale Anstalt überführt werden. Dazu sind Volksabstimmungen der Partnergemeinden Kloten und Opfikon erforderlich.

Enteiserabwasser

Gesamthaft wurden im Winter 2008/2009 2'404 m³ Flugzeugenteisungsmittel (+112% zum Vorjahr) und 1'800 m³ Flächenenteisungsmittel (+138%) verbraucht. Zusätzlich wurden rund 600 t herkömmliche Tausalze im Werkhofareal, auf Strassen und in Parkhäusern verwendet. Als Flächenenteiser für Flugbetriebsflächen wurde ausschliesslich Formiat eingesetzt. Die Flugzeugenteisungsmittel bestehen hingegen aus Propylenglykol. Die unbehandelt abgeschwemmte Menge Kohlenstoff (C) vom bestehenden Vorfeld, von Pisten und Rollwegen betrug im Winter 2008/2009 162 t oder rund 17% der gesamthaft verwendeten Menge (Vorjahr 67 t, 14%). Die starke Zunahme von Enteisierungsmitteln und Tausalzen ist auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse im Winter 2008/2009 zurückzuführen.

Verregnungsanlage

Mit der Verregnungsanlage zur Behandlung von Enteiserabwasser wurden im vergangenen Winter 124'123 m³ Enteiserabwasser behandelt. Mit der Methode der Verregnung werden die im Regenabwasser enthaltenen Enteisierungsmittel während der Bodenpassage auf natürlichem Weg praktisch vollständig abgebaut. Enteiserabwasser mit hoher Kohlenstoff-Konzentration wurde entweder in der eigenen Destillationsanlage aufbereitet und das Glykol dem Recycling zugeführt oder es wurde an die Kläranlage der Stadt Zürich zur weiteren Behandlung geliefert (Produktion von Biogas).

Die Überarbeitung der generellen Entwässerungsplanung (GEP), welche insbesondere das Regen- und Enteiserabwasserkonzept beinhaltet, ist 2009 abgeschlossen worden. In den folgenden Jahren ist unter anderem eine Erweiterung der Verregnungsanlage vorgesehen, um den Anteil an unbehandeltem Enteiserabwasser noch weiter zu senken.

Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich	2008/2009	2007/2008	2006/2007
Flugzeugenteisungsmittel (m³/a)	2'404	1'133	1'012
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig (m³/a)	1'800	758	379
Flächenenteisungsmittel fest (m³/a)	2	0	0
Tausalze für übrige Flächen (t/a)	602	133	86
Unbehandelt abgeschwemmtes Enteiserabwasser (Vorfeld, Pisten und Rollwege, %)	16.7	14	13.7

Naturraum Flughafen

Der Flughafen Zürich dehnt sich auf einer rund 880 Hektar grossen Fläche aus, davon liegen knapp 760 Hektar im nichtöffentlichen Bereich. Mehr als die Hälfte dieser Fläche ist nicht überbaut und wird von der Luftfahrt nicht direkt beansprucht. Zu diesen Grünflächen gehören Naturschutz- und verschiedene Wiesenflächen.

Naturschutzflächen

Zwischen den Pisten 16/34 und 14/32 liegt das 74 Hektar grosse Naturschutzgebiet «Klotener Riet», welches rund 34 Hektar Flachmoorflächen von nationaler Bedeutung mit einschliesst. Zusammen mit den weiteren an den Flughafen angrenzenden Naturschutzgebieten «Altläufe der Glatt», «Bachenbülacher Allmend», «Rütner Allmend» und «Goldentor» bilden sie die Überreste einer ehemaligen grossen Flachmoorlandschaft.

Die typischen Elemente wie z.B. Streuwiesen und sogenannter Bruchwald (teilweise sumpfiger Wald) werden gemäss einem jährlichen Pflegeplan unterhalten. Die Pflegearbeiten führt die kantonale Naturschutzfachstelle in Zusammenarbeit mit dem Grünflächenunterhalt der Flughafen Zürich AG durch.

Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, den Naturwert dieser Flächen zu erhalten. Dem ständig wachsenden Druck auf die Natur wird mit ökologischen Pflege- und Aufwertungsmassnahmen entgegengewirkt. Dennoch können gewisse betriebsbedingte Auswirkungen nicht immer vollständig verhindert, sondern lediglich minimiert werden. Bei Beeinträchtigung von schutzwürdigen Lebensräumen und deren Funktionalität sieht das Gesetz einen angemessenen Ersatz vor. In diesem Zusammenhang hat sich die Flughafen Zürich AG auch an der Neuschaffung und ökologischen Aufwertung von Naturschutzprojekten in der Umgebung des Flughafens beteiligt. Entstanden sind dabei beispielsweise das Naturschutzgebiet «Halbmatt» im Norden des Flughafens oder neu angelegte Flussläufe im Gebiet «Altläufe der Glatt» im Westen des Flughafens.

Grünflächen und Landmanagement

Für den Unterhalt der weiteren Grünflächen ist die Flughafen Zürich AG zuständig. Ziel der Grünflächenpflege ist ein Landmanagement, das die Sicherheit des Flugbetriebs gewährleistet. Die vor rund zehn Jahren eingeführte naturnahe Bewirtschaftung der Grünflächen als extensive Langgraswiesen wirkt sich gleich zweifach positiv aus. Einerseits wird dadurch das Vogelschlagrisiko⁴⁾ reduziert, da Langgraswiesen insbesondere den Greifvögeln die Nahrungssuche erschweren. Andererseits fördert sie die Entstehung einer nährstoffarmen und zusammenhängenden Wiesenlandschaft, wie sie im Schweizer Mittelland immer seltener anzutreffen ist. Die Grünflächen stellen ausserdem die Verbindung isolierter Naturschutzflächen sicher und tragen somit zum Erhalt der biologischen Vielfalt bei, indem sie den biologischen Austausch fördern.

⁴⁾ Der Begriff Vogelschlag beschreibt die Kollision von Greif- und Schwarmvögeln mit Flugzeugen, was meistens kosten- und sicherheitsrelevante Folgen hat.

Umweltkennzahlen

Umweltkennzahlen	2009	2008	2007
NO _x -Emissionen (t)	1'053	1'092	1'012
- davon Flugzeug (t) ¹⁾	907	933	876
VOC-Emissionen (t)	451	380	362
- davon Flugzeug (t)	263	264	250
CO-Emissionen (t)	1'518	1'578	1'476
- davon Flugzeug (t)	1'353	1'381	1'281
PM-Emissionen (t)	22	23	20
- davon Flugzeug (t)	16	16	15
CO ₂ -Emissionen Scope 1 Flughafen Zürich AG ²⁾ (t)	31'696	30'788	25'703
CO ₂ -Emissionen Scope 2 Flughafen Zürich AG ³⁾ (t)	2'630	2'638	2'320
CO ₂ -Emissionen Scope 3 Flughafensystem ⁴⁾ (t)	3'091'006	3'010'480	2'986'142
Gesamtenergieverbrauch (MWh/a)	305'471	309'232	290'132
Gesamtwasserverbrauch (m ³)	645'049	649'707	578'993
Gesamtabfallmenge (t)	14'649	14'730	14'154
- davon Wertstoffe (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz) (%)	38.4	39.8	38.9
Abfälle aus der Sicherheitskontrolle (z.B. Flüssigkeiten) (t)	272	283	338
Abfallmenge pro Passagier (g) ⁵⁾	340	360	370
Anzahl Einwohner ⁶⁾ über Alarmwert für ESII ⁷⁾	nicht verfügbar	3'711	3'331
Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert für ESII	nicht verfügbar	40'474	41'769
Anzahl Einwohner über Planungswert für ESII	nicht verfügbar	103'745	104'660
Monitoringwert Zürcher Fluglärmindex (ZFI)	nicht verfügbar	49'035	46'329
Anzahl Lärmmessstellen (in Betrieb)	10 (9)	10 (9)	10 (9)
Tagesfluglärmbelastung ⁸⁾ am NMT 1/3/6/10 (dB[A]) ⁹⁾	66/58/65/57	67/58/66/57	66/58/65/-
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen/eingeleitete Ermittlungen	1'037/304	881/300	870/383
Anzahl Nachtflugbewegungen (22-06 Uhr)	8'681	9'249	9'028
- davon in der ersten Nachtstunde (22-23 Uhr)	6'686	6'748	6'430
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ¹⁰⁾	77	158	67
- davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	46	38	46
- davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	14	24	6
- davon diverse Ursachen	17	¹¹⁾ 96	15
Schallschutz-Programm 2010: Anzahl sanierter Objekte ¹²⁾	2'420	2'310	2'170
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ¹³⁾	2'977	3'719	3'896

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

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

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

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

⁵⁾ Basis: Abfälle aus dem Bereich Flugzeugabfertigung/Borddienst

⁶⁾ Umhüllende der Tag- und Nachtwerte

⁷⁾ Empfindlichkeitsstufe 2 gemäss eidg. Lärmschutzverordnung LSV, Art. 43

⁸⁾ Energieäquivalenter Dauerschallpegel des Fluglärms am Tag (06-22 Uhr)

⁹⁾ NMT = Noise Monitoring Terminal (Lärmmessstelle), 1 = Rümlang, 3 = Oberglatt, 6 = Glattbrugg, 10 = Nürensdorf

¹⁰⁾ Für dringende Flüge während der Nachtflugsperrezeit können Ausnahmebewilligungen ausgestellt werden

¹¹⁾ Es wurden 54 Bewilligungen für die Fussballeuropameisterschaft EURO 08 ausgestellt

¹²⁾ Anzahl bis dato sanierter Gebäude und Liegenschaften

¹³⁾ Beinhaltet Klagen wie auch Anfragen über Lärmbelastung, Flugspuren, Entwicklung des Flugverkehrs usw.



Ort:
Pistenkreuz
Flughafen Zürich

Zeit:
10.30 Uhr (MEZ)

Anwesend:
Edi Haller

Beruf:
Airport Guide
Flughafen Zürich AG

EIN LEBEN OHNE DEN FLUGHAFEN ZÜRICH,
DAS IST HAT EINFACH NICHTS FÜR MICH.
BIS ZUR PENSIONIERUNG WAR ER 39 JAHRE LANG
MEINE HEIMAT, MEINE FAMILIE. SCHON EIN PAAR
TAGE OHNE DIE LAUTSPRECHERDURCHSAGEN, DIE
FLUGZEUGE UND DAS BUNTE TREIBEN UND MICH
ÜBERKOMMT DAS KRIBBELN. DARUM KANN ICH
ZURÜCK ALS AIRPORT GUIDE. SEITHER ZEIGE
ICH GROSS UND KLEIN MEINE WELT: DIE FASZINATION
DES FLIEGENS. BESONDERS DIE KINDER SIND IM-
MER GANZ AUS DEM HÄUSCHEN, FRAGEN MICH
LÖCHER IN DEN BAUCH. ANDERE GLÜCKEN EINFACH,
DRÜCKEN IHRE NASE PLATT. WENN SIE DANN AM
PISTENKREUZ, MEINEM PERSÖNLICHEN LIEBLING-
PLATZ, EIN 380 TONNEN SCHWERES FLUGZEUG
WIE EINE FEDER ABHEBEN SEHEN, KÖNNEN
SIE AUS DEM STAUNEN NICHT HERAUS.
FÜR MICH IST DAS IMMER WIEDER DER
HÖHEPUNKT MEINER TOUR.

Edi Haller



Corporate Governance

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 Davidoff Group; Präsident des Verwaltungsrates seit GV 2000.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vorsitzender des Aufsichtsrates der Symrise AG, Präsident des Verwaltungsrates der gategroup Holding AG 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 bei der AG Suvretta-Haus.

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.

Elmar Ledergerber

Schweizer; Jahrgang 1944; Dr. oec. HSG, 1998–2009 Stadtrat von Zürich, ab 2002 Stadtpräsident; seit 2009 Präsident Zürich Tourismus; 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), Präsident Stiftung Intercooperation, Stiftungsratspräsident Zürcher Filmstiftung.

Kaspar Schiller

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

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Ulrik Svensson

Schwede; Jahrgang 1961; 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, Verwaltungsratsmitglied bei Imbrex Holding.

Generalsekretär

Thomas Egli

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» Fluglärmerschädigungen zugesichert (siehe dazu Risk Management, Lärmerschädigungen 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 2009 auf CHF 659.6 Mio. 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.

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 Vorsitzende und die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Audit & Finance Committees der CEO, der CFO, der Leiter Finanz- und Rechnungswesen und der Generalsekretär und zu den Sitzungen des Nomination & Compensation Committees der CEO, der Bereichsleiter Services, der Leiter Human Resources und der Generalsekretär beigezogen.

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, Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Segmentberichterstattung).

Nebst der an der SIX kotierten Flughafen Zürich AG, Kloten (Valorenummer 1056796) mit einer Börsenkapitalisierung von CHF 1.9 Mia. 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 Betriebssystem AG	Kloten	CHF 100'000	100% Flughafen Zürich AG
Unique Airports Worldwide AG	Kloten	CHF 100'000	100% Flughafen Zürich AG
Unique Chile S.A.	Santiago de Chile	CLP 4'325 Mio.	100% Unique Airports Worldwide AG

Kapitalstruktur

Das ordentliche Aktienkapital des Unternehmens beträgt CHF 307'018'750. Es ist aufgeteilt in 6'140'375 voll liberierte Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 50. Alle Aktien sind gleichermassen dividendenberechtigt und – soweit sie im Aktienbuch entsprechend eingetragen sind – stimmberechtigt. Es bestehen per Stichtag kein genehmigtes oder bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine und keine ausstehenden Wandelanleihen oder Optionen.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
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	1'612	11'841	650
Freie Reserven	79'246	69'017	80'208
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	129'397	89'565	47'373
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2008/2007/2006	-30'640	-27'627	-18'405
Jahresgewinn	156'118	67'459	60'597
Total Eigenkapital	1'195'102	1'069'624	1'029'792

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 2009 besitzt der Kanton Zürich 33.33% plus eine Aktie und die Stadt Zürich 5.00% der Aktien bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft. Es gibt keine weiteren Aktionäre, welche über eine Beteiligung von mehr als 5% 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% hinaufsetzt. Kontrollwechselklauseln zugunsten von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern bestehen keine.

Beschränkung der Übertragbarkeit von Aktien und Nominee-Eintragungen

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

Die 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.

Corporate Governance

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 Verkehrs-entwicklung, 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 das interne Kontrollsystem geprüft. Im Rahmen der internen Revision, welche als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrates bzw. des Audit & Finance Committees zur Wahrnehmung der Oberaufsicht aus-ge-staltet ist, wurden im Berichtsjahr beispielsweise die Abwicklung der Lärmentschädigungen sowie diverse Sicherheitsaspekte im IT-Bereich überprüft. Es haben auch Nachfolgeaktivitäten zu früheren Prüfungen statt-gefunden. Die interne Revision rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit & Finance Committees.

Geschäftsleitung

Mitglieder

Thomas E. Kern

Schweizer; Jahrgang 1953; Vorsitzender der Geschäfts-leitung (CEO); lic. iur., Berufstätigkeit bei der Interio AG als Expansions- (1984 bis 1985) und als Unternehmens-leiter (1986 bis 2000), als Unternehmensleiter bei Globus-Warenhäuser bis 2001 und als CEO der Globus-Gruppe (2002 bis 2006); Verwaltungsrat seit GV 2006 bis 22. November 2007. Vorsitzender der Geschäfts-leitung 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 Management-ausbildung 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-Organisa-tion, 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, Berufs-tätigkeit 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, Berufstätig-keit als Business Consultant bei Arthur Anderson 1997 bis 1999, Eintritt in die Flughafen Zürich AG (bzw. damals Flughafendirektion Zürich) 1999 und insbeson-dere Leitung des Immobiliengeschäfts; 2005 bis 2008 Chief Financial und Commercial Officer des Flughafens Bangalore, Indien. Wiedereintritt in die Flughafen Zürich AG und Übernahme der Geschäftsleitungsfunk-tion per Juli 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Es bestehen im Berichtsjahr keinerlei Managementver-träge zur Übertragung von Führungsaufgaben an Dritte.

Corporate Governance

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 CHF 428'581 (Vorjahr CHF 324'664) 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 1'377 Aktien (Vorjahr 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 2009 insgesamt 4'144 Aktien der Gesellschaft gehalten.

Von Mitgliedern des Verwaltungsrates sowie diesen nahestehenden Personen werden per 31. Dezember 2009 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 CHF 401'000 (2008: CHF 372'000). Für zusätzliche Dienstleistungen ausserhalb des Revisionsstellenmandates stellte die Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr insgesamt CHF 31'000 (2008: CHF 14'000) 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 www.unique.ch bzw. ab 15. April 2010 auf www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations.

Kontaktadressen

Flughafen Zürich AG
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

Investor Relations:
Michael Ackermann, investor.relations@unique.ch
Ab 15. April 2010 investor.relations@zurich-airport.com

Corporate Communications:
Sonja Zöchling, sonja.zoechling@unique.ch
Ab 15. April 2010 sonja.zoechling@zurich-airport.com



IAN WILMOT

Ort:
VIP Lounge
Flughafen Zürich

Zeit:
20.13 Uhr (MEZ)

Anwesend:
Ian Wilmot

Beruf:
Creative Director

Auf Geschäftsreisen habe ich immer viele Menschen um mich herum. Da bin ich froh, wenn ich ab und zu meine Privatsphäre habe. Genau deswegen mag ich die VIP Lounge am Flughafen Zürich so sehr. Je nach Bedarf wird dieser Ort zu meinem Wohnzimmer oder meinem Arbeitsplatz. Manchmal braucht man einfach einen Drucker oder will noch rasch ein Dokument ins Büro mailen. Mit ihrem fix eingerichteten Arbeitsplatz mit Laptop und Printer bietet die VIP Lounge am Flughafen Zürich echt einen Topservice. Ich habe zwar meistens meinen eigenen Laptop dabei und schätze es, ihn aus Netz ausschliessen zu können. Jetzt geniess ich hier gerade ein Glas Rotwein und lese dazu die Zeitung. Der Wein ist übrigens von hervorragender Qualität. Wann geht nochmal mein Kiezer?

Ian.



Risk Management

Das umfassende Risk Management gehört für die Flughafen Zürich AG zum strategischen Unternehmensziel. In diesem Sinne hat sie 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.

Führungs- und Arbeitsinstrument

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

- Risikopolitische Ziele und Grundsätze
- Risk-Management-Organisation
- Risk-Management-Prozess (Methode zur Risikobewältigung)
- Risikoberichterstattung 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.

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

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

Compliance Management

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

Die Überprüfung auf Übereinstimmung mit den relevanten Gesetzen, Richtlinien und Grundsätzen erfolgt in 34 verschiedenen Themenbereichen. Jeder Themenbereich wird von einer prozessverantwortlichen Fachperson betreut. Jede prozessverantwortliche Person ist innerhalb ihres Themenbereiches zuständig (1) für die zu treffenden Vorkehrungen, beispielsweise die Bereitstellung der Informationen, Richtlinien und allfälliger Checklisten für die Linienverantwortlichen bzw. für die einzelnen Mitarbeitenden, (2) für die Durchführung der im Rahmen der Compliance-Überprüfung vorgesehenen Kontrollen sowie (3) für die systematische Berichterstattung. Die Verantwortung für die Einhaltung der Gesetze, Richtlinien und Grundsätze verbleibt dabei in der Linie. Über die konsequente und einheitliche Umsetzung des Compliance Managements wacht ein in der Unternehmung breit abgestütztes Compliance Steering Committee unter der Leitung des Chief Risk Officers.

Seit dem Jahr 2009 erstellt die Risk-Management-Organisation im Auftrag des Chief Financial Officers und mithilfe der Informationen der Prozessverantwortlichen zweimal pro Jahr ein Compliance Reporting über sämtliche Themenbereiche zuhanden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates.

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 ihre Infrastrukturen nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen:

- 1.1 **Kantonale Initiativen zur Anpassung des Zürcher Flughafengesetzes**
Ende 2009 war einzig noch die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» hängig. Die Behördeninitiative «Beschränkung der Flugbewegungen bei 320'000 pro Jahr und mindestens acht Stunden Nachtsperrezeit» hat der Zürcher Kantonsrat am 23. Februar 2009 mit deutlicher Mehrheit abgelehnt. Die Initiative ist damit definitiv und abschliessend erledigt. Die Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich» («Fairflug-initiative») wurde am 27. September 2009 vom Zürcher Stimmvolk ebenfalls deutlich abgelehnt.

Die im November 2006 von Gemeinden eingereichte Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» verlangt, dass sich der Kanton Zürich beim Bund und im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG gegen Neu- und Ausbauten von Pisten einsetzt. Der Zürcher Regierungsrat empfiehlt die Initiative zur Ablehnung. Der Zürcher Kantonsrat hat am 23. Februar 2009 Unterstützung der Initiative beschlossen. Gegen den Kantonsratsbeschluss wurde von den bürgerlichen Kantonsratsfraktionen das Referendum ergriffen. Gleichzeitig reichte der Verein «Flugschneise Süd – NEIN» (VFSN) ein Referendum mit Gegenvorschlag ein. Gemäss Gegenvorschlag soll sich der Kanton über die Initiative hinaus gegen neue Flugrouten (gegenüber dem Zustand 2000) über dicht besiedeltes Gebiet und gegen den Bau von Schnellabrollwegen einsetzen.

Sowohl der Zürcher Regierungsrat als auch der Kantonsrat haben beschlossen, den Gegenvorschlag aufgrund der Verletzung der Einheit der Materie für teilungültig zu erklären und damit nur die gültigen Teile dem Stimmvolk zur Abstimmung vorzulegen. Gegen den Entscheid hat der VFSN eine Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht. Das Urteil steht noch aus. Damit ist zurzeit noch offen, wann die Volksabstimmung durchgeführt werden kann.

Die umfangreichen Abklärungen im SIL-Prozess haben gezeigt, dass mit einem Flugbetrieb mit vermehrten Landungen von Osten und Starts gegen Norden die Anzahl lärm betroffener Personen mit Fluglärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert gesenkt werden könnte. Bedingung zur Umsetzung von vermehrten Ostanflügen wäre eine Verlängerung der Pisten 28 von heute 2'500 m auf rund 2'950 m. Bei Annahme der Initiative durch das Stimmvolk würde nach geltendem Recht die Verlängerung der Piste 28 verhindert. Bei Annahme des Gegenvorschlags könnten keine neuen Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet eingeführt werden.

- 1.2 **Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)**
Der Regierungsrat hat den Bericht der Volkswirtschafts-direktion zum Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) 2008 verabschiedet. Der vom Regierungsrat bei 47'000 stark belästigten Personen festgelegte ZFI-Richtwert wurde im Jahr 2008 erstmals seit 2000 überschritten: Im vergangenen Jahr fühlten sich insgesamt rund 49'000 Personen vom Fluglärm tagsüber stark belästigt bzw. in der Nacht stark gestört. Gleichzeitig hat der Regierungsrat das bereits 2008 in Auftrag gegebene ZFI-Massnahmenkonzept verabschiedet.

Das ZFI-Massnahmenkonzept besteht aus einem «Massnahmenkonzept Flugbetrieb» und einem «Massnahmenkonzept Raumentwicklung/Wohnqualität».Das «Massnahmenkonzept Flugbetrieb» stützt sich auf technische Fortschritte beim Triebwerksbau und bei den Navigationsstandards. Es listet kurz-, mittel- und langfristig zu realisierende Massnahmen auf wie z.B. Anpassung der Lärmgebühren, Flottenerneuerung und den Erlass von Restriktionen für sogenannte Kapitel-3-Flugzeuge, die nicht mehr den neueren Lärmstandards genügen. Weiter sind verschiedene konkrete operationelle Massnahmen vorgesehen, die eine Verringerung der Streuung auf den einzelnen Flugrouten gewährleisten sollen oder den Einsatz neuer Navigationstechnologien zum Gegenstand haben.

Risk Management

Das «Massnahmenkonzept Raumentwicklung/Wohnqualität» stützt sich auf das Konzept der raumplanerischen Vorsorge für die Flughafenregion. Das Verfahren für die Teilrevision wird Ende 2009 oder Anfang 2010 eröffnet und mit dem Verfahren für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich koordiniert. Im Richtplan soll die neu zu schaffende, sogenannte Abgrenzungslinie (AGL) ergänzend zu den Regelungen der eidgenössischen Lärmschutzverordnung dafür sorgen, dass in Gebieten, in denen der Immissionsgrenzwert (IGW) erreicht bzw. überschritten wird, keine neuen Siedlungsgebiete und keine Neueinzonungen bzw. Um- oder Aufzonungen für Wohnzwecke mehr vorgenommen werden. Langfristig sind alle Wohnungen innerhalb der Abgrenzungslinie mit hochwertigen Lärmschutzmassnahmen auszustatten. Das «Massnahmenkonzept Raumentwicklung/Wohnqualität» sieht deshalb Förderungsmassnahmen bei bestehenden Wohnbauten wie z.B. Beratungsdienstleistungen und die finanzielle Förderung von Pilotprojekten durch den Kanton Zürich vor.

Der Flughafen Zürich ist überrascht, dass der ZFI-Richtwert bereits im Jahr der Volksabstimmung erreicht wurde, was weder die Idee des Kantons noch die Absicht des Stimmvolkes war. Der Flughafen Zürich unterstützte den Kanton bei den Analysen der Ursachen sowie bei der Erarbeitung von möglichen Massnahmen, sieht aber keine Veranlassung, am laufenden Flugbetrieb irgendwelche Änderungen vorzunehmen. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass mittelfristig bei einem weiteren Ansteigen des Monitoringwerts der Kanton Zürich im Verwaltungsrat oder über den Bund vom Flughafen die Umsetzung von Massnahmen verlangt, welche die Entwicklung des Flughafens einschränken könnten.

1.3 Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) als Grundlage für Rechts- und Planungssicherheit
Mit dem SIL und den damit koordinierten Richtplänen stimmen der Bund und die Kantone die Flughafen- und die Siedlungsentwicklung miteinander ab. Im Rahmen der primär durch Fachpersonen der Flughafen Zürich AG erbrachten Facharbeiten zur Erstellung des SIL-Objektblatts führte das BAZL ein umfangreiches Variantenstudium durch. Das UVEK entschied, drei Varianten weiterzuverfolgen (zwei davon auf dem bestehenden Pisten-system, eine mit verlängerten Pisten 28 und 34). Mit dem Entscheid, die Raumsicherung für eine Parallelpiste nicht weiter zu verfolgen, hat das UVEK trotz anderweitiger Empfehlung der beauftragten Raumplanungsgutachter die Variante fallen gelassen, welche langfristig die Nachfrage hätte bewältigen können.

Basierend auf den gewählten Varianten wird das BAZL zusammen mit dem ARE den SIL-Objektblattendwurf erstellen. Anschliessend findet die öffentliche Auflage statt. Das Objektblatt wird gemäss heutiger Planung 2012 vom Bundesrat verabschiedet. Im Objektblatt und dem darauf basierenden Betriebsreglement wird der Entwicklungsspielraum für den Flughafen Zürich festgelegt.

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.

1.5 Regelung der Benützung des süddeutschen Luftraums durch An- und Abflüge von Zürich
Deutschland hat einseitig die Regelung zur Benützung des süddeutschen Luftraums in einer Durchführungsverordnung (DVO) erlassen. Dagegen hat die Schweiz beim Europäischen Gerichtshof eine Beschwerde eingereicht. Das Urteil ist noch ausstehend. Bundeskanzlerin Merkel und Bundespräsident Couchevin vereinbarten am 29. April 2008, dass die Schweiz und Deutschland gemeinsam eine Lärmanalyse zum Flughafen Zürich durchführen. Die Studie, die vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) durchgeführt wurde, konnte im Oktober 2009 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Darin ist festgehalten, dass sich die Schutzzonen nach deutschem Recht allein auf Schweizer Gebiet konzentrieren. Basierend auf der Lärmanalyse und auf den SIL-Varianten werden die beiden Länder nun Gespräche zur Lockerung der DVO aufnehmen. Eine weitere Verschärfung dieser ist derzeit kein Thema. Falls Deutschland dennoch die DVO verschärfen sollte, könnte dies zu weiteren Kapazitätseinschränkungen führen und damit die unternehmerische Entwicklung deutlich beeinträchtigen.

1.6 Rechtsverfahren
Das Bundesverwaltungsgericht hat am 10. Dezember 2009 im Urteil zum vorläufigen Betriebsreglement den heutigen Flugbetrieb (insbesondere die Betriebszeiten und die Pistennutzungen) im Wesentlichen bestätigt. Mehrere Beschwerdeführer haben den Entscheid ans Bundesgericht weitergezogen. Sollte das Bundesgericht in letzter Instanz entgegen unseren Erwartungen Anträgen zur Einschränkung des Flugbetriebs, 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 wurde im Oktober 2008 abgeschlossen und wird im Nationalrat (Erstrat) in der Frühjahressession 2010 behandelt. 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 bringt. 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 Security-Anforderungen
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 verursachte in den Jahren 2007 bis 2009 Investitionskosten von rund CHF 30 Mio. Durch die systematischen Kontrollen sind zudem sowohl die direkten als auch die indirekten Betriebskosten gestiegen.

Die revidierten Sicherheitsvorschriften der EU treten Ende April 2010 in Kraft und werden auch in der Schweiz sofort umgesetzt. Daraus erwachsen neben Erleichterungen auch geringfügige Erschwerungen bei den Sicherheitsmassnahmen. Seit dem versuchten Terroranschlag auf ein im Anflug auf Detroit befindliches Passagierflugzeug im Dezember 2009 steht die Einführung der sogenannten «Body-Scanner» in Europa erneut zur Diskussion. Schliesslich schenken die Regulatoren auch der landseitigen Security, insbesondere Anschlägen mit Autobomben, erhöhte Aufmerksamkeit.

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
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 56% (2008: 53%) der Flugbewegungen und mit rund 59% (2008: 57%) 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.

Risk Management

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 (lärmabhängige Landegebühr 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 CHF 107.7 Mio. 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 CHF 132.3 Mio. 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 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 Enteignungsschädigungen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Case») per 30. Juni 2008 auf insgesamt CHF 759.8 Mio. (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), womit die gesamten Kosten unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offengelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Mio. bis CHF 1.2 Mia. lagen.

Da per Mitte Jahr trotz oben genannter Schätzung von CHF 759.8 Mio. die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall («Negative Case») den Schwellenwert von CHF 1.1 Mia. 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 (CHF 115.4 Mio.). 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% der vereinnahmten Lärmgebühren. Somit erscheint dieser Anteil der Lärmgebühren nicht mehr in der Erfolgsrechnung der Flughafen Zürich AG.

Aufgrund der Lärmkostenschätzung und der Auslösung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich wurde in der Konzernrechnung per 30. Juni 2008 ein Betrag von CHF 125.5 Mio. (Barwert) für formelle Enteignungsschädigungen (Nominalbetrag CHF 150.1 Mio.) 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.

In der Folge korrigierte das Bundesverwaltungsgericht am 26. Mai 2009 einen Entscheid der Eidgenössischen Schätzungskommission vom 17. Dezember 2007, der den massgebenden Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge auf den 1. Januar 1961 festgesetzt hatte. Das Bundesverwaltungsgericht legte diesen Stichtag neu auf den 23. Mai 2000 fest. Die Flughafen Zürich AG hat nach einer detaillierten Prüfung des Urteils entschieden, dieses an das Bundesgericht weiterzuziehen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen geht die Gesellschaft per 31. Dezember 2009 für die gesamten Lärmkosten nach wie vor von der ursprünglichen Schätzung vom 30. Juni 2008 in der Höhe von CHF 759.8 Mio. aus. Dieser Kostenschätzung lagen viele Annahmen, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde. Der Stichtag für die Vorhersehbarkeit im Osten war ebenfalls Teil dieser Annahmen. Per Bilanzstichtag hat die Flughafen Zürich AG insgesamt Kosten für formelle Enteignungen von CHF 233.3 Mio. bilanziert und weist Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 130.8 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Schallschutzkosten von CHF 115.6 Mio. 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 Passagiergebühr von CHF 5.00. 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 zu diesem Zeitpunkt erfolgt eine Passivierung in gleicher Höhe. Für die Verpflichtungen aus Lärmschutzmassnahmen werden angemessene Rückstellungen gebildet. Die Amortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Aufwendungen (Entschädigungen für formelle Enteignungen, Lärmschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten sowie Amortisation) 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 (nach IFRS) und der Einzelabschluss (nach OR) der Gesellschaft negativ beeinflusst werden. In Bezug auf den Konzernabschluss könnten solche negativen Einflüsse die Einhaltung der abgegebenen marktüblichen Finanzkennzahlen auf einzelnen Fremdverbindlichkeiten gefährden.

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 CHF 1.1 Mia. geschaffen wird. Die Generalversammlung vom 11. April 2006 bewilligte auf Antrag des Verwaltungsrates eine genehmigte Kapitalerhöhung im Marktwert von rund CHF 300 Mio., um das Eigenkapital der Gesellschaft zu stärken. Der Gesellschaft flossen Mittel aus dieser Kapitalerhöhung vom 10. Mai 2006 von netto CHF 310.3 Mio. zu. Da die Gesellschaft bis auf Weiteres keine Verwendung für diese Mittel hatte, konnte gleichentags das ausstehende Darlehen gegenüber dem Kanton Zürich von CHF 300 Mio. vorzeitig und ohne Zusatzkosten zurückbezahlt werden. Zudem konnte die Gesellschaft eine für die Abdeckung einer allfälligen Finanzierungslücke notwendige Kreditlimite von CHF 200 Mio. 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 Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten) in einem angenommenen schlechtesten Fall («Negative Case») den Betrag von CHF 1.1 Mia. 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 2009 liegt über dem ursprünglichen Betrag von CHF 1.1 Mia., hat aber keine Auswirkung auf die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich.

5.7.4 Sinkt im Laufe der Verfahren das unter Punkt 5.7.2 erwähnte Risiko definitiv unter den Betrag von CHF 1.1 Mia., 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 CHF 1.1 Mia. zu tragen.

Konzernrechnung gemäss IFRS	
Konzernerfolgsrechnung	82
Konzerngesamtergebnisrechnung	82
Konzernbilanz	83
Veränderung des Konzerneigenkapitals	84
Konzerngeldflussrechnung	85
Anhang der Konzernrechnung	
Segmentberichterstattung	86
Grundsätze der Konzernrechnungslegung	87
Erläuterungen zur Konzernrechnung	96
Bericht der Revisionsstelle	129

Konzernerfolgsrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2009	2008
Erträge aus Lieferungen und Leistungen			
Aviation-Erträge	(1)	505'092	525'689
Non-Aviation-Erträge	(1)	315'115	329'414
Total Erträge		820'207	855'103
Personalaufwand	(2)	-158'416	-152'394
Polizei und Sicherheit		-113'458	-113'016
Unterhalt und Material		-40'697	-43'907
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-38'175	-41'575
Energie und Abfall		-24'553	-25'015
Andere Betriebskosten	(3)	-40'181	-36'057
Andere Aufwendungen/Erträge (netto)	(4)	-2'493	-22'898
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		402'234	420'241
Abschreibungen und Amortisationen	(7)	-189'078	-186'168
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		213'156	234'073
Finanzierungsaufwendungen	(5)	-82'823	-93'277
Übrige Finanzerträge	(5)	5'011	14'064
Anteil an Gewinn/Verlust an assoziierten Gesellschaften	(9)	8'376	-7'612
Gewinn aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften	(9)	95'278	0
Konzernergebnis vor Steuern		238'998	147'248
Ertragssteuern	(6)	-48'388	-25'934
Konzerngewinn		190'610	121'314
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(14)	31.20	19.78
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(14)	31.18	19.77

Konzerngesamtergebnisrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2009	2008
Konzerngewinn		190'610	121'314
Sonstiges Gesamtergebnis			
Veränderung Steuersatz	(18)	0	-330
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern			
- Marktwertanpassungen	(15)	-11'860	-33'803
- Umbuchung in Erfolgsrechnung	(15)	7'926	7'648
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften			
- Marktwertanpassungen		-423	2'950
- Realisierte Verluste		399	1'446
Umbuchung kumulierter Fremdwährungsdifferenzen aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften in Erfolgsrechnung		2'982	0
Umrechnungsdifferenzen	(14)	2'871	-4'571
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		1'895	-26'660
Gesamtergebnis		192'505	94'654

Konzernbilanz

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2009	31.12.2008
Aktiven			
Grundstücke	(7)	109'547	109'547
Hochbauten, Tiefbauten	(7)	2'295'490	2'391'016
Anlagen in Leasing	(7)	56'457	62'337
Projekte in Arbeit	(7)	195'511	93'403
Mobile Sachanlagen	(7)	90'074	91'849
Total Sachanlagen	(7)	2'747'079	2'748'152
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(7)	233'336	238'970
Übrige immaterielle Anlagen	(7)	6'359	9'520
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(9)	15'571	7'952
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	97'922	72'965
Übrige Finanzanlagen	(10)	11	1'125
Anlagevermögen		3'100'278	3'078'684
Warenlager		8'867	8'811
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	80'334	65'823
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(11)	114'687	108'651
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(12)	23'896	26'920
Flüssige Mittel	(13)	231'693	74'038
Umlaufvermögen		459'477	284'243
Total Aktiven		3'559'755	3'362'927
Passiven			
Aktienkapital	(14)	307'019	307'019
Eigene Aktien	(14)	-1'612	-11'841
Kapitalreserven	(14)	587'966	590'584
Hedging Reserven, netto	(14)	-82'524	-78'590
Verkehrswertreserven, netto	(14)	1'453	1'477
Umrechnungsdifferenzen	(14)	1'011	-4'842
Übrige Gewinnreserven	(14)	785'098	625'128
Eigenkapital		1'598'411	1'428'935
Anleihen und langfristige Darlehen	(15)	995'058	992'459
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(15)	58'601	63'536
Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen	(16)	246'354	244'561
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(18)	102'955	96'459
Vorsorgeverpflichtungen	(20)	3'708	3'443
Langfristiges Fremdkapital		1'406'676	1'400'458
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		33'407	50'049
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(15)	194'465	175'839
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(21)	311'155	285'893
Laufende Steuerverpflichtungen		14'512	20'624
Abgrenzung von Erträgen	(19)	1'129	1'129
Kurzfristiges Fremdkapital		554'668	533'534
Total Fremdkapital		1'961'344	1'933'992
Total Passiven		3'559'755	3'362'927

Veränderung des Konzerneigenkapitals

	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Hedging-Reserven, netto	Verkehrswertreserven	Umrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Eigenkapital
(CHF in 1'000)								
Bilanz per 1.1.2008	307'019	-650	590'869	-52'105	-2'919	-271	531'441	1'373'384
Konzerngewinn							121'314	121'314
Veränderung Steuersatz ¹⁾				-330				-330
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern								
- Marktwertanpassungen ²⁾				-33'803				-33'803
- Umbuchung in Erfolgsrechnung ²⁾				7'648				7'648
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften								
- Marktwertanpassungen					2'950			2'950
- Realisierte Verluste					1'446			1'446
Umrechnungsdifferenzen						-4'571		-4'571
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0	0	0	-26'485	4'396	-4'571	0	-26'660
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
Aktienbasierte Vergütungen		1'439	-285					1'154
Bilanz per 31.12.2008	307'019	-11'841	590'584	-78'590	1'477	-4'842	625'128	1'428'935
Bilanz per 1.1.2009	307'019	-11'841	590'584	-78'590	1'477	-4'842	625'128	1'428'935
Konzerngewinn							190'610	190'610
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern								
- Marktwertanpassungen ²⁾				-11'860				-11'860
- Umbuchung in Erfolgsrechnung ²⁾				7'926				7'926
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften								
- Marktwertanpassungen					-423			-423
- Realisierte Verluste					399			399
Umbuchung kumulierter Fremdwährungsdifferenzen aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften in Erfolgsrechnung						2'982		2'982
Umrechnungsdifferenzen						2'871		2'871
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0	0	0	-3'934	-24	5'853	0	1'895
Gesamtergebnis	0	0	0	-3'934	-24	5'853	190'610	192'505
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2008							-30'640	-30'640
Erwerb eigene Aktien		-59						-59
Verkauf eigene Aktien		9'116	-2'487					6'629
Aktienbasierte Vergütungen		1'172	-131					1'041
Bilanz per 31.12.2009	307'019	-1'612	587'966	-82'524	1'453	1'011	785'098	1'598'411

¹⁾ Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 18, Verbindlichkeiten für latente Steuern.

²⁾ Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 5, Finanzergebnis, und Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

Konzerngeldflussrechnung

	Erläuterungen	2009	2008
(CHF in 1'000)			
Konzernergebnis		190'610	121'314
Finanzergebnis, netto	(5)	77'812	79'213
Ertrag aus assoziierten Gesellschaften	(9)	-8'376	7'612
Gewinn aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften	(9)	-95'278	0
Ertragssteuern	(6)	48'388	25'934
Abschreibungen auf Sachanlagen	(7)	179'202	178'021
Amortisationen auf immateriellen Anlagen	(7)	10'586	8'893
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand auf Hoch- und Tiefbauten	(7)	-710	-746
Buchverluste aus Abgängen von Sachanlagen, netto	(4)	2'039	2'535
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1'041	1'154
Zu- (-)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-3'068	-8'676
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		-25'154	12'654
Zu- (+)/Abnahme (-) Vorsorgeverpflichtungen	(20)	265	525
Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen	(16)	-6'033	-10'184
Geldabfluss aus Ertragssteuern		-20'391	-3'147
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		350'933	415'102
davon Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm		26'063	35'342
Einnahmen Lärmgebühren	(17)	32'096	45'526
Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen	(16)	-6'033	-10'184
Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)		-180'949	-249'893
Abgänge von Sachanlagen	(7)	208	4'040
Erlös aus dem Verkauf von assoziierten Gesellschaften	(9)	87'329	0
Kapitaleinzahlung an assoziierte Gesellschaften	(9)	-5'273	-2'783
Investitionen in Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		0	-11'981
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-113'649	-139'713
Veränderung übrige Finanzanlagen		156	-838
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		73'630	133'376
Zinseinnahmen		4'111	8'943
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-134'437	-258'849
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm		-40'019	-6'337
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-113'649	-139'713
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		73'630	133'376
Rückzahlung ausstehende Anleihe	(15)	-128'000	0
Aufnahme neue Anleihe	(15)	222'576	0
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Car Park Lease	(15)	-50'697	-49'008
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(15)	-4'652	-4'418
Rückzahlung KK Personalfonds der Flughafen Zürich AG	(12)	-52	-19
Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2008/2007	(14)	-30'640	-27'627
Erwerb eigene Aktien		-59	-12'630
Verkauf eigene Aktien		6'629	0
Zinszahlungen		-75'400	-72'299
Aktivierte Fremdkapitalkosten	(5)	1'526	1'430
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-58'769	-164'571
Umrechnungsdifferenz auf flüssigen Mitteln		-72	0
Zu-/Abnahme flüssige Mittel	(13)	157'655	-8'318
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	(13)	74'038	82'356
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag	(13)	231'693	74'038
davon Airport Zurich Noise Fund	(13)	7'013	22'374
davon Post- und Bankguthaben	(13)	7'013	19'474

Segmentberichterstattung

	Aviation Flugbetrieb ¹⁾		Aviation Sicherheit		Aviation Fluglärm		Non-Aviation ¹⁾		Eliminierungen		Konsolidiert	
(CHF in Mio.)	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Erträge mit Dritten	331.1	335.7	141.7	143.6	32.3	46.4	315.1	329.4			820.2	855.1
Intersegmentäre Erträge	13.3	10.5					122.7	123.1	-136.0	-133.6		
Total Erträge	344.4	346.2	141.7	143.6	32.3	46.4	437.8	452.5	-136.0	-133.6	820.2	855.1
Segmentergebnis	20.1	10.1	-6.1	-7.4	22.0	39.3	177.2	192.1			213.2	234.1
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)											213.2	234.1
Finanzierungsaufwendungen	-2.7	-3.0			-8.0	-19.2	-9.4	-10.8			-20.1	-33.0
Nicht zugeordnete Finanzierungsaufwendungen											-62.8	-60.3
Übrige Finanzerträge					3.4	6.1					3.4	6.1
Nicht zugeordnete übrige Finanzerträge											1.6	8.0
Anteil an Gewinn und Verlust an assoziierten Gesellschaften							8.4	-7.6			8.4	-7.6
Gewinn aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften							95.3				95.3	0.0
Nicht zugeordnete Ertragssteuern											-48.4	-25.9
Konzerngewinn											190.6	121.3
Total Sachanlagen und immaterielle Anlagen	936.2	928.1	53.4	41.5	235.1	241.1	1'762.0	1'787.0			2'986.8	2'997.7
Finanzanlagen					97.9	73.0					97.9	73.0
Anteile an assoziierten Unternehmen							15.6	8.0			15.6	8.0
Kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel					87.3	88.2					87.3	88.2
Total Segmentaktiven	936.2	928.1	53.4	41.5	420.4	402.3	1'777.6	1'795.0			3'187.6	3'166.9
Nicht zugeordnete kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel											224.7	51.7
Nicht zugeordnete Vermögenswerte											147.5	144.4
Total Vermögenswerte											3'559.8	3'362.9
Total Segmentschulden	63.5	68.1			246.4	244.6	123.5	166.7			433.4	479.3
Nicht zugeordnete Schulden											1'527.9	1'454.7
Total Fremdkapital											1'961.3	1'934.0
Total Investitionen	57.0	98.8	12.6	9.1	74.7	285.8	124.0	144.8			268.3	538.5
Abschreibungen und Amortisationen	54.4	52.2	5.8	5.1	5.6	2.8	123.2	126.0			189.1	186.2
Vollzeitstellen per Stichtag	571	533	17	15	12	11	702	695			1'302	1'254

¹⁾ Die Anteile an assoziierten Gesellschaften sowie die daraus resultierenden anteiligen Gewinne oder Verluste werden neu im Segment Non-Aviation gezeigt. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

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

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 Einschätzungen, 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:

- **IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben**
Der geänderte Standard sieht zusätzliche Angaben über die Ermittlung der Verkehrswerte von Finanzinstrumenten und das Liquiditätsrisiko vor. Die Änderungen verlangen unter anderem eine quantitative Analyse der Ermittlung der Verkehrswerte auf Grundlage einer dreistufigen Hierarchie für jede Klasse von Finanzinstrumenten, welche mit dem Verkehrswert erfasst werden.

- **IFRS 8 Operative Segmente**
IFRS 8 ersetzt den bisherigen Standard IAS 14 «Segmentberichterstattung» und verlangt neu, dass die Segmentberichterstattung nach dem sogenannten Management-Ansatz zu erfolgen hat. Dabei sind die Informationen und Kennzahlen hervorzuheben, die für die Geschäftsführung relevant und für wesentliche Managemententscheidungen wichtig sind. Die Segmentberichterstattung erfolgt dabei unter IFRS 8 nach den Segmenten «Aviation Flugbetrieb», «Aviation Sicherheit» und «Aviation Fluglärm» sowie «Non-Aviation», was den internen Entscheidungs- und Berichterstattungsstrukturen entspricht. In Übereinstimmung mit der internen Berichterstattung wurden die assoziierten Gesellschaften neu dem Segment «Non-Aviation» zugeordnet.

- **IAS 1 (revidiert) Darstellung des Abschlusses**
Der überarbeitete Standard sieht geänderte Bezeichnungen für die Bestandteile der Konzernrechnung vor. Eine wesentliche Änderung besteht in der Einführung einer Gesamtergebnisrechnung, wobei sich das Gesamtergebnis aus sämtlichen Veränderungen des Eigenkapitals, soweit diese nicht aus Transaktionen mit Eigentümern in ihrer Funktion als Eigentümer der Gesellschaft entstehen, zusammensetzt.
- **IAS 23 (revidiert) Fremdkapitalkosten**
Der revidierte Standard verlangt die Aktivierung der Fremdkapitalkosten, soweit sie der Anschaffung oder Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes direkt zurechenbar sind. Ab 1. Januar 2009 ist es deshalb nicht mehr möglich, diese Fremdkapitalkosten direkt der Erfolgsrechnung zu belasten. Die Gesellschaft hat die betroffenen Kosten auch bisher aktiviert.

Mit Anwendbarkeit für Geschäftsjahre beginnend am 1. Januar 2009 publizierte das International Accounting Standards Board (IASB) folgende weitere Interpretationen und Änderungen: IFRIC 13 «Kundentreueprogramme», IFRIC 15 «Verträge zur Erstellung von Liegenschaften», IFRIC 16 «Absicherung einer Nettoinvestition in einem ausländischen Geschäftsbetrieb», IFRIC 18 «Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden», Änderungen zu IFRS 1 «Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards» und IAS 27 «Konzern und separate Einzelabschlüsse nach IFRS», Änderung zu IFRS 2 «Aktienbasierte Vergütung: Ausübungsbedingungen und Annullierungen», Änderungen zu IAS 32 «Finanzinstrumente: Darstellung» und IAS 1 «Darstellung des Abschlusses: Kündbare Finanzinstrumente und Verpflichtungen infolge von Liquidation», Änderungen zu IFRIC 9 «Neubeurteilung eingebetteter Derivate» sowie Änderungen zu IFRSs (Mai 2008).

Die genannten Änderungen und Interpretationen wurden im Geschäftsjahr 2009 erstmals angewendet. Wie bereits im Geschäftsbericht 2008 erläutert, hatten die erwähnten Änderungen und Interpretationen keine unmittelbare Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG.

Einführung von neuen Standards im Jahr 2010 und später

Die folgenden neuen und revidierten Standards und Interpretationen sind bis zum Datum der Genehmigung der Konzernrechnung 2009 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, sodass die erwarteten Effekte, wie sie am Fusse der Tabelle offengelegt werden, lediglich eine erste Einschätzung des Managements darstellen.

Standard/Interpretation	Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG
IFRS 3 rev. - Unternehmenszusammenschlüsse	*	1. Juli 2009 Geschäftsjahr 2010
IAS 27 rev. - Konzern und separate Einzelabschlüsse nach IFRS	*	1. Juli 2009 Geschäftsjahr 2010
Änderungen zu IAS 39 - Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung - Zur Absicherung qualifizierende Grundgeschäfte	*	1. Juli 2009 Geschäftsjahr 2010
IFRIC 17 - Ausschüttung von nicht monetären Vermögenswerten an Eigentümer	*	1. Juli 2009 Geschäftsjahr 2010
Änderungen von IFRSs 2008 - Änderungen zu IFRS 5 - Zur Veräusserung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche	*	1. Juli 2009 Geschäftsjahr 2010
Änderungen von IFRSs (April 2009)	**	1. Juli 2009 Geschäftsjahr 2010
IFRS 1 rev. - Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards	*	1. Januar 2010 Geschäftsjahr 2010
Änderungen zu IFRS 2 - Bilanzierung von aktienbasierten Vergütungen mit Barausgleich	*	1. Juli 2009 Geschäftsjahr 2010
Änderungen von IFRS 1- Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards - Zusätzliche		
Ausnahmen	*	1. Januar 2010 Geschäftsjahr 2010
Änderung zu IAS 32 - Finanzinstrumente: Darstellung - Klassifizierung von Bezugsrechten	*	1. Februar 2010 Geschäftsjahr 2011
IFRIC 19 - Tilgung von Finanzverbindlichkeiten mit Eigenkapitalinstrumenten	*	1. Juli 2010 Geschäftsjahr 2011
IAS 24 (rev. 2009) - Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	**	1. Januar 2011 Geschäftsjahr 2011
Änderungen zu IFRIC 14: IAS 19 - Die Begrenzungen eines Personalvorsorgeaktivums, minimale Beitragspflichten und deren Zusammenhang - Vorauszahlung einer Mindestdotierungsverpflichtung	*	1. Januar 2011 Geschäftsjahr 2011
IFRS 9 - Finanzinstrumente: Bewertung und Klassierung	***	1. Januar 2013 Geschäftsjahr 2013

* 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 % 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 % 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 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 den Umrechnungsdifferenzen im Eigenkapital zugewiesen bzw. belastet.

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

Umsatzerfassung

Erträge werden gemäss IAS 18 dann erfasst, wenn die Dienstleistung erbracht oder die Lieferung erfolgt ist, es hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen anfallen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt. Zudem müssen die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Dienstleistungsempfänger oder Käufer übergegangen sein.

Die Erträge im Segment Aviation Flugbetrieb beinhalten insbesondere die Passagier- und Landegebühen sowie die Erträge aus der Gepäcksortier- und Flugzeugenergieversorgungsanlage. Die Erträge im Segment Aviation Sicherheit enthalten im Wesentlichen die Sicherheitsgebühren beziehungsweise im Segment Aviation Fluglärm die Lärmgebühren. Die Erträge aus der Vermarktung und Vermietung der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen, die Parkererträge, die Erträge aus Miet- und Pachteinnahmen sowie Nebenkostenverrechnungen und die Erträge aus Kommunikationsdienstleistungen stellen die wesentlichen Ertragskomponenten im Segment Non-Aviation dar.

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 einen Zinsaufwand und einen Tilgungsbetrag aufgeteilt. Die Abschreibung der Leasinggegenstände erfolgt über die geschätzte Nutzungsdauer oder die kürzere Leasingdauer. Die Zins- und Abschreibungsanteile werden der Erfolgsrechnung belastet.

Operatives Leasing

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

Finanzergebnis

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

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 rund 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. 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 beschrieben. Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen werden im Buchwert der Sachanlage aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass der Flughafen Zürich AG daraus zukünftig wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird. Eigentliche Unterhalts- und Renovationsaufwendungen werden der Erfolgsrechnung belastet.

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
Mobilien 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 Ä-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 auch 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% und 50% 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 in der Bilanz zum Wert des anteiligen Eigenkapitals ausgewiesen und der anteilige Gewinn oder Verlust der assoziierten Gesellschaft wird erfolgswirksam erfasst.

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an welchen die Unternehmung unter 20% hält, jedoch 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 realisierbare 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 Ermessen des Unternehmens liegen.

Eigene Aktien

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

Dividenden

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

Finanzverbindlichkeiten

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

Rückstellungen

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

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

Rückstellungen für **formelle Enteignungen** werden gebildet für Entschädigungsleistungen, sobald die voraussichtlichen Gesamtkosten aufgrund der letztinstanzlichen Gerichtsentscheide zuverlässig abschätzbar werden (siehe immaterielle Vermögenswerte 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 Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich (BVK) angeschlossen. Aktive Versicherte und Rentner der ehemaligen Flughafendirektion Zürich waren schon seit jeher in dieser Vorsorgeeinrichtung, während die von Flughafen-Immobilien-Gesellschafts-Seite zur Flughafen Zürich AG gekommenen Mitarbeitenden auf den 1. Januar 2000 in die BVK übergetreten sind. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für über 66'000 Angestellte von zürcherischen Gemeinden und dem Kanton Zürich, anderen öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Körperschaften und Anstalten, 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. Dezember 2009 einen Deckungsgrad von 86.2% (Vorjahr 81.0%) auf.

Bis Ende 2002 wurde der Vorsorgeplan mit der BVK als leistungsorientierter 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 «projected 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 kündigen, 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 Notwendige veranlassen wird, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrechtzuerhalten. Die vorerwähnten Anpassungen des Anschlussvertrages und die Erklärungen des Verwaltungsrates bewirken, dass zurzeit kein versicherungstechnisches Risiko oder Anlagerisiko auf den Arbeitgeber übertragen werden kann. Aufgrund dieser Situation sowie der Tatsache, dass die BVK eine unselbstständige Anstalt des kantonalen öffentlichen Rechts ist und mit ihrem dauerhaften Fortbestand (Perennität) gerechnet werden kann, wird der Vorsorgeplan gemäss IAS 19.25 als beitragsorientierter Plan (defined contribution plan) behandelt. Das bedeutet, dass sich die entsprechenden Vorsorgekosten weiterhin 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 Zürich 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 solchen Planänderung erfolgswirksam zu erfassen wäre.

b) Weitere Vorsorgepläne
Die Gesellschaft unterhält im Weiteren folgende Vorsorgepläne:

- Anschlussvertrag mit der Zürich Versicherungsgesellschaft zugunsten der Rentner der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG; diese Versichertengruppe 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 Anlagegewinne und -verluste aus den periodischen Neuberechnungen werden linear über die durchschnittliche Restdienstzeit erfolgswirksam erfasst, soweit sie 10% 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-Method 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

eingebraucht werden soll. Voraussetzung ist, dass der Verkauf sehr wahrscheinlich ist und die Vermögensgegenstände für einen unmittelbaren Verkauf in ihrem gegenwärtigen Zustand bereit sind. Damit ein Verkauf als sehr 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

Bericht über die operativen Segmente wird in Übereinstimmung mit IFRS 8 entsprechend der internen Berichterstattung an den Hauptentscheidungsträger (Chief Operating Decision Maker) der Unternehmung erstattet. Als Hauptentscheidungsträger der Flughafen Zürich AG, der für die wesentlichen Entscheidungen betreffend der Allokation der Ressourcen und die Beurteilung der Leistung der operativen Segmente verantwortlich ist, wurde der Verwaltungsrat identifiziert.

Die Unternehmung verfügt über die folgenden vier berichtspflichtigen Segmente:

Aviation Flugbetrieb

Das Segment 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 Segment 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 Segment die Kosten für alle weiteren flughafenpolizeilichen Aufgaben wie Überwachungspatrouillen, Überwachung von besonders gefährdeten Fluggesellschaften und Personen, Betrieb einer Einsatzzentrale, Ausbildung und weitere sicherheitsrelevante Aufgaben. Die Erträge zur Deckung der Kosten im Segment Sicherheit bilden die pro Passagier erhobenen Sicherheitsgebühren.

Aviation Fluglärm

Sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Erträge und Aufwendungen werden im Segment 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 Parkererträge sowie eine breite Palette von durch die Flughafen Zürich AG angebotenen kommerziellen Dienstleistungen. In der internen Berichterstattung wurde die Systematik der Zuordnung jedes Profit-Centers zu einem Segment gewählt. Falls interne Lieferungen und Leistungen gegenüber einem anderen Segment erbracht werden, werden diese Leistungen als intersegmentäre Erträge oder Aufwandsminderungen verrechnet. Beispielsweise wird das Profit-Center «Information and Communication Technology» (ICT) dem Segment Non-Aviation zugeordnet und die anteiligen Kosten danach verursachergerecht dem Segment Aviation verrechnet. Ebenso sind die Supportbereiche dem Segment Non-Aviation zugeordnet und werden entsprechend weiterverrechnet.

Grundsätze der Segmentberichterstattung

Die Zuordnung der Aktiven und Passiven auf die einzelnen operativen Segmente erfolgt aufgrund der internen Berichterstattung. 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 Segmentschulden beschränken sich auf die Verpflichtungen in Bezug auf die Lärmthematik, die dem Segment 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 entsprechend ihrer Tätigkeit den Segmenten zugeordnet.

Zur Bildung der vorstehenden berichtspflichtigen Segmente wurden keine Geschäftssegmente zusammengefasst.

Die Flughafen Zürich AG erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2009 wurden CHF 2.5 Mio. (2008: CHF 4.4 Mio.) Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht.

Die Flughafen Zürich AG erzielte im Geschäftsjahr 2009 mit der Lufthansa-Gruppe einen Umsatz von rund CHF 295.9 Mio. in den Segmenten Aviation Flugbetrieb, Aviation Sicherheit, Aviation Fluglärm und Non-Aviation.

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 CHF 3.0 Mia. 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 ihre Infrastrukturen 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 CHF 759.8 Mio. (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), womit die gesamten Kosten unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offengelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Mio. bis CHF 1.2 Mia. 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 Enteignungsentschädigungen 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 CHF 1.1 Mia. («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 Schwellen-

wert unterliegt einem jährlichen Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG. Der Schwellenwert per 31. Dezember 2009 liegt über den ursprünglichen CHF 1.1 Mia., hat aber keine Auswirkung auf die Vorfinanzierung des Kantons Zürich.

Da per Mitte 2008 trotz genannter Schätzung von CHF 759.8 Mio. die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall («Negative Case») den Schwellenwert von CHF 1.1 Mia. 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 (CHF 115.4 Mio.). 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.

Aufgrund der Lärmkostenschätzung und der Auslösung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich wurde in der Konzernrechnung per 30. Juni 2008 ein Betrag von CHF 125.5 Mio. (Barwert) für formelle Enteignungsentschädigungen (Nominalbetrag CHF 150.1 Mio.) zurückgestellt. 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%) reduziert in der Erfolgsrechnung erfasst.
- Die Zahlungen für formelle Enteignungen betreffend «neue» Lärmverbindlichkeiten erfolgen zulasten 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 zulasten der entsprechenden separaten Rückstellung.

Am 26. Mai 2009 korrigierte das Bundesverwaltungsgericht einen Entscheid der Eidgenössischen Schätzungskommission vom 17. Dezember 2007, der den massgebenden Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge auf den 1. Januar 1961 festgesetzt hatte. Das Bundesverwaltungsgericht legte diesen Stichtag neu auf den 23. Mai 2000 fest. Die Flughafen Zürich AG hat nach einer detaillierten Prüfung des Urteils entschieden, dieses ans Bundesgericht weiterzuziehen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen geht die Gesellschaft per 31. Dezember 2009 für die gesamten Lärmkosten nach wie vor von der ursprünglichen Schätzung vom 30. Juni 2008 in der Höhe von CHF 759.8 Mio. aus. Dieser Kostenschätzung lagen viele Annahmen, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde. Der Stichtag für die Vorhersehbarkeit im Osten war ebenfalls Teil dieser Annahmen. Per Bilanzstichtag hat die Flughafen Zürich AG einen immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 233.3 Mio. aktiviert und weist Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 130.8 Mio. sowie Rückstellungen für ausstehende Schallschutzkosten von CHF 115.6 Mio. aus.

Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund künftiger Rechtsprechung im schlechtesten Fall («Negative Case») unter den anwendbaren Schwellenwert sinken, wird die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 hinfällig. 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.

Konzernerfolgsrechnung

1) Erträge aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in 1'000)	2009	2008
Passagiergebühren	173'044	176'807
Landegebühren	77'453	79'630
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	26'150	26'383
Übrige Erträge	16'224	15'270
Flugzeugenergieversorgungsanlage	10'483	11'300
Frachterträge	6'999	7'755
Treibstoffgebühren	6'352	6'549
Parkgebühren	5'790	5'088
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'113	4'138
Emissionsgebühren	2'916	3'042
PRM-Gebühren	1'707	0
Debitorenverluste	-100	-271
Total Erträge Aviation Flugbetrieb	331'131	335'691
Sicherheitsgebühren	140'298	142'127
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'395	1'435
Total Erträge Aviation Sicherheit	141'693	143'562
Lärmgebühren	32'268	46'436
Total Erträge Aviation Fluglärm	32'268	46'436
Total Aviation-Erträge	505'092	525'689
Retail und Duty Free	71'562	79'493
Parkingserträge	61'959	64'407
Werbeflächen und Promotion	13'112	12'886
Food und Beverage	11'215	11'405
Übrige Kommerzerträge	12'222	12'859
Total Kommerz- und Parkingserträge	170'070	181'050
Mieterträge und Pachtzinsen	85'589	82'144
Energie- und Nebenkostenverrechnung	26'066	25'487
Reinigung	3'591	3'511
Dienstleistungserträge	2'118	5'497
Messen und Events	0	314
Total Erträge aus Liegenschaftenbewirtschaftung	117'364	116'953
Kommunikationsdienstleistungen	13'250	12'988
Übrige Dienstleistungen	7'338	9'163
Conference Center	152	3'050
Aktivierte Eigenleistungen ¹⁾	7'085	6'275
Debitorenverluste	-144	-65
Total Erträge aus Dienstleistungen	27'681	31'411
Total Non-Aviation-Erträge	315'115	329'414
Total Erträge	820'207	855'103

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.

Gebühr zur Hilfeleistung an PRM

Die Flughafen Zürich AG ist seit dem 1. November 2009 für die Abfertigung von Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (Passengers with Reduced Mobility – PRM) verantwortlich. Die Verantwortlichkeit begründet sich auf der europäischen Verordnung (EG) 1107/2006, die aufgrund von bilateralen Verträgen per 1. November 2009 auch in der Schweiz Gültigkeit erlangt hat. Mit der termingerechten Umsetzung der Verordnung wurden die verbindlichen Qualitäts-, Ausbildungs- und Informationsstandards in der Abfertigung von PRM auch am Flughafen Zürich implementiert.

Zur Refinanzierung der Dienstleistung hat die Flughafen Zürich AG ab diesem Datum eine neue operationelle Gebühr zur Hilfeleistung an PRM nach den Vorgaben der Art. 32ff VIL (Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt) eingeführt. Die Gebühr beträgt CHF 1.00 und wird für jeden Passagier erhoben, der am Flughafen Zürich mit einem kommerziellen Flug abfliegt. Die Gebühr wird den Fluggesellschaften entsprechend in Rechnung gestellt.

Die Gebühr bezieht alle mit der neuen Dienstleistung verbundenen Investitions- und Betriebskosten ein. Sie wurde streng kostenbezogen kalkuliert und steht in keiner Verbindung mit anderen Dienstleistun-

Die Erträge aus der PRM-Dienstleistung und die dazugehörenden Kosten stellen sich für das Geschäftsjahr 2009 (nur zwei Monate) wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2009	2008
PRM-Gebühren	1'707	0
Total Erträge	1'707	0
Fixe Servicekosten (Dienstleistungsanbieter)	-548	0
Variable Servicekosten (Dienstleistungsanbieter)	-998	0
Andere Betriebskosten	-207	0
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	-46	0
Abschreibungen ¹⁾	0	0
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-46	0
Kalkulatorische Zinsen und Steuern ¹⁾	9	0
Ergebnis	-37	0

¹⁾ Im Berichtsjahr sind keine Belastungen aus Abschreibungen und kalkulatorischen Zinsen im PRM-Abschluss enthalten. Die Investitionen zur Umsetzung sind noch im Gange und werden im Geschäftsjahr 2010 aktiviert. Abschreibungen und kalkulatorische Zinsen werden somit ab dem Geschäftsjahr 2010 erstmals im PRM-Abschluss ausgewiesen.

2) Personalaufwand

(CHF in 1'000)	2009	2008
Löhne und Gehälter	125'001	118'129
Personalvorsorgekosten		
- für leistungsorientierte Pläne ¹⁾	109	117
- für beitragsorientierte Pläne	11'066	10'266
Sozialversicherungsbeiträge	13'315	13'295
Übriger Personalaufwand	8'925	10'587
Total Personalaufwand	158'416	152'394
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen)	1'292	1'213
Personalbestand per 31.12. (Vollzeitstellen)	1'302	1'254
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle	122	122

¹⁾ Siehe Ziffer 20, Vorsorgeverpflichtungen.

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) respektive

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 als 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	2009	2008	2008	Durchschnittlicher Wert pro Aktie für Geschäftsjahr 2008
	CHF in 1'000	CHF in 1'000	Stück	
Mitarbeiter	55	54	207	266.75
Mitglieder der Geschäftsleitung	428	325	1'315	258.25
Mitglieder des Kaders	660	659	2'077	258.25
Anpassung Ausgabewert im Folgejahr an Börsenkurs ¹⁾	-108	58		
Total	1'035	1'096	3'599	

¹⁾ Der Ausgabewert der Aktien für den Bonusanteil des Geschäftsjahres 2008 lag im Mai 2009 (Gewährungszeitpunkt) um CHF 0.11 Mio. tiefer als der Abgrenzungsbetrag des Bonusteils für das Geschäftsjahr 2008 per Jahresende 2008.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Erreichungsgrad des Unternehmensergebnisses respektive der persönlichen Zielerreichung wurde der Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2009 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 3'496 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 1'000)	2009	2008
Dienstleistungen Schutz & Rettung	21'000	21'100
Versicherungen	4'266	5'479
Miet- und Benutzungsaufwendungen	6'640	3'006
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen	1'546	0
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	2'282	2'229
Weitere Betriebskosten	1'772	2'167
Kommunikationsaufwendungen	1'670	1'771
Passagierdienste	1'005	305
Total andere Betriebskosten	40'181	36'057

4) Andere Aufwendungen/Erträge, netto

(CHF in 1'000)	2009	2008
Andere Erträge	325	1'450
Andere Aufwendungen	-2'818	-24'348
Total andere Aufwendungen/Erträge, netto	-2'493	-22'898

Die anderen Erträge beinhalten unter anderem:
2009: CHF 0.1 Mio. Konkursdividende Swissair (2. Abschlagszahlung).
2008: CHF 0.8 Mio. Konkursdividende Swissair (1. Abschlagszahlung).

Die anderen Aufwendungen beinhalten unter anderem:
2009: CHF 2.0 Mio. Buchverluste aus Anlageabgängen.
2008: CHF 21.3 Mio. Rückzahlung an Swissair-Liquidator sowie CHF 2.5 Mio. Buchverluste aus Anlageabgängen.

5) Finanzergebnis

(CHF in 1'000)	2009	2008
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	63'943	61'250
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	-1'526	-1'430
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	62'417	59'820
Leasingzins	2'700	2'998
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	3'325	2'559
Übrige Zinsaufwendungen	33	0
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	1'088	5'253
Total Zinsaufwand	69'564	70'630
Verlust auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund ¹⁾	128	14'070
Übriger Finanzaufwand	4'763	3'346
Währungsverluste	542	101
Zinsaufwand Aufzinsung langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen	7'826	5'130
Finanzierungsaufwendungen	82'823	93'277
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	-3'383	-6'073
Zinsertrag Post- und Bankguthaben/Darlehen	-301	-2'624
Verzugszinsen	-5	-11
Total Zinsertrag	-3'689	-8'708
Gewinn auf zum Handel gehaltenen Derivaten (Marktwertänderung Zins-Absicherung)	-1'084	-5'004
Währungsgewinne	-201	-319
Übrige Finanzerträge	-37	-33
Total Finanzerträge	-5'011	-14'064
Total Finanzergebnis	77'812	79'213

¹⁾ Inklusive Abschreibung Sigma Finance Corp. im Jahr 2008 (CHF 11.4 Mio.).

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2009 mit einem Durchschnittszinssatz von 5.36% errechnet (Vorjahr 5.60%).

Der von der Unternehmung gehaltene Zinssatz-Swap über CHF 300 Mio. ist am 16. März 2009 ausgelaufen.

6) Ertragssteuern

(CHF in 1'000)	2009	2008
Steuern des laufenden Jahres	40'878	18'975
Steuern der Vorjahre	0	-1'560
Total laufende Ertragssteuern	40'878	17'415
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	0	-2'576
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	7'510	11'095
Total latente Ertragssteuern	7'510	8'519
Total Ertragssteuern	48'388	25'934

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in 1'000)	2009	2008
Gewinn vor Ertragssteuern	238'998	147'248
Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz von 20.5%	48'995	30'186
Nicht steuerbare Erträge	-435	0
Anpassung latente Steuern aufgrund Anpassung Steuersatz	0	-2'576
Auflösung Steuerabgrenzung aus Vorjahren	0	-1'560
Verzicht auf Aktivierung von Verlustvorträgen	0	137
Verschiedene Überleitungsposten	-172	-253
Total Ertragssteuern	48'388	25'934

Konzernbilanz

7) Entwicklung Anlagevermögen

(CHF in Mio.)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Anlagen in Leasing	Projekte in Arbeit	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Übrige immaterielle Anlagen	Beteiligung an assoziierten Gesellschaften	Langfristige Finanzanlagen Airport Zürich Noise Fund	Übrige Finanzanlagen	Total
Anschaffungswerte													
Eröffnungsbilanz per 1.1.2008	112.2	1'286.8	3'600.4	91.6	103.5	213.3	5'407.9	0.2	76.6	17.4	126.1	0.3	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		-8.5		-50.4	-0.3	-176.1
Reklassierung							0.0				-51.5		-51.5
Transfers	1.0	106.2	123.5		-258.7	25.0	-2.9		2.9				0.0
Marktwertanpassung							0.0				4.3		4.3
Umrechnungsdifferenzen							0.0			-4.6			-4.6
Schlussbilanz per 31.12.2008	109.5	1'348.8	3'665.2	91.6	93.5	227.9	5'536.5	241.8	71.0	15.6	73.0	1.1	5'938.9

Eröffnungsbilanz per 1.1.2009	109.5	1'348.8	3'665.2	91.6	93.5	227.9	5'536.5	241.8	71.0	15.6	73.0	1.1	5'938.9
Änderung Konsolidierungskreis							0.0			-2.1		-1.1	-3.2
Zugänge					181.4		181.4			12.3	74.6		268.3
Abgänge		-0.2	-120.7		-0.1	-6.5	-127.4		-1.4	-13.2			-142.0
Reklassierung							0.0				-49.1		-49.1
Transfers		23.3	36.0		-79.2	18.1	-1.8		1.8				0.0
Marktwertanpassung							0.0				-0.6		-0.6
Umrechnungsdifferenzen							0.0			3.4			3.4
Schlussbilanz per 31.12.2009	109.5	1'371.9	3'580.5	91.6	195.6	239.5	5'588.6	241.8	71.4	16.0	97.9	0.0	6'015.7

Wertberichtigungen													
Eröffnungsbilanz per 1.1.2008	0.0	594.0	1'968.7	23.5	0.1	129.5	2'715.8	0.0	63.9	0.0	0.0	0.0	2'779.6
Zugänge		37.7	116.7	5.8		17.8	178.0	2.8	6.1	7.6			194.5
Transfer			1.9			-1.9	0.0						0.0
Abgänge		-42.3	-58.7			-9.3	-110.2		-8.5				-118.7
Schlussbilanz per 31.12.2008	0.0	589.4	2'028.6	29.2	0.1	136.1	2'783.5	2.8	61.5	7.6	0.0	0.0	2'855.4

Eröffnungsbilanz per 1.1.2009	0.0	589.4	2'028.6	29.2	0.1	136.1	2'783.5	2.8	61.5	7.6	0.0	0.0	2'855.4
Zugänge		39.9	114.2	5.9		19.2	179.2	5.6	5.0	-4.8			185.0
Transfer							0.0						0.0
Abgänge		-0.2	-119.2			-5.9	-125.3		-1.4	-2.4			-129.1
Schlussbilanz per 31.12.2009	0.0	629.1	2'023.6	35.1	0.1	149.4	2'837.4	8.4	65.1	0.4	0.0	0.0	2'911.3

Zuwendungen der öffentlichen Hand													
Schlussbilanz per 31.12.2007	0.0	0.1	5.4	0.0	0.0	0.0	5.6	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	4.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.9
Abgänge		-0.0	-0.7				-0.7						-0.7
Schlussbilanz per 31.12.2009	0.0	0.1	4.1	0.0	0.0	0.0	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2

Nettobuchwert per 31.12.2007	112.2	692.6	1'626.3	68.1	103.5	83.7	2'686.4	0.2	12.7	17.4	126.1	0.3	2'843.0
Nettobuchwert per 31.12.2008	109.5	759.2	1'631.8	62.3	93.4	91.8	2'748.1	239.0	9.5	8.0	73.0	1.1	3'078.7
Nettobuchwert per 31.12.2009	109.5	742.7	1'552.8	56.5	195.5	90.1	2'747.1	233.4	6.3	15.6	97.9	0.0	3'100.3

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

Leasingtransaktion 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 2009 von CHF 156.5 Mio. (31. Dezember 2008: CHF 167.7 Mio.) bleibt während der gesamten Laufzeit bei der Gesellschaft. Die Rückzahlung (Amortisation) des zugeflossenen Kapitals erfolgt seit 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 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 CHF 125.5 Mio. (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 Höhe von CHF 115.4 Mio., 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

Die Flughafen Zürich AG erstellt jährlich eine Kontrollrechnung auf Unternehmensstufe um festzustellen, ob Indikatoren einer nachhaltigen Wertschöpfung vorliegen. Als Grundlage dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG. Die Kontrollrechnung per 31. Dezember 2009 zeigt, dass keine solchen Indikatoren vorliegen.

Der Kontrollrechnung liegen folgende Annahmen zugrunde:

- ein Diskontierungszinssatz von 7.5%
- Zürich behält den Hub-Status
- das Lokal-Passagieraufkommen wächst mittel- und langfristig doppelt so schnell wie das prognostizierte Bruttoinlandprodukt (BIP) der Schweiz

8) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 17, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	80'334	65'823
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 17, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	97'922	72'965
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	178'256	138'788

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 2009 zwischen 0.375% und 4.375% (2008: zwischen 1.26% und 4.375%). Siehe auch Ziffer 12, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund.

- das Wachstum bei den Flugbewegungen verläuft unterproportional zum Passagierwachstum
- mit den Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens soll man sowohl dem heutigen Qualitätsstandard sowie den heute bekannten EU-Kompatibilitätsanforderungen gerecht werden

Abschreibungen und Amortisationen

Mit den Abschreibungen und Amortisationen auf Sachanlagen und immateriellen Anlagen von CHF 189.8 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF -0.7 Mio. verrechnet.

9) Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Bangalore International Airport Ltd., Bengaluru (Indien)		
Kapital: INR 3'846 Mio. (Vorjahr INR 3'846 Mio.) / Beteiligungsquote 5.0% (Vorjahr 17.0%)	3'273	5'850
Unique Chile S.A., Santiago de Chile (Chile)		
Kapital: CLP 4'325 Mio. (Vorjahr CLP 253 Mio.) / Beteiligungsquote 100.0% (Vorjahr 48.0%) ¹⁾	0	2'102
A-port S.A., São Paulo (Brasilien)		
Kapital: BRL 117 Mio. (Vorjahr BRL 52 Mio.) / Beteiligungsquote 15.0% (Vorjahr 15.0%)	11'219	0
A-port Operaciones S.A., Santiago de Chile (Chile)		
Kapital: CLP 1'328 Mio. (Vorjahr CLP 254 Mio.) / Beteiligungsquote 32.6% (Vorjahr 32.6%)	1'079	0
Administradora Unique IDC C.A., Porlamar (Venezuela)		
Kapital VEB 25 Mio. (Vorjahr VEB 25 Mio.) / Beteiligungsquote 49.5% (Vorjahr 49.5%)	0	0
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Porlamar (Venezuela)		
Kapital VEB 10 Mio. (Vorjahr VEB 10 Mio.) / Beteiligungsquote 49.5% (Vorjahr 49.5%)	0	0
Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	15'571	7'952

¹⁾ Die Gesellschaft Unique Chile S.A. wurde im Geschäftsjahr 2009 vollkonsolidiert.

Indien

Die Flughafen Zürich AG war bis am 29. Dezember 2009 mit 17% am Aktienkapital der Eigentümer- und Betreibergesellschaft des im Mai 2008 eröffneten Greenfield-Flughafens in Bengaluru (Indien), der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt. Nach dem Ende 2009 erfolgten anteiligen Verkauf von 12% des Aktienkapitals von BIAL (Verkaufsgewinn CHF 95.3 Mio. vor Steuern) ist die Gesellschaft per Bilanzstichtag noch mit 5% am indischen Flughafenbetreiber beteiligt. Zudem ist sie über einen Operations-, Management- und Service-Level-Vertrag (OMSA) nach wie vor für den Betrieb des Flughafens verantwortlich. Aus diesem Vertrag fliessen der Flughafen Zürich AG entsprechende Erträge zu. 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.

Im Rahmen der Vereinbarung mit dem Käufer der 12% an BIAL hat die Flughafen Zürich AG im Zeitraum vom 24. Mai 2011 bis zum 30. September 2014 das Recht, die verbleibenden 5% an BIAL zu verkaufen. Per Bilanzstichtag beträgt der Verkehrswert dieser Put-Option annähernd null. Dem Käufer wurde im Gegenzug ein Vorkaufsrecht an den verbleibenden 5% zum jeweiligen Marktpreis eingeräumt.

Lateinamerika

Aufgrund der Zusammenarbeit mit der brasilianischen Camargo Corrêa Gruppe und der chilenischen Gestion e Ingenieria S.A. (IDC) unter dem Joint Venture «A-port» erfolgte in den Geschäftsjahren 2008 und 2009 eine Neustrukturierung der südamerikanischen Beteiligungen (mit Ausnahme von Venezuela). Mit Abschluss der Neuorganisation im Geschäftsjahr 2009 wird die Gesellschaft Unique Chile S.A. vollkonsolidiert. Die Auswirkungen auf die Konzernrechnung sind unwesentlich. Sämtliche Aktivitäten der Flughafen Zürich AG in Lateinamerika (mit Ausnahme von Venezuela) werden

durch die Unique Chile S.A. gehalten. Zwecks konsequenter Trennung von finanziellen Beteiligungen und dem Management von Operationen wurden die folgenden zwei Hauptgesellschaften 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% an A-port S.A. Die bestehenden Beteiligungen an den chilenischen Flughäfen in Puerto Montt, La Serena und Calama wurden im Vorjahr in das Joint Venture eingebracht. Zudem wurde seitens Camargo Corrêa die 80%ige Beteiligung an der Concessio-nária do estacionamento de Congonhas S.A., einem Flughafenparking am Flughafen Congonhas in São Paulo, eingebracht. Ende Januar 2009 konnte mit der Übernahme einer 51%igen Beteiligung am Hato International Airport in Curaçao die erste gemeinsame Akquisition erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Firma A-port Operaciones S.A. mit Sitz in Santiago (Chile) übernimmt die Verantwortung für Erfüllung der Management- und Beratungsverträge von Flughäfen und flughnahen Infrastrukturen in Lateinamerika und der Karibik. Die Flughafen Zürich AG ist insgesamt mit 32.6% an A-port Operaciones S.A. beteiligt. Sämtliche bestehenden Managementverträge in Lateinamerika, mit Ausnahme von Venezuela, wurden im Vorjahr 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.

Venezuela

Im Jahr 2006 enteignete der Gouverneur von Nueva Esparta den Flughafen der Isla de Margarita zum zweiten Mal. Danach wurde der Flughafen bis im Frühjahr 2009 von einer «Junta Interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt.

Am 4. März 2009 wurde die «Junta Interventora» vom obersten venezolanischen Gerichtshof für beendet erklärt und die Übergabe der Leitung des Flughafens an die Zentralregierung Venezuelas angeordnet.

Für die Flughafen Zürich AG ist dieses Vorgehen inakzeptabel. Die Flughafenbetreiberin wird deshalb mit dem Fall an das International Center for Settlement of Investment Dispute (ICSID) in Washington D.C. gelangen, falls in den nächsten Monaten keine gütliche Einigung zustande kommt. Dieses Vorgehen basiert auf dem Investitions-schutzabkommen zwischen Venezuela und der Schweiz.

Die Beteiligung wurde im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

Weitere Informationen siehe Ziffer 22.6, Gruppengesellschaften.

Finanzielle Eckdaten der assoziierten Gesellschaften (100%):

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Aktiven	627'784	516'914
Verbindlichkeiten	-487'500	-462'217
Umsatz	146'817	56'563
Jahresergebnis	18'966	-34'350

10) Übrige Finanzanlagen

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Darlehen Unique Chile S.A. ¹⁾	0	1'114
Darlehen FZ Colombia S.A.	11	11
Total übrige Finanzanlagen	11	1'125

¹⁾ Die Gesellschaft Unique Chile S.A. wurde im Geschäftsjahr 2009 vollkonsolidiert.

11) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹⁾	115'947	109'762
Wertberichtigungen	-1'260	-1'111
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	114'687	108'651

¹⁾ In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 46.0 Mio. (2008: CHF 43.3 Mio.) enthalten (siehe auch Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen, Punkt 4. Hubcarrier, sowie Ziffer 22.1, a) Finanzielles Risk Management, i) Ausfallrisiko). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2009 hat die Swiss per 31. Dezember 2009 bestehende Forderungen vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Schweiz	109'848	103'304
Europa	5'696	6'347
Indien	292	0
Südamerika	111	111
Total Forderungen und Leistungen	115'947	109'762

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

	Brutto	Pauschalwertberichtigung	Brutto	Pauschalwertberichtigung
(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2008
Nicht fällig	108'438	-513	105'013	-828
Fällig zwischen 0-30 Tagen	4'571	-22	2'064	-16
Fällig zwischen 31-60 Tagen	488	-2	400	-3
Fällig über 61 Tage	2'450	-12	2'285	-18
Total	115'947	-549	109'762	-865

Die Wertberichtigung hat sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

	Einzelwertberichtigung	Pauschalwertberichtigung	Total Wertberichtigung
(CHF in 1'000)	2009	2008	2009
Stand per 1. Januar	-246	-230	-1'111
Veränderung	-465	-16	-149
Stand per 31. Dezember	-711	-246	-1'260

Bei annähernd 100% 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

	31.12.2009	31.12.2008
(CHF in 1'000)		
Noch nicht fakturierte Leistungen	14'895	12'254
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	2'267	1'861
Vorausbezahlte Leistungen	559	437
Marchzinsen übrige verzinsliche Fremdkapitalinstrumente	0	209
Aktive Rechnungsabgrenzung	17'721	14'761
Steuerrückforderungen (MWST/VSt)	4'948	11'497
Sonstige Forderungen	1'081	463
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	0	42
Vorauszahlungen an Lieferanten	146	157
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	23'896	26'920

Die übrigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen beinhalten die folgenden Finanzinstrumente:

	31.12.2009	31.12.2008
(CHF in 1'000)		
Noch nicht fakturierte Leistungen	14'895	12'254
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	2'267	1'861
Marchzinsen übrige verzinsliche Fremdkapitalinstrumente	0	209
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	0	42
Total Finanzinstrumente	17'162	14'366
Steuerrückforderungen (MWST/VSt)	4'948	11'497
Vorausbezahlte Leistungen	559	437
Sonstige Forderungen	1'081	463
Vorauszahlungen an Lieferanten	146	157
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	23'896	26'920

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 Anlage-

strategie angelegt (siehe Ziffer 5, Finanzergebnis und Ziffer 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

	31.12.2009	davon AZNF	31.12.2008	davon AZNF
(CHF in 1'000)				
Bargeld	211		145	
Post- und Bankguthaben	81'523	7'013	32'578	19'474
Callgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	115'000		2'900	2'900
Festgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	25'012		35'000	
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen ¹⁾	9'947		3'415	
Total flüssige Mittel	231'693	7'013	74'038	22'374

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	2009 Zinssätze in %	2008 Zinssätze in %	2009 Durchschn. Laufzeit in Tagen	2008 Durchschn. Laufzeit in Tagen
Post- und Bankguthaben	CHF	0.125	0.125 bis 0.25	n/a	n/a
Callgelder	CHF	0.15 bis 0.2	0.25 bis 2.0	11	6
Festgelder	CHF	0.16 bis 0.46	0.5 bis 2.85	65	22
Collateral	CHF	0.06 bis 0.61	0.25 bis 3.50	91	61

14) Aktienkapital und Reserven

	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 50)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Anzahl			
Anfangsbestand 1.1.2009	6'140'375	36'459	6'103'916
Erwerb von eigenen Aktien		235	-235
Verkauf von eigenen Aktien		-28'106	28'106
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-3'613	3'613
Schlussbestand 31.12.2009	6'140'375	4'975	6'135'400

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 wegen handelsrechtlichen Bestimmungen einer Ausschüttungssperre im Betrag von CHF 155.1 Mio. (2008: CHF 165.4 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 zum Verkauf gehaltenen Finanzanlagen bis zum Zeitpunkt ihrer Veräusserung.

Umrechnungsdifferenzen

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

Ausschüttungsbegrenzung

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

Dividenden

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 2009 vor, eine ordentliche Dividende von CHF 5.00 und eine Sonderdividende aus der Teilveräusserung der Beteiligung an Bangalore International Airport Ltd. von CHF 2.50 pro Aktie auszuzahlen. Dies ergibt insgesamt ein Dividendenerfordernis von CHF 46.1 Mio.

Gemäss Generalversammlungsbeschluss vom 30. April 2009 hat die Flughafen Zürich AG für das Geschäftsjahr 2008 eine Dividende von CHF 30.6 Mio. respektive von CHF 5.00 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:

	2009	2008
Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF	190'610'193	121'313'791
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'108'714	6'132'397
Einfluss der verwässernden Aktien	4'968	4'881
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'113'682	6'137'278
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	31.20	19.78
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	31.18	19.77

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2009	2008
Öffentliche Hand	38.60%	38.60%
Private	2.15%	2.30%
Unternehmungen	1.88%	2.38%
Pensionskassen	2.64%	2.54%
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Bestände)	33.14%	31.35%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	21.59%	22.83%

	2009	2008
Anzahl Aktionäre	3'911	3'718

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

	2009	2008
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	33.36%	33.36%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5.04%	5.03%

15) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Japanisches Private Placement	409'131	428'883
US Private Placement	279'282	287'242
Anleihe	222'958	149'448
Langfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	83'687	126'885
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	58'601	63'536
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'053'659	1'055'994
Anleihe (Rückzahlung 26.3.2009)	0	127'945
Anleihe (Rückzahlung 14.6.2010)	149'825	0
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	39'785	39'767
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	4'855	4'572
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	3'555
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	194'465	175'839
Total Finanzverbindlichkeiten	1'248'124	1'231'833

Am 21. Dezember 2009 wurde die fünfte Rate von insgesamt acht Tranchen aus dem US Car Park Lease (CHF 50.7 Mio. nominal) fristgerecht und vertragskonform aus bestehenden flüssigen Mitteln amortisiert.

Im Geschäftsjahr 2009 wurden in Übereinstimmung mit den bestehenden Leasingverträgen insgesamt CHF 4.7 Mio. der ausstehenden Leasingverbindlichkeiten zurückbezahlt (2008: CHF 4.4 Mio.).

Am 26. März 2009 wurde die Anleihe mit einem Nominalbetrag von CHF 128 Mio. plangemäss zurückbezahlt. Die am 18. Februar 2009 neu plazierte Obligationenanleihe mit einem Nominalbetrag von CHF 225 Mio. und einem Zinscoupon von 4.5% mit Rückzahlung im Jahr 2014 wird unter den langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	Nominalbetrag in 1'000	Buchwert CHF in 1'000			Vorzeitige Kündigung/ Amortisation	Zinszahlungs- termin
Finanzverbindlichkeiten	31.12.2009	31.12.2009	Laufzeit	Zinssatz		
Anleihe	CHF 225'000	222'958	2009-2014	4.500%	nein	18.2.
Japanisches Private Placement	JPY 37'000'000	409'131	2003-2024	5.730%	nein	23.5./23.11.
US Private Placement	USD 275'000	279'282	2003-2015	4.7525%	ab 2011	11.4./11.10.
US Car Park Lease	USD 84'024	83'687	2003-2012	3.606%	seit 2005	20.12.
						jeweils am
Leasingverbindlichkeiten	CHF 58'601	58'601	2003-2020	4.100%	nein	1. des Monats
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		1'053'659				

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 990.3 Mio. (siehe Ziffer 22.1, a) Finanzielles Risk Management, ii) Liquiditätsrisiko und Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Innerhalb 1 Jahr	194'465	175'838
Zwischen 2 und 5 Jahren	551'605	469'112
Über 5 Jahre	502'054	586'883
Total Finanzverbindlichkeiten	1'248'124	1'231'833

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		Total
Laufzeit	2003-2024	2003-2015	2003-2012	Marktwerte	Latente	Marktwerte
Kontraktwert (CHF in 1'000)	JPY 37'000 Mio.	USD 275 Mio.	USD 271 Mio.	brutto	Steuern	netto
Marktwerte						
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
Marktwertanpassungen	10'181	21'246	-3'771	27'656	-5'670	21'986
Stand 31. Dezember 2009	99'333	92'110	36'526	227'969	-46'734	181'235

¹⁾ Siehe Ziffer 18, Verbindlichkeiten für latente Steuern.

Die kumulierten Verluste auf den Absicherungsinstrumenten haben sich im Berichtsjahr von CHF 159.2 Mio. (nach Abzug latenter Steuern) auf CHF 181.2 Mio. erhöht. 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. Die Beträge der zukünftigen Cashflows der Swaps sind aus der Fälligkeitstabelle unter Ziffer 22.1, a) Finanzielles Risk Management, 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:

	Japanisches Private Placement	US Private Placement	US Car Park Lease	Total Fremd- währungs- schwankungen brutto	Latente Steuern	Total Fremd- währungs- schwankungen netto
(CHF in 1'000)						
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
Fremdwährungsschwankung	-19'999	-8'567	5'860	-22'706	4'655	-18'051
Stand 31. Dezember 2009	-6'374	-82'735	-35'056	-124'165	25'454	-98'711

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:

	Brutto	Latente Steuern	Netto
(CHF in 1'000)			
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
Marktwertanpassung	-14'918	3'058	-11'860
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	9'970	-2'044	7'926
Stand 31. Dezember 2009	-103'802	21'278	-82'524

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:

		2009	2008		
(CHF in 1'000)	Ursprungswährung	Zinssätze in %	Zinssätze in %	31.12.2009	31.12.2008
Flüssige Mittel, fällig innerhalb 90 Tagen	CHF	0.06 bis 0.61	0.25 bis 3.50	9'947	3'415
Letter of Credit, fällig innerhalb 90 Tagen ¹⁾	CHF	0.75 bis 1.25	0.75	168'000	146'000

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

Absicherungsgeschäfte ohne Hedge Accounting

Die Unternehmung hält per Bilanzstichtag keine solchen Absicherungsgeschäfte.

Übersicht Leasingverbindlichkeiten

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

Leasingverbindlichkeiten:

	31.12.2009	31.12.2008
(CHF in 1'000)		
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	7'341	7'477
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	29'363	29'910
Fällig über 5 Jahre	41'444	49'227
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	78'148	86'614
Zukünftige Zinsen	14'692	18'506
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	63'456	68'108
davon fällig innerhalb 1 Jahr	4'855	4'572
davon fällig zwischen 2 und 5 Jahren	21'534	20'438
davon fällig über 5 Jahre	37'067	43'098

Der Zinssatz der Leasingverbindlichkeiten wurde im Januar 2009 fixiert und beträgt seit dem 1. Februar 2009 4.1%. Im Vorjahr wurden die Leasingverbindlichkeiten mit Sätzen zwischen 4.15% und 4.45% verzinst.

16) Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen

	Schallschutz	Formelle Enteignungen	Total
(CHF in 1'000)			
Rückstellung per 31.12.2007	123'226	240	123'466
Auszahlung ¹⁾	-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
Auszahlung ¹⁾	-6'033	0	-6'033
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	0	0
Zinsaufwand Aufzinsung	2'795	5'031	7'826
Rückstellung per 31.12.2009	115'556	130'798	246'354

¹⁾ 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 107.7 Mio. ausgegeben. Der verbleibende Restbetrag ist im obigen Rückstellungsspiegel zum Barwert dargestellt. Der Diskontsatz für die Abzinsung beträgt 4.0%.

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 Rechnungs-

legungsgrundsätzen», Punkt 5 auf den Seiten 96 und 97) sind per Bilanzstichtag CHF 130.8 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 4.0%. 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 unten stehenden Tabelle dargestellt.

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

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 CHF 200 Mio. 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 96 und 97) und der Kanton ab diesem Zeitpunkt zudem einen Teil der vereinnahmten Lärmgebühren erhält, betrifft der nachstehende Saldo per 31. Dezember 2009 des Airport Zurich Noise Fund die «neuen» Lärmverbindlichkeiten der Flughafen Zürich AG.

Die detaillierte Fondsrechnung wird einem Komitee offengelegt, das sich aus Vertretern der Kunden des Flughafens Zürich sowie aus Behördenvertretern zusammensetzt. Das Reglement sowie weitere Informationen über den Airport Zurich Noise Fund (unter anderem über die finanzielle Entwicklung) sind unter www.unique.ch/aznf (ab 15. April 2010 www.flughafen-zuerich.ch/aznf) abrufbar.

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

(CHF in 1'000)	2009	2008
Airport of Zurich Noise Fund per 1.1.	161'595	248'564
Split per 1.7.2008 ¹⁾	0	-115'400
Total Einnahmen Lärmgebühren ²⁾	32'096	45'526
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	-6'033	-9'303
Total Kosten für formelle Enteignungen ³⁾	-767	-1'514
Nettoergebnis vor operativen und kalkulatorischen Kosten	186'891	167'873
Operative Kosten	-4'667	-4'331
Zinsertrag aus Finanzanlagen	3'377	7'727
Marktwertveränderung Finanzanlagen	-24	4'396
Realisierter Kursverlust Finanzanlagen ⁴⁾	-128	-14'070
Airport Zurich Noise Fund per 31.12.	185'449	161'595

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. im Jahr 2008 (CHF 11.4 Mio.).

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 13, flüssige Mittel)	7'013	22'374
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	80'334	65'823
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	97'922	72'965
Abgrenzung gegenüber Flughafen Zürich AG ¹⁾	180	433
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	185'449	161'595

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

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

(CHF in 1'000)	2010	2011	2012	2013	Total	in %
Flüssige Mittel	7'013	0	0	0	7'013	3.78
AAA	47'052	21'391	14'744	5'290	88'477	47.71
AA+/AA/AA-	25'877	17'336	19'665	0	62'878	33.91
A+/A/A-	7'405	9'413	5'065	5'018	26'901	14.51
Übrige ¹⁾	180	0	0	0	180	0.10
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	87'527	48'140	39'474	10'308	185'449	100.00
in %	47.20	25.96	21.29	5.56	100.00	

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

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 unverändert 20.5% aus (2008: 20.5%). Der erwartete Steuersatz bemisst sich aufgrund der am Sitz der Flughafen Zürich AG in Kloten (Kanton Zürich) massgebenden und gerundeten Steuerbelastung.

Der Bestand der latenten Steuern entwickelte sich wie folgt:

(CHF in 1'000)	2009	2008
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1.1.	96'459	94'354
Veränderung Steuersatz, über Hedging-Reserve berücksichtigt	0	330
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	0	-2'576
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps, über Hedging-Reserve gebucht	-3'058	-8'716
Cross Currency Interest Rate Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	2'044	1'972
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	7'510	11'095
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 31.12.	102'955	96'459

Die latenten Steuern lassen sich auf folgende Bilanzpositionen zuordnen:

(CHF in 1'000)	Aktiven	31.12.2009 Passiven	Aktiven	31.12.2008 Passiven
Hochbauten und mobile Sachanlagen		54'727		52'166
Erneuerungsfonds		25'441		24'313
Fluglärmthematik		37'283		33'843
Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten		2'772		3'286
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		3'554		2'880
Cross Currency Interest Rate Swaps	46'734		41'064	
Zinssatz-Swap	0		221	
Private Placements und Verbindlichkeiten aus US Car Park Lease		25'454		20'799
Diverse Positionen		458		457
Latente Steueraktiven/-verbindlichkeiten	46'734	149'689	41'285	137'744
Verrechnung von Aktiven und Passiven	-46'734	-46'734	-41'285	-41'285
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto	0	102'955	0	96'459

Per 31. Dezember 2009 verfügen die Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge von CHF 6.4 Mio. Die Voraussetzungen für die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorträgen sind nicht erfüllt, da eine künftige Realisierung nicht gesichert ist. Vom

Gesamtbetrag der Verlustvorträge verfallen 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, CHF 0.2 Mio. im Jahr 2015 und CHF 0.5 Mio. im Jahr 2016.

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, netto, der Erfolgsrechnung 2007 gutgeschrieben werden.

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 Nutzungs-entgelte durch einen Partner weiterhin bestritten wird. Die entsprechenden rechtlichen Prozesse laufen. Ein erstinstanzlicher Entscheid wird im Verlauf von 2010 erwartet.

20) Vorsorgeverpflichtungen

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

Bilanz		
(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Vorsorgeverpflichtungen, Barwert	3'444	3'409
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/(Verluste)	1'377	1'099
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-1'113	-1'065
Verpflichtung in der Bilanz	3'708	3'443

Erfolgsrechnung		
(CHF in 1'000)	2009	2008
Zinsaufwand	109	117
Total im Personalaufwand erfasste versicherungsmathematische Beträge	109	117

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

Veränderung der Vorsorgeverpflichtungen in der Bilanz		
(CHF in 1'000)	2009	2008
Vorsorgeverpflichtungen per 1.1.	3'443	2'918
Total Kosten, siehe oben	109	117
Direkt vom Arbeitgeber bezahlte Leistungen	-656	-589
Erfassung nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1'065	997
Amortisation nicht erfasster Gewinn	-253	0
Vorsorgeverpflichtungen per 31.12.	3'708	3'443

(CHF in 1'000)	2009	2008
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-531	-819

Der Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

	2009	2008
Abzinsungssatz in %	3.50	3.50
Erwartete zukünftige Rentensteigerungen in %	1.0	1.0

21) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	34'410	24'452
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	18'094	15'803
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	10'689	10'672
Ertragsabgrenzungen	4'993	7'059
Passive Rechnungsabgrenzungen	68'186	57'986
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	227'969	200'313
Marktwert Zinssatz-Swap	0	9'660
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	5'273	7'517
An- und Vorauszahlungen von Kunden	4'574	4'221
Kurzfristige Rückstellungen	2'400	2'400
Sozialversicherungsbeiträge	1'128	3'147
Andere Verpflichtungen	1'625	649
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	311'155	285'893

¹⁾ Siehe auch Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	34'410	24'452
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	18'094	15'803
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	10'689	10'672
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	63'193	50'927
Marktwert Zinssatz-Swap	0	9'660
Total zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente	0	9'660
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	227'969	200'313
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	227'969	200'313
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	5'273	7'517
An- und Vorauszahlungen von Kunden	4'574	4'221
Ertragsabgrenzungen	4'993	7'059
Kurzfristige Rückstellungen	2'400	2'400
Sozialversicherungsbeiträge	1'128	3'147
Andere Verpflichtungen	1'625	649
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	19'993	24'993
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	311'155	285'893

¹⁾ Siehe auch Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

Bei den per Bilanzstichtag noch nicht in Rechnung gestellten Aufwänden handelt es sich im Wesentlichen um Leistungsbezüge des 4. Quartals 2009 bzw. vom Dezember 2009, welche Anfang 2010 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).

Fachstelle Risk Management
Die zentrale Risk-Management-Stelle wird vom Corporate Risk Manager geleitet. Dieser ist dem Chief Risk Officer direkt unterstellt. Die Fachstelle unterstützt die Linienstellen in allen Belangen des Risk Management 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 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, Notfallplanung.

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

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

a) Finanzielles Risk Management
Die Flughafen Zürich AG ist aufgrund ihrer Tätigkeit verschiedenen finanziellen Risiken ausgesetzt wie:

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

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

i) Ausfallrisiko
Das Ausfallrisiko ist das Risiko, dass die Flughafen Zürich AG finanzielle Verluste erleidet, wenn ein Kunde oder eine Gegenpartei eines Finanzinstrumentes 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 46.0 Mio. (2008: CHF 43.3 Mio.) enthalten (siehe Ziffer 11, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2009 hat die Swiss die per 31. Dezember 2009 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 Vorausfakturiering) 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 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	231'482	73'893
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	97'922	72'965
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	114'687	108'651
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	80'334	65'823
Übrige Forderungen (aktive Rechnungsabgrenzungen)	17'162	14'366
Übrige Finanzanlagen	11	1'125
Total maximales Ausfallrisiko	541'598	336'823

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

Die Flughafen Zürich AG überwacht das Liquiditätsrisiko durch ein vorsichtiges Liquiditätsmanagement. Die Gesellschaft verfolgt dabei den Grundsatz, jederzeit genügend Flexibilität und Spielraum 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 1'000)	Laufzeit bis	31.12.2009	31.12.2008
Kanton Zürich	19.7.2012	659'600	679'000
Betriebskreditlimiten (committed credit lines) ¹⁾	31.12.2010	300'000	250'000
Kreditlimite Airport Zurich Noise Fund (committed credit line)	31.12.2015	200'000	200'000
Total Kreditlimiten		1'159'600	1'129'000
Beanspruchung ²⁾		~169'322	~146'250
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		990'278	982'750

¹⁾ Per 31. Januar 2009 wurden die Betriebskreditlimiten auf CHF 300 Mio. erhöht (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 31.12.2009 (CHF in 1'000)	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 2 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Japanisches Private Placement	409'131	595'144	12'438	49'751	532'955
US Private Placement	279'282	345'717	17'915	269'408	58'394
Anleihen	372'784	430'313	164'813	265'500	0
US Car Park Lease	123'472	139'503	47'010	92'493	0
Leasingverbindlichkeiten	63'456	78'148	7'341	29'363	41'444
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33'407	33'407	33'407	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	63'192	63'192	63'192	0	0
Total nicht-derivative Finanzinstrumente	1'344'724	1'685'424	346'116	706'515	632'793
Cross Currency Interest Rate Swaps	227'969	291'516	22'453	135'562	133'501
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	227'969	291'516	22'453	135'562	133'501
Total	1'572'693	1'976'940	368'569	842'077	766'294

Stand 31.12.2008 (CHF in 1'000)	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	86'614	7'477	29'910	49'227
Verbindlichkeiten aus 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	1'681'086	326'748	611'749	742'590
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	1'961'790	356'083	729'101	876'606

iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

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

Das Ziel des Marktrisikomanagements ist die Überwachung und Kontrolle von solchen Risiken, um sicherzustellen, dass diese 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 CHF, es sind daher keine weiteren Währungsrisiken abzusichern.

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

(CHF in 1'000)	Yen	31.12.2009 US-Dollar	Yen	31.12.2008 US-Dollar
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	39'785	0	39'767
Anleihen und langfristige Darlehen	409'131	362'969	428'883	414'127
Cross Currency Interest Rate Swaps	7'228	248'671	12'836	236'212
Total	416'359	651'425	441'719	690'106

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des CHF um 10% gegenüber den unten aufgeführten Währungen per 31. Dezember 2009 hätte das Konzerneigenkapital und das Konzernergebnis um unten stehende Beträge erhöht respektive verringert.

(CHF in 1'000)	Verteuerung CHF plus 10% Konzerneigenkapital	Konzernergebnis	Abwertung CHF minus 10% Konzerneigenkapital	Konzernergebnis
Yen	28'139	0	-24'181	0
US-Dollar	-6'805	0	17'021	0
31. Dezember 2009	21'334	0	-7'160	0

(CHF in 1'000)	Verteuerung CHF plus 10% Konzerneigenkapital	Konzernergebnis	Abwertung CHF minus 10% Konzerneigenkapital	Konzernergebnis
Yen	25'374	0	-19'221	0
US-Dollar	-27'490	0	17'286	0
31. Dezember 2008	-2'116	0	-1'935	0

iiib) Zinssatzrisiko

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

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

Diese Analyse geht davon aus, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, unverändert bleiben. Für das Vorjahr wurde mit der gleichen Abweichung gerechnet.

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

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden hauptsächlich in festverzinslichen 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 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Festverzinsliche Finanzanlagen AZNF	178'256	138'788
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	178'256	138'788
Flüssige Mittel	224'680	51'664
Flüssige Mittel AZNF	7'013	22'374
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	231'693	74'088
Total verzinsliche Aktiven	409'949	212'826
Japanisches Private Placement	-409'131	-428'883
US Private Placement	-279'282	-287'242
Anleihen	-372'784	-277'392
US Car Park Lease	-123'472	-166'652
Cross Currency Interest Rate Swaps	-227'969	-200'313
Zinssatz-Swap	0	-9'660
Leasingverbindlichkeiten	-63'456	0
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-1'476'094	-1'370'142
Leasingverbindlichkeiten	0	-68'108
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	-3'555
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	0	-71'663
Total verzinsliche Passiven	-1'476'094	-1'441'805

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

(CHF in 1'000)	Anstieg Zinsniveau um 50 Basispunkte		Rückgang Zinsniveau um 50 Basispunkte	
	Konzerneigenkapital	Konzernergebnis	Konzerneigenkapital	Konzernergebnis
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	921	0	-315
Festverzinsliche Finanzinstrumente	8'711	0	-3'695	0
31. Dezember 2009	8'711	921	-3'695	-315
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	12	0	-12
Festverzinsliche Finanzinstrumente	2'919	7	3'392	-7
31. Dezember 2008	2'919	19	3'392	-19

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.

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

(CHF in 1'000)	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2008
Anleihen	372'784	393'450	277'392	279'352
Japanisches Private Placement	409'131	368'696	428'883	370'761
US Private Placement	279'282	299'066	287'242	314'016
US Car Park Lease	123'472	129'082	166'652	174'926
Total	1'184'669	1'190'294	1'160'169	1'139'055

c) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie:

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Callgelder, Collateral und kurzfristige Geldanlagen	231'482	73'893
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	114'687	108'651
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	17'162	14'366
Übrige Finanzanlagen	11	1125
Total Darlehen und Forderungen	363'342	198'035
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (kurz- und langfristig)	178'256	138'788
Total zur Veräusserung verfügbare Finanzanlagen	178'256	138'788
Finanzverbindlichkeiten	-1'248'124	-1'231'833
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-33'407	-50'049
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne		
Derivate und Nicht-Finanzinstrumente	-63'192	-50'927
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	-1'344'723	-1'332'809
Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Zinssatz-Swap)	0	-9'660
Total zu Handelszwecken gehaltene Finanzverbindlichkeiten	0	-9'660
Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Cross Currency Interest Rate Swap)	-227'969	-200'313
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	-227'969	-200'313

d) Verkehrswerte Finanzinstrumente nach Hierarchiestufen

Seit dem 1. Januar 2009 werden Finanzanlagen und -verbindlichkeiten, die zum Verkehrswert erfasst sind, entsprechend dem Ermessensspielraum bei den zur Ermittlung des Verkehrswertes verwendeten Inputfaktoren nach folgenden Hierarchiestufen kategorisiert:

Stufe 1, notierte Marktpreise – Die Inputfaktoren für die Bewertung der Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten bilden notierte, nicht bereinigte Preise, die am Bewertungsstichtag an aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten ermittelt werden.

Stufe 2, Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren – Die Bewertung der Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten basiert auf Inputfaktoren (mit Ausnahme der unter Stufe 1 erwähnten notierten Preise), welche für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachtbar sind.

Stufe 3, Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren – Die Inputfaktoren für diese Vermögenswerte oder die Verbindlichkeiten sind nicht beobachtbar. Die Flughafen Zürich AG verfügt über keine derartige Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten.

Aktiven/Passiven	Stufe 1 (notierte Marktpreise)	Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)	Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren)	Total Verkehrswerte
(CHF in 1'000)				31.12.2009
Zur Veräusserung gehaltene Wertschriften				
Anleihen AZNF	178'256	0	0	178'256
Übrige Finanzverbindlichkeiten				
Derivative Finanzinstrumente	0	-227'969	0	-227'969

e) Kapitalmanagement

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

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

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

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 die 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 der Höhe von rund CHF 215 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen den Bau des neuen Docks B (CHF 110 Mio.) sowie den Bau des neuen zentralen Sicherheitskontrollgebäudes (CHF 85 Mio.).

Im Rahmen der Flughafenbeteiligung in Venezuela sollte das Konsortium, an welchem die Flughafen Zürich AG 49.5% 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 Rechtsprechung 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 96 und 97) sinken, wird die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 hinfällig. 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), die 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 am 31. Dezember 2009 auf CHF 659.6 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 2009:

(CHF)		Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	150'000	20'000	10'000	10'000	11'512	201'512
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	20'000	5'000	7'500	5'935	98'435
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	20'000	10'000	7'500	5'293	87'793
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	17'500	10'000	5'000	4'972	82'472
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	20'000	5'000	7'500	4'972	82'472
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	17'500	5'000	5'000	0	72'500
Dr. Elmar Ledergerber ¹⁾	Mitglied	18'000	17'500	0	5'000	2'598	43'098
Rita Fuhrer ²⁾	Mitglied	0	4'000	0	0	257	4'257
Total		408'000	136'500	45'000	47'500	35'539	672'539

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 32'000 an die Stadt Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 58'500 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

An den Verwaltungsrat für das Vorjahr 2008:

(CHF)		Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
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.

Für den Verwaltungsrat bestehen weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm (siehe Ziffer 2, Personalaufwand). Weder im Jahr 2008 noch im Jahr 2009 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2009:

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	CHF je Aktie	
Thomas E. Kern	370'000	308'333	154'167	139'490	26'478	998'468	495	311.25	
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'283'333	548'829	274'414	397'974	111'641	2'616'191	882	311.25	
Total	1'653'333	857'162	428'581	537'464	138'119	3'614'659	1'377		

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.

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 2009 wurden weder Abgangsentschädigungen noch andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Vorjahr 2008:

(CHF)									
Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie	
Thomas E. Kern	336'828	269'462	134'731	109'685	24'648	875'354	540	249.50	
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'222'945	641'471	189'933	506'701	93'759	2'654'809	762	249.50	
Total	1'559'773	910'933	324'664	616'386	118'407	3'530'163	1'302		

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen. Im Geschäftsbericht 2008 war die Rentenzusatzversicherung im Vorsorge- und Sozialaufwand nicht berücksichtigt. Dies wurde in oben stehender Tabelle für 2008 korrekt dargestellt.

Die effektive Vergütung an die Geschäftsleitung für das Jahr 2008 betrug CHF 3.6 Mio.

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 92.8 Mio. (2008: CHF 91.4 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 31.12.2009	Stück 31.12.2008
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	Mitglied	0	0
Dr. Elmar Ledergerber	Mitglied	110	110
Rita Fuhrer	Mitglied	0	0
Total		523	523

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

Name	Stück 31.12.2009	Stück 31.12.2008
Thomas E. Kern	690	137
Peter Eriksson	1'534	1'315
Rainer Hilttebrand	1'259	984
Daniel Schmucki	415	272
Michael Schallhart	32	0
Stephan Widrig	214	119
Total	4'144	2'827

Weder Mitglieder des Verwaltungsrates noch der Geschäftsleitung halten per Bilanzstichtag Optionen auf Aktien der Gesellschaft.

22.6) Gruppengesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst im Berichtsjahr die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF '000 307'019	Muttergesellschaft
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	CHF '000 100	100.0
APT Airport Technologies AG	Kloten	CHF '000 1'800	100.0
Unique Airports Worldwide AG	Kloten	CHF '000 100	100.0
Unique Chile S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio. 4'325	100.0

Weiter werden folgende assoziierte Gesellschaften und Joint Ventures mittels der Equity-Methode erfasst:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Bangalore International Airport Ltd.	Bengaluru	INR Mio. 3'846	5.0
Unique IDC Operaciones Ltda.	Santiago de Chile	CLP Mio. 2'360	49.5
A-port S.A.	São Paulo	BRL Mio. 117	15.0
Concessionária do Estacionamento de Congonhas S.A.	São Paulo	BRL Mio. 17	12.0
Curaçao Airport Investments N.V.	Curaçao	USD Mio. 17	7.7
A-port Chile S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio. 9'770	15.0
Concesión Aeropuerto El Tepual S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio. 706	15.0
Concesión Aeropuerto La Florida S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio. 970	15.0
Concesión Aeropuerto El Loa S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio. 641	15.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Puerto Montt S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio. 1'010	5.0
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio. 1'724	32.6
A-port Operaciones Colombia S.A.S.	Bogotá	COP Mio. 100	32.6
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL '000 40	32.6
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	VEB Mio. 25	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	VEB Mio. 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 Treibstoffausschank, Flugzeugabfertigung, Passagier-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung sowie Catering betreffen, dem öffentlichen Recht. Die Flughafen Zürich AG regelt die Rechte und Pflichten der Dritten in Berechtigungen (Zulassungen).

Auflagen

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Flughafen grundsätzlich für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge offenzuhalten. 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 2009 am 4. März 2010 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2009 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 offengelegt 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, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalnachweis, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 82 bis 128), für das am 31. Dezember 2009 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 2009 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 96 und 97 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 zu vereinbarenden 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, 4. März 2010

Jahresrechnung gemäss Schweizer Obligationenrecht (OR)	
Erfolgsrechnung	132
Bilanz	133
Anhang der Jahresrechnung	
Rechnungslegungsgrundsätze	134
Aktuelle Risikosituation	135
Erläuterungen zur Jahresrechnung	137
Verwendung des Bilanzgewinnes	145
Bericht der Revisionsstelle	146

Erfolgsrechnung
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2009	2008
Erlös aus Lieferungen und Leistungen		812'535	846'821
Total Erträge		812'535	846'821
Personalaufwand		-152'929	-147'809
Polizei und Sicherheit		-113'458	-113'017
Aufwendungen für Schallschutz und formelle Enteignungen	(9)	-26'634	-43'617
Unterhalt		-28'937	-32'376
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-37'647	-38'326
Energie und Abfall		-24'553	-25'015
Andere Betriebsaufwendungen		-43'688	-39'205
Material		-11'490	-11'129
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5'500	-5'500
Gewinn vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		367'699	390'827
Abschreibungen und Amortisationen		-199'751	-199'402
Gewinn vor Zinsen und Steuern		167'948	191'425
Finanzaufwand/-ertrag, netto	(1)	-67'185	-83'507
Gewinn aus Verkauf von Beteiligungen	(2)	98'644	0
Ausserordentliches Ergebnis, netto	(3)	-2'297	-22'878
Gewinn vor Steuern		197'110	85'040
Steuern		-40'992	-17'581
Jahresgewinn		156'118	67'459

Bilanz
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2009	31.12.2008
Aktiven			
Grundstücke		109'547	109'547
Hochbauten, Tiefbauten	(15)	2'023'231	2'132'651
Projekte in Arbeit	(15)	194'322	91'744
Mobile Sachanlagen	(15)	84'278	85'542
Total Sachanlagen		2'411'378	2'419'484
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		107'836	113'470
Übrige immaterielle Anlagen		3'794	7'946
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(4)	97'922	72'965
Finanzanlagen und Beteiligungen	(5)	21'998	18'917
Anlagevermögen		2'642'928	2'632'782
Warenlager		8'867	8'809
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(4)	80'334	65'823
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		113'340	106'722
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(6)	27'675	34'459
Flüssige Mittel und Wertschriften	(7)	216'148	73'225
Umlaufvermögen		446'364	289'038
Total Aktiven		3'089'292	2'921'820
Passiven			
Aktienkapital		307'019	307'019
Gesetzliche Reserven			
- Agio		533'290	533'290
- Allgemeine Reserven		19'060	19'060
- Reserve für eigene Aktien	(7)	1'612	11'841
Freie Reserven		79'246	69'017
Bilanzgewinn			
- Gewinnvortrag		129'397	89'565
- Dividendenausschüttung 2008/2007		-30'640	-27'627
- Jahresgewinn		156'118	67'459
Eigenkapital		1'195'102	1'069'624
Anleihen und langfristige Darlehen	(8)	1'122'153	1'099'572
Rückstellung für Fluglärm	(9)	302'546	284'148
Erneuerungsfonds		124'102	118'602
Langfristige Rückstellungen	(10)	5'208	4'943
Langfristiges Fremdkapital		1'554'009	1'507'265
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		35'905	50'853
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(11)	202'418	178'696
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen		81'701	86'285
Kurzfristige Rückstellungen	(12)	20'157	29'097
Kurzfristiges Fremdkapital		340'181	344'931
Total Fremdkapital		1'894'190	1'852'196
Total Passiven		3'089'292	2'921'820

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 statutarischen 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. geäufnet (nur handelsrechtlicher Abschluss).

2.3 Eigene Aktien

Im Gegensatz zur Konzernrechnung gemäss IFRS wird der Bestand an eigenen Aktien per 31. Dezember 2009 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 2009 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 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 Finanzierungsleasing

Im IFRS-Abschluss werden diese Werte bilanziert, im handelsrechtlichen Abschluss wird diese Position als Ausserbilanzgeschäft behandelt und in den weiteren Angaben offengelegt.

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 Amortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Aufwendungen (Entschädigungen für formelle Enteignungen, Lärmschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten sowie Amortisation) verbleibender Saldo von Gebühren-einnahmen 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 ihre Infrastrukturen 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 der Flughafen Zürich 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 aus den 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 Enteignungsschädigungen vorzunehmen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Case») per 30. Juni 2008 auf insgesamt CHF 759.8 Mio. (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), womit die gesamten Kosten unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offengelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Mio. bis CHF 1.2 Mia. 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 Enteignungsentschädigungen 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 CHF 1.1 Mia. («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 «alten» Lärmverbindlichkeiten im Aussenverhältnis haftet. Der Schwellenwert unterliegt einem jährlichen Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG. Der Schwellenwert per 31. Dezember 2009 liegt über dem ursprünglichen Wert, hat aber keine Auswirkungen auf die Vorfinanzierung des Kantons Zürich.

Da per Mitte Jahr trotz oben genannter Schätzung von CHF 759.8 Mio. die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall («Negative Case») den Schwellenwert von CHF 1.1 Mia. 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 (CHF 115.4 Mio.). 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.

Am 26. Mai 2009 korrigierte das Bundesverwaltungsgericht einen Entscheid der Eidgenössischen Schätzungskommission vom 17. Dezember 2007, der den massgeblichen Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge auf den 1. Januar 1961 festgesetzt hatte. Das Bundesverwaltungsgericht legte diesen Stichtag neu auf den 23. Mai 2000 fest. Die Flughafen Zürich AG hat nach einer detaillierten Prüfung des Urteils entschieden, dieses ans Bundesgericht weiterzuziehen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen geht die Gesellschaft per 31. Dezember 2009 für die gesamten Lärmkosten nach wie vor von der ursprünglichen Schätzung vom 30. Juni 2008 in der Höhe von CHF 759.8 Mio. aus. Dieser Kostenschätzung lagen viele Annahmen, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde. Der Stichtag für die Vorhersehbarkeit im Osten war ebenfalls Teil dieser Annahmen.

Per Bilanzstichtag hat die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss insgesamt Kosten für formelle Enteignungen von CHF 107.8 Mio. aktiviert (Aktivierung des erwähnten Anteils von CHF 115.4 Mio. zuzüglich Zahlungen für Pilotfälle abzüglich Amortisationen des immateriellen Vermögenswertes) und weist eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von CHF 302.5 Mio. aus (siehe Ziffer 9, Rückstellung für Fluglärm).

Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund künftiger Rechtsprechung im schlechtesten Fall («Negative Case») unter den anwendbaren Schwellenwert sinken, wird die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 hinfällig. 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 Süden – 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.

1) Finanzaufwand/-ertrag, netto

(CHF in 1'000)	2009	2008
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	63'943	61'250
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	-1'526	-1'430
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	62'417	59'820
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	1'088	5'253
Übrige Zinsaufwendungen	3'815	6'182
Übriger Finanzaufwand	7'274	6'136
Leasingzins	2'700	2'998
Wertanpassungen Finanzanlagen und Beteiligungen	0	12'747
Finanzaufwand	77'294	93'186
Zinserträge und realisierte Kursgewinne aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-3'383	-6'073
Zinsertrag auf Post-, Bank- und Darlehensguthaben	-670	-3'248
Wertanpassungen Finanzanlagen und Beteiligungen	-5'850	0
Kursgewinne, Verzugszinsen	-206	-308
Finanzertrag	-10'109	-9'629
Total Finanzaufwand/-ertrag, netto	67'185	83'507

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2009 mit einem Durchschnittszinssatz von 5.36% (2008: 5.60%) errechnet.

2) Gewinn aus Verkauf von Beteiligungen

(CHF in 1'000)	2009
Gewinn aus Teilverkauf BIAL ¹⁾	98'644
Steueraufwand (Quellensteuer)	-19'521
Gewinn aus Teilverkauf BIAL, netto	79'123

¹⁾ Verkauf von 12% der Anteile an der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) im Jahr 2009.

3) Ausserordentliches Ergebnis, netto

(CHF in 1'000)	2009	2008
Ausserordentlicher Ertrag	309	1'047
Ausserordentlicher Aufwand	-2'606	-23'925
Ausserordentliches Ergebnis, netto	-2'297	-22'878

Im ausserordentlichen Ertrag sind folgende wesentliche Beträge enthalten:		Im ausserordentlichen Aufwand sind folgende wesentliche Beträge enthalten:	
2009:	CHF 0.1 Mio. Konkursdividende Swissair (2. Abschlagszahlung).	2009:	CHF 2.0 Mio. Buchverluste aus Anlageabgängen.
2008:	CHF 0.8 Mio. Konkursdividende Swissair (1. Abschlagszahlung).	2008:	CHF 21.3 Mio. Rückzahlung an Swissair-Liquidator sowie CHF 2.5 Mio. Buchverluste aus Anlageabgängen.

4) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Langfristige Finanzanlagen	97'922	72'965
Kurzfristige Finanzanlagen	80'334	65'823
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	178'256	138'788

Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt.

5) Finanzanlagen und Beteiligungen

(CHF in 1'000)		31.12.2009	31.12.2008
APT Airport Technologies AG, Kloten	Beteiligungsquote 100% / Aktienkapital CHF 1.8 Mio.	1'800	1'800
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Beteiligungsquote 100% / Aktienkapital CHF 0.1 Mio.	100	100
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Darlehen ¹⁾	2'607	3'357
Unique Airports Worldwide AG, Kloten	Beteiligungsquote 100% / Aktienkapital CHF 0.1 Mio.	100	100
Unique Airports Worldwide AG, Kloten	Darlehen ¹⁾	12'914	6'607
Bangalore International Airport Ltd., Indien	Beteiligungsquote 5% / Aktienkapital INR 3'846 Mio.	3'236	5'829
Unique Chile S.A., Chile	Darlehen	1'230	1'113
FZ Colombia S.A., Chile	Darlehen	11	11
Administradora Unique IDC C.A., Venezuela	Beteiligungsquote 49.5% / Aktienkapital VEB 25 Mio.	0	0
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Venezuela	Beteiligungsquote 49.5% / Aktienkapital VEB 10 Mio.	0	0
Total Finanzanlagen und Beteiligungen		21'998	18'917

¹⁾ Gesamthaft mit Rangrücktritt

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 Flughafen Zürich AG war bis am 29. Dezember 2009 mit 17% am Aktienkapital der Eigentümer- und Betreibergesellschaft des im Mai 2008 eröffneten Greenfield-Flughafens in Bengaluru, der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt. Nach dem Ende 2009 erfolgten anteiligen Verkauf von 12% des Aktienkapitals von BIAL (Verkaufsgewinn CHF 98.6 Mio. vor Steuern) ist die Unternehmung per Stichtag noch mit 5% am indischen Flughafenbetreiber beteiligt. Zudem ist sie über einen Operations-, Management- und Service-Level-Vertrag (OMSA) nach wie vor für den Betrieb des Flughafens verantwortlich. Aus diesem Vertrag fliessen der Flughafen Zürich AG entsprechende Erträge zu.

Aufgrund der anhaltenden Interventionen durch die lokale Regierung auf dem Flughafen von Isla de Margarita (Venezuela) können für das Geschäftsjahr 2009 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. Danach wurde der Flughafen bis im Frühjahr 2009 von einer «Junta Interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt. Am 4. März 2009 wurde die «Junta Interventora» vom obersten venezolanischen Gerichtshof für beendet erklärt und die Übergabe der Leitung des Flughafens an die Zentralregierung Venezuelas angeordnet. Für die Flughafen Zürich AG ist dieses Vorgehen inakzeptabel. Die Flughafenbetreiberin wird deshalb mit dem Fall an das International Center for Settlement of Investment Dispute (ICSID) in Washington D.C. gelangen, falls in den nächsten Monaten keine gütliche Einigung zustande kommt. Dieses Vorgehen basiert auf dem Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela und der Schweiz. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

Die Verzinsung der Darlehen an die Tochtergesellschaften erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

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 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	0	42

Die Verzinsung des Kontokorrents erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

7) Flüssige Mittel und Wertschriften

(CHF in 1'000)	31.12.2009	davon AZNF	31.12.2008	davon AZNF
Flüssige Mittel	214'600	7'013	64'129	22'374
Eigene Aktien	1'548		9'096	
Total flüssige Mittel und Wertschriften	216'148	7'013	73'225	22'374

Unter der Position Eigenkapital sind die entsprechenden Reserven für eigene Aktien separat ausgewiesen.

Anzahl Aktien	2009	2008
Bestand zu Beginn des Geschäftsjahres	36'459	3'947
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	235	38'291
Verkauf (zum jeweiligen Börsenkurs)	-28'106	0
Unentgeltliche Abgabe	-3'613	-5'779
Bestand am Ende des Geschäftsjahres	4'975	36'459

8) Anleihen und langfristige Darlehen

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Japanisches Private Placement	421'173	421'173
US Private Placement	365'750	365'750
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	110'230	162'649
Anleihen	225'000	150'000
Total Anleihen und langfristige Darlehen	1'122'153	1'099'572

Es bestehen folgende langfristige Finanzverbindlichkeiten, welche fest verzinslich sind:

(CHF in 1'000)	Nominalbetrag 31.12.2009	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung/ Amortisation	Zinszahlungs- termine
Japanisches Private Placement	421'173	2003-2024	5.730%	nein	23. Mai/ 23. November 11. April/
US Private Placement	365'750	2003-2015	4.7525%	ab 2011	11. Oktober
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	110'230	2003-2012	3.606%	seit 2005	20. Dezember
Anleihe	225'000	2009-2014	4.5%	nein	18. Februar

9) Rückstellung für Fluglärm

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Rückstellung für Fluglärm am 1.1.	284'148	258'631
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	19'834	32'800
Bildung Rückstellung für formelle Enteignungen	0	649
Rückstellung für Fluglärm vor operativen und kalkulatorischen Kosten	303'982	292'080
Operative Kosten	-4'667	-4'331
Erträge aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	3'383	6'073
Wertanpassung Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-24	4'396
Realisierter Kursverlust Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-128	-14'070
Rückstellung für Fluglärm am 31.12.	302'546	284'148

Die Erhöhung der Rückstellung für Fluglärm setzt sich wie folgt zusammen:

(CHF in 1'000)	2009	2008
Einnahmen Lärmgebühren	32'268	46'436
Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	-6'033	-9'303
Kosten für formelle Enteignungen	-767	-1'514
Amortisation immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	-5'634	-2'819
Total Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	19'834	32'800

Die gesamten Aufwendungen für Schallschutz und formelle Enteignungen setzen sich wie folgt zusammen:

(CHF in 1'000)	2009	2008
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	19'834	32'800
Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	6'033	9'303
Kosten für formelle Enteignungen	767	1'514
Total Aufwendungen für Schallschutz und formelle Enteignungen	26'634	43'617

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch Anhang zur Jahresrechnung, Rechnungslegungsgrundsätze, Punkt 2.8 «Lärmthematik» auf Seite 134 und aktuelle Risikosituation, Punkt 5 «Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» auf den Seiten 135 und 136.

10) Langfristige Rückstellungen

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Pensionskassenverpflichtungen	3'708	3'443
Provisorische Mietverhältnisse	1'500	1'500
Total langfristige Rückstellungen	5'208	4'943

11) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	52'418	50'696
Anleihe (Rückzahlung 14.6.2010/26.3.2009)	150'000	128'000
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	202'418	178'696

12) Kurzfristige Rückstellungen

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	5'273	7'517
Steuerverpflichtungen	13'183	19'876
Nutzungsentgelte ⁹⁾	1'129	1'129
Andere Verpflichtungen	572	575
Total kurzfristige Rückstellungen	20'157	29'097

⁹⁾ 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. 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 2010 erwartet.

13) Bedeutende Aktionäre

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

	2009	2008
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	33.36%	33.36%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5.04%	5.03%

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 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 31. Dezember 2009 auf CHF 659.6 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 2009:

(CHF)		Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	150'000	20'000	10'000	10'000	11'512	201'512
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	20'000	5'000	7'500	5'935	98'435
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied, Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	20'000	10'000	7'500	5'293	87'793
Martin Candrian	Mitglied, Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	17'500	10'000	5'000	4'972	82'472
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	20'000	5'000	7'500	4'972	82'472
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	17'500	5'000	5'000	0	72'500
Dr. Elmar Ledergerber ¹⁾	Mitglied	18'000	17'500	0	5'000	2'598	43'098
Rita Fuhrer ²⁾	Mitglied	0	4'000	0	0	257	4'257
Total		408'000	136'500	45'000	47'500	35'539	672'539

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 32'000 an die Stadt Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 58'500 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

An den Verwaltungsrat für das Vorjahr 2008:

(CHF)		Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
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.

Für den Verwaltungsrat besteht weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2009:

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)	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Name								
Thomas E. Kern	370'000	308'333	154'167	139'490	26'478	998'468	495	311.25
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'283'333	548'829	274'414	397'974	111'641	2'616'191	882	311.25
Total	1'653'333	857'162	428'581	537'464	138'119	3'614'659	1'377	

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.

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. Im Jahr 2009 wurden weder Abgangsentschädigungen noch andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Vorjahr 2008:

(CHF)	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Name								
Thomas E. Kern	336'828	269'462	134'731	109'685	24'648	875'354	540	249.50
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'222'945	641'471	189'933	506'701	93'759	2'654'809	762	249.50
Total	1'559'773	910'933	324'664	616'386	118'407	3'530'163	1'302	

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst Zahlungen für die Rentenzusatzversicherung sowie für Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen. Im Geschäftsbericht 2008 war die Rentenzusatzversicherung im Vorsorge- und Sozialaufwand nicht berücksichtigt. Dies wurde in oben stehender Tabelle für 2008 korrekt dargestellt.

Die effektive Vergütung an die Geschäftsleitung für das Jahr 2008 betrug CHF 3.6 Mio.

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 92.8 Mio. (2008: CHF 91.4 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	Stück
		31.12.2009	31.12.2008
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	Mitglied	0	0
Dr. Elmar Ledergerber	Mitglied	110	110
Rita Fuhrer	Mitglied	0	0
Total		523	523

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

Name	Stück	Stück
	31.12.2009	31.12.2008
Thomas E. Kern	690	137
Peter Eriksson	1'534	1'315
Rainer Hiltbrand	1'259	984
Daniel Schmucki	415	272
Michael Schallhart	32	0
Stephan Widrig	214	119
Total	4'144	2'827

Weder Mitglieder des Verwaltungsrates noch der Geschäftsleitung halten per Bilanzstichtag Optionen auf Aktien der Gesellschaft.

15) Diverse Angaben

Brandversicherungswerte der Sachanlagen

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Gebäude inkl. Ladebrücken	3'412'027	3'287'448
Fahrhabe	660'126	732'488

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 Bauzeitversicherung 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.

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	31.12.2009	31.12.2008
Nicht bilanzierte Finanzleasingverbindlichkeiten ¹⁾	78'148	86'614

¹⁾ Siehe Rechnungslegungsgrundsätze, Bewertungsgrundsätze, Finanzierungsleasing

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 9.9 Mio. (31.12.2008: CHF 3.4 Mio.) sowie Letters of Credit über CHF 168 Mio. (31.12.2008: CHF 146 Mio.).

16) Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Für die Ausführungen betreffend Durchführung einer Risikobeurteilung siehe Ziffer 22.1. im Anhang zur Konzernrechnung (Seiten 118 bis 123).

17) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2009 gemäss Obligationenrecht am 4. März 2010 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2009 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 offengelegt werden müssten.

Verwendung des Bilanzgewinnes

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzgewinn von CHF 254'874'461 wie folgt zu verwenden:

CHF	
Einlage in gesetzliche Reserve ¹⁾	0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 5.00 ²⁾	30'701'875
Auszahlung einer Sonderdividende von brutto CHF 2.50 ²⁾	15'350'938
Vortrag auf neue Rechnung	208'821'648
Total verfügbarer Bilanzgewinn	254'874'461

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 der Anträge für das Geschäftsjahr 2009 beträgt die ordentliche Dividende CHF 5.00 pro Aktie und die Sonderdividende (aus der Teilveräusserung der Beteiligung an Bangalore International Airport Ltd.) CHF 2.50 pro Aktie. Nach Abzug der Verrechnungssteuer von 35% steht den Aktionären eine Nettodividende von insgesamt CHF 4.88 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 132 bis 145), für das am 31. Dezember 2009 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 2009 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 135 und 136 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 zu vereinbarenden 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	Philipp Hallauer
Zugelassener Revisionsexperte	Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor	

Zürich, 4. März 2010

Finanzkalender 2010

Termine Finanzinformationen

19. März 2010	Veröffentlichung Jahresergebnis 2009
15. April 2010	Generalversammlung 2010
18. August 2010	Veröffentlichung Halbjahresergebnis 2010
14. April 2011	Generalversammlung 2011

Termine Verkehrsstatistik

14. April 2010	Verkehrsstatistik März 2010
14. Mai 2010	Verkehrsstatistik April 2010
11. Juni 2010	Verkehrsstatistik Mai 2010
12. Juli 2010	Verkehrsstatistik Juni 2010
11. August 2010	Verkehrsstatistik Juli 2010
14. September 2010	Verkehrsstatistik August 2010
12. Oktober 2010	Verkehrsstatistik September 2010
11. November 2010	Verkehrsstatistik Oktober 2010
13. Dezember 2010	Verkehrsstatistik November 2010

Investor Relations

Michael Ackermann, Tel. +41 (0)43 816 76 98
investor.relations@unique.ch
Ab 15. April 2010 investor.relations@zurich-airport.com

Corporate Communications

Sonja Zöchling, Tel. +41 (0)43 816 46 35
sonja.zoechling@unique.ch
Ab 15. April 2010 sonja.zoechling@zurich-airport.com

Zusätzliche Informationen

Ergebnisse und Finanzinformationen unter www.unique.ch/investor
Ab dem 15. April 2010 www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations

