

2011

GESCHÄFTSBERICHT
DER FLUGHAFEN ZÜRICH AG

Wesentliche Ereignisse

7. Januar

Mit dem Entscheid des Bundesgerichts vom 22. Dezember 2010 zum vorläufigen Betriebsreglement wird der heutige Flugbetrieb auf eine rechtlich solide Basis mit festgelegten An- und Abflugrouten gestellt.

14. Januar

Der Flughafen Zürich erhält erneut den «Business Traveller Award» als bester Umsteige-Flughafen Europas und belegt in der Gesamtwertung «Beste Flughäfen weltweit» den hervorragenden zweiten Platz.

1. April

Zum zweiten Mal in Folge gewinnt der Flughafen Zürich den «Skytrax World Airport Award» für die beste Gepäckausgabe weltweit. Die Auszeichnung bestätigt den hohen Qualitätsstandard der Passagierdienstleistungen am Flughafen Zürich.

1. Juni

In der Ankunft 2 öffnet der erste Arrival Duty Free Store auf einer Fläche von 650 m² seine Tore. Fortan können nicht nur abfliegende, sondern auch ankommende Passagiere am Flughafen Zürich zollfreie Waren einkaufen. Zürich ist erst der dritte Flughafen Europas mit einem Duty Free-Angebot für ankommende Passagiere.

20. Juni

Der Flughafen Zürich gewinnt zum ersten Mal den «Eco-Innovation Award» für sein Umweltengagement. Der Preis wurde verliehen vom Airports Council International (ACI) Europe, dem Verband europäischer Flughafenbetreiber.

4. Juli

Die neue, 8'400 m² grosse Speditionshalle wird eröffnet.

14. Juli

Unter dem Namen «switzerlandinfo+» betreibt die Flughafen Zürich AG einen neuen Informations- und Service-schalter in der Ankunft 2. Das Angebot richtet sich an ankommende Reisende sowie Besucher und bietet unter anderem Informationen zu Flügen und Ausflugszielen der Schweiz.

19. Juli

In der Ankunft 1 wird der zweite Arrival Duty Free Store auf einer Fläche von 1'100 m² eröffnet.

23. August

Die Flughafen Zürich AG kann für das erste Halbjahr 2011 ein sehr gutes Ergebnis vorweisen. Der Gewinn in den ersten sechs Monaten fiel gegenüber der ersten Jahreshälfte 2010 mit CHF 73.5 Mio. um 47.9% höher aus.

25. August

Die Flughafen Zürich AG erhält über ihr Joint Venture A-port Chile S.A. den Zuschlag für die Konzession des Flughafens Antofagasta in Chile.

5. September

Zum achten Mal in Folge erhält der Flughafen Zürich für seine Nutzerfreundlichkeit sowie generelle Qualitätsstandards den renommierten «World Travel Award».

12. September

Auf dem Werftvorplatz beginnen die Bauarbeiten für die provisorische Schallschutzanlage. Das Provisorium wird nach einer Nutzungsdauer von rund zweieinhalb Jahren durch eine geschlossene Schallschutzhalle ersetzt.

28. September

Die Flughafenbetreiberin reicht innerhalb der vorgegebenen Frist beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das überarbeitete Lärmgebührenmodell ein.

21. Oktober

Die Flughafen Zürich AG reicht bei der Stadt Kloten das Baugesuch für «The Circle» ein.

22. November

Bundesrätin Doris Leuthard und der Zürcher Regierungsrat Ernst Stocker weihen an einer Eröffnungsfeier das neue Dock B und das Sicherheitskontrollgebäude ein.

27. November

Die Zürcher Stimmbevölkerung lehnt sowohl die Behördeninitiative II (Pistenausbauverbot) als auch den Gegenvorschlag klar ab. Die Flughafen Zürich AG nimmt erfreut zur Kenntnis, dass eine Blockierung der Flughafenentwicklung im Kanton Zürich nicht mehrheitsfähig ist.

1. Dezember

Das neue Dock B und das Sicherheitskontrollgebäude werden dem Betrieb übergeben.

15. Dezember

Meteo Schweiz unterzeichnet den Mietvertrag zur Verlegung des Hauptsitzes ins Operation Center 1. Auf einer Fläche von rund 3'500 m² wird damit ein neuer Grossmieter am Flughafen Zürich einziehen.

21. Dezember

Die Flughafenbetreiberin reicht beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Schutzkonzept für die Anwohner im Süden des Flughafens ein.

Flughafen Zürich AG	
Unternehmensporträt	5
Vorwort	
Aktionärsadresse	8
Rückblick & Ausblick	
Kunden & Märkte	12
Corporate Responsibility	15
Qualitätsmanagement	17
Geschäfts- & Verkehrsentwicklung	
Kennzahlen (2-Jahres-Vergleich)	24
Verkehrsentwicklung	26
Ergebnisentwicklung	29
Segmentberichterstattung	34
Beteiligungen	36
Investitionen	37
Konzerngeldflussrechnung	38
Bilanzstruktur	39
Ausblick	39
Airport Zurich Noise Fund	40
Umweltschutz	44
Corporate Governance	56
Risk Management	64
Finanzbericht	
Konzernrechnung gemäss IFRS	74
Bericht der Revisionsstelle	121
Jahresrechnung gemäss OR	124
Bericht der Revisionsstelle	138

Als gemischtwirtschaftliches, börsenkotiertes Unternehmen betreibt die Flughafen Zürich AG im Auftrag des Bundes die bedeutendste Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz – den Flughafen Zürich. Die Flughafen Zürich AG stützt sich bei der Strategie und deren Umsetzung auf die drei Dimensionen Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Gesellschaft. Ziel ist es, dank dieser Betrachtungsweise die Wettbewerbsfähigkeit und Glaubwürdigkeit sowie den Wert des Unternehmens nachhaltig zu steigern. Das Unternehmen konzentriert sich auf seine Kernaufgaben als Flughafenbetreiberin im In- und Ausland, als Betreiberin der kommerziellen Zentren auf der Land- und Luftseite sowie der renditeorientierten Bewirtschaftung und Weiterentwicklung der Immobilien am Standort Zürich. Die Flughafen Zürich AG beschäftigt rund 1'570 Mitarbeitende.

Der Flughafen Zürich als Schweizer Tor zur Welt ist ein Qualitätsflughafen im Herzen Europas und international, national sowie regional gut vernetzt. Für seine hervorragenden Dienstleistungen, die kurzen Umsteigewege, die Freundlichkeit des Personals, die Sauberkeit der Infrastruktur, die Zuverlässigkeit der Prozesse und weitere Qualitätsmerkmale erhält der Flughafen Zürich regelmässig Auszeichnungen. Hinter dieser Leistung stehen rund 24'000 Mitarbeitende, die bei über 270 Flughafenpartnern täglich dafür sorgen, dass für Passagiere und Besucher jeder Aufenthalt am Flughafen Zürich zu einem Erlebnis wird.





V.L.N.R.: DANIEL SCHMUCKI, THOMAS E. KERN, MICHAEL SCHALLHART, STEFAN CONRAD, STEPHAN WIDRIG

Operations

Im Bereich Operations laufen alle Arbeiten für einen sicheren, qualitativ hochstehenden und effizienten Flugbetrieb zusammen. Dazu zählen alle Leistungen für die Passagiere bei Abflug, Ankunft und Transfer, die Koordination der Standplatzzuteilung und der Rollverkehrsführung sowie Safety und Security. Der reibungslose Ablauf wird durch den Einbezug aller Partner in einem zentralen Steuerungsgremium – dem Airport Steering – 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 des 800 Hektaren grossen Flughafenareals inklusive Versorgung, Entsorgung und Unterhalt der land- und luftseitigen Tiefbauten zuständig. Ausserdem stellt der Bereich Operations die kurz-, mittel- und langfristige, nachfrageorientierte Entwicklung der aviatischen Infrastruktur und Verfahrensprozesse sicher.

Marketing & Real Estate

Der Bereich Marketing & Real Estate ist zuständig für die Entwicklung, den Bau sowie die renditeorientierte Bewirtschaftung der Immobilien am Flughafen Zürich. Das Portfolio reicht dabei von den Terminal-Gebäuden, Bürozentren, Logistik- und Werftgebäuden, Parkhäusern und dem Flughafenbahnhof bis hin zum neuen Grossprojekt «The Circle». Der Bereich gestaltet luft- und landseitig ein attraktives Einkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungserlebnis und betreibt das nach Umsatz zweitgrösste Shopping-Center der Schweiz. Weitere Aufgaben sind die Betreuung der für den Flugbetrieb und die Hochbauten notwendigen technischen Anlagen, die Gesamtverantwortung für alle landseitigen Verkehrsträger und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie die übergeordnete Vermarktung und Markenbildung des Flughafens.

Finance

Der Bereich Finance 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 ist verantwortlich für eine qualitativ hochstehende und zeitgerechte Finanzberichterstattung sowie die Kommunikation mit dem Kapitalmarkt. Im Rahmen des Risk & Compliance Management stellt der Bereich die systematische Evaluation und Bewertung der Risiken der Flughafen Zürich AG dar. Darüber hinaus liegt die Verantwortung für die internationale Geschäftsentwicklung und die Betreuung von derzeit zehn Flughäfen, welche die Flughafen Zürich AG zusammen mit Partnern in Indien und Lateinamerika betreibt, im Bereich Finance.

Services

Zum Bereich Services gehören sämtliche Einheiten, die für die ablauforganisatorischen Prozesse der Flughafen Zürich AG wichtig sind. Dazu zählen unter anderem das Personalwesen, die Informatik, das Beschaffungswesen und die Rechtsabteilung. Die Abteilungen Public Affairs und Corporate Communication sind ebenfalls hier angesiedelt. Mit einem speziellen Monitoring-System überwacht das Lärmmanagement die Einhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugwege. Die Abteilung Umweltschutz bearbeitet alle weiteren Aspekte rund um die Themen Luft und Klima, Ressourcen und Biosphäre.

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

Das Jahr 2011 war das «Jahr der Inbetriebnahmen». Das Dock B und das Sicherheitskontrollgebäude wurden am 1. Dezember 2011 dem Betrieb übergeben und das Grossprojekt «Zürich 2010» damit abgeschlossen. Auch andere Bauprojekte haben Meilensteine gesetzt. So etwa die Speditionshalle im Frachtbereich, die Duty-Free-Geschäfte im Ankunftsbereich oder die neue Zuschauerterrasse auf dem Dock B. In besonderer Erinnerung bleibt auch die hart umkämpfte Abstimmung um ein Pisten-ausbauverbot am Flughafen Zürich. Am 27. November hat sich das Zürcher Stimmvolk einmal mehr klar für den Flughafen Zürich ausgesprochen.

Das unsichere wirtschaftliche Umfeld stellte eine Herausforderung dar, denn der starke Schweizer Franken wirkte sich unterschiedlich auf das Flughafengeschäft aus. Einerseits hemmte der Frankenkurs das Konsumverhalten der ausländischen Passagiere am Flughafen Zürich. Aufgrund der tiefen Wechselkurse buchten Schweizerinnen und Schweizer jedoch auch vermehrt Ferienreisen ins Ausland, was die Passagierzahlen ansteigen liess. Wir freuen uns deshalb, im anspruchsvollen zwölften Geschäftsjahr der Flughafen Zürich AG einen Gewinn von CHF 170.9 Mio. erwirtschaftet zu haben.

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende von CHF 9.50 pro Aktie vor.

Passagierzahlen: Doppelter Rekord am Flughafen Zürich

Während der Sommerferien wurde ein neuer Passagierrekord erreicht: An Spitzentagen reisten mehr als 85'000 Fluggäste über den Flughafen Zürich. Für das gesamte Jahr verzeichnete der Flughafen Zürich 24.3 Mio. Passagiere. Erstmals konnten somit am Flughafen Zürich mehr als 24 Mio. Passagiere begrüsst werden. Mit einer Zunahme von 6.4% gegenüber dem Vorjahr liegt die Entwicklung der Passagierzahlen leicht über den zum Halbjahr prognostizierten Erwartungen. Die Zunahme ist insbesondere auf eine seit längerer Zeit anhaltende positive Entwicklung bei den Lokalpassagieren zurückzuführen. Deren Anzahl erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 7.4% auf 16.0 Mio. Gleichzeitig stieg die Zahl der Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich um 4.5% auf 8.3 Mio. Der Transferanteil sank von 34.6% im Vorjahr auf 34.0% im Jahr 2011.

Die Anzahl Passagiere pro Flug erhöhte sich wie schon im Vorjahr um 2, nämlich von 100 auf 102. Die durchschnittliche Sitzauslastung reduzierte sich jedoch um 0.1 Prozentpunkte auf 72.8%. Das Sitzangebot von und nach Zürich ist um 6.5% gestiegen.

Das Kommerzgeschäft konnte die finanziellen Erwartungen in einem von Baustellen und Neueröffnungen geprägten Jahr insgesamt erfüllen. Die Ausgaben pro abfliegenden Passagier gingen zwar – auch wegen des starken Schweizer Frankens – von CHF 42.1 auf CHF 39.4 (–6.4%) zurück, die Umsätze der Shop- und Restaurant-Betreiber am Flughafen Zürich blieben aber mit CHF 479.2 Mio. (–0.6%) auf Vorjahresniveau. Mit diversen neuen Konzepten, Geschäften und Produkterweiterungen konnte im abgelaufenen Jahr eine gute Basis für die Zukunft gelegt werden.

Inbetriebnahmen: Markante Qualitätssteigerung im Flugbetrieb

Das Grossbauprojekt «Zürich 2010» fand mit der Inbetriebnahme des Sicherheitskontrollgebäudes (SKG) und des neuen Dock B am 1. Dezember 2011 seinen Abschluss. Beide Bauten tragen massgeblich zur Qualitätssteigerung des Flugbetriebs bei. Das neue Dock B ermöglicht eine flexible Nutzung für Schengen- und Non-Schengen-Flüge auf zwei Ebenen. Im zentralen SKG kann flexibler auf Spitzenbelastungen reagiert werden, was die Wartezeiten verkürzt. Auch das Frachtgeschäft kann effizienter abgewickelt werden. Dies dank der neuen Speditionshalle, deren Fläche von 8'400 m² bereits bei der Eröffnung im Juli 2011 voll vermietet war.

Standortattraktivität: Die Destination Flughafen Zürich stärken

Unser Begegnungszentrum bleibt ein attraktiver Geschäftsstandort, Treffpunkt für Reisende sowie Besucher, Mitarbeitende und Abholer. Die ohnehin schon tiefe Leerstandsquote der Gesamtnutzfläche aller Hochbauten wurde weiter reduziert. Als neue Mieterin konnte Meteo Schweiz gewonnen werden, die ihren Hauptsitz an den Flughafen Zürich verlegen wird. Mit der Eröffnung der neuen Zuschauerterrasse Anfang Dezember wird der Flughafen Zürich wiederum zum Publikumsmagnet. Weltneuheiten wie die multimedialen Ferngläser oder der begehbare Vorfeldturm machen die Faszination Fliegen erlebbar. Neben der Erweiterung der kommerziellen und gastronomischen Angebote markierte die Eröffnung der beiden Arrival Duty Free Stores einen wichtigen Meilenstein. Zürich ist erst der dritte Flughafen in Europa, an denen Passagiere auch bei der Ankunft zollfrei einkaufen können.

Das Grossprojekt «The Circle» schreitet voran. Erste Absichtserklärungen mit potenziellen Ankermietern konnten bereits unterzeichnet werden. Im Oktober 2011 wurde das Baugesuch bei der Stadt Kloten eingereicht, die Baubewilligung wird im Verlauf des Jahres 2012 erwartet.

Politisches Umfeld: Etappensiege und wichtige Entwicklungen

Im Zentrum stand die Abstimmung über die Behördeninitiative II und deren Gegenvorschlag vom 27. November 2011. Beide Vorlagen forderten ein Pistenausbauverbot. Dank eines beherzten und professionell geführten Abstimmungskampfs ist es den Flughafen-Befürwortern gelungen, diese so wichtige Abstimmung zu gewinnen. Mehr noch: Mit der deutlichen Ablehnung der Behördeninitiative II sowie des Gegenvorschlags hat sich die Zürcher Stimmbevölkerung einmal mehr klar für den Flughafen Zürich ausgesprochen und damit auch ein Signal nach Deutschland gesandt. Sie hat mit der Ablehnung der beiden Flughafenvorlagen gezeigt, dass sie bereit ist, ihren Teil zur Lösung des Fluglärmstreits beizutragen. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, um eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden.

Lärm: Neues Gebührenmodell und Schallschutzanlage

Eine Überarbeitung des Lärmgebührenmodells war schon länger in Planung, vorgesehen ist eine Umsetzung in zwei Phasen. In einer ersten Phase wurde die Verdoppelung der Lärmgebühren für die Flugzeuge in den Lärmklassen 1 und 2 per Beginn Sommerflugplan Ende März 2011 umgesetzt. Die zweite Phase beinhaltet die komplette Überarbeitung des Lärmgebührenmodells, unter anderem bezüglich der Einteilung der Flugzeugtypen in die fünf Lärmklassen und einer vor allem in den Tagesrandstunden markanten Gebührenerhöhung. Die Flughafen Zürich AG reichte das überarbeitete Lärmgebührenmodell im September 2011 innerhalb der vorgegebenen Frist beim BAZL ein. Voraussichtlich im zweiten Quartal 2012 beginnt die Konsultationsperiode.

Auch am Boden soll der Lärm noch weiter gedämmt werden. Auf dem Werftvorplatz entsteht eine offene Schallschutzanlage zur Durchführung von Triebwerkstandläufen. Die Anlage dient als Provisorium und vorläufiger Ersatz für die bisher verwendeten Schall-dämpferanlagen. Sie bringt bereits eine wesentliche Reduktion der Lärmbelastung und verbessert damit den Schutz der Anwohner insbesondere in der Nacht massgeblich. Im Jahr 2014 soll die offene Anlage durch eine Schallschutzhalle ersetzt werden.

Awards: Auszeichnungen belegen Exzellenz

Die Reisebranche prämierte den Flughafen Zürich für seine Nutzerfreundlichkeit und generelle Qualitätsstandards zum achten Mal in Folge mit dem «World Travel Award» als besten europäischen Flughafen. Weiter erhielt der Flughafen Zürich den «Business Traveller Award» als bester Umsteige-Flughafen Europas und belegte in der Gesamtwertung «Beste Flughäfen weltweit» den zweiten Platz. Für sein systematisches

und umfangreiches Umweltengagement wurde der Flughafen Zürich mit dem erstmals verliehenen «Eco-Innovation Award» ausgezeichnet. Besonders erfreulich ist der «Best of Excellence Award» der Airport Council International (ACI). Dieser Preis wurde dem Flughafen Zürich aufgrund seiner jahrelangen Qualitätsbemühungen auf höchstem Niveau verliehen.

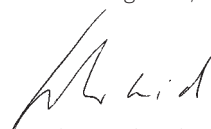
Ausblick

Die Flughafen Zürich AG ist für die Zukunft gut gerüstet, und das Verkehrsaufkommen der letzten Wochen stimmt vorsichtig optimistisch. Trotz wirtschaftlich anspruchsvollen Zeiten erwartet das Unternehmen eine moderate Zunahme der Passagierzahlen. Mit dem schrittweisen Abschluss der letzten Baustellen im Airside Center im Verlauf des Jahres 2012 wird sich den Passagieren wieder ein durchgängiges und qualitativ hochstehendes Reiseerlebnis bieten – mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Erträge im Nicht-Fluggeschäft. Für das Grossbauprojekt «The Circle» rechnen wir mit der Baubewilligung im Verlauf des Jahres 2012. Mit Spannung werden schliesslich die Entscheide des Bundesrates zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), der weitere Verlauf der Verhandlungen mit Deutschland sowie die Resultate hinsichtlich der Gebührenregulierung von Schweizer Flughäfen erwartet.

Dank

Die Flughafen Zürich AG bedankt sich bei allen, die sich im Jahr 2011 für die Entwicklung und das Wohlergehen des Unternehmens eingesetzt haben. Das Engagement der Mitarbeitenden war besonders im Zusammenhang mit den Inbetriebnahmen im Dezember 2011 spürbar. Die grosse Professionalität und der Einsatz für das Gesamtsystem Flughafen werden aber jeden Tag gelebt – ein Grund für die Einzigartigkeit und Qualität unseres Flughafens. Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, gebührt ein grosses Dankeschön. Ihr Vertrauen motiviert uns und bildet die Grundlage für eine sichere und erfolgreiche Zukunft der Flughafen Zürich AG.

Zürich-Flughafen, 8. März 2012


Andreas Schmid
Präsident des
Verwaltungsrates


Thomas E. Kern
Vorsitzender der
Geschäftsleitung



A380 SINGAPORE AIRLINES, GATE E67



15'400

KILOMETER BETRÄGT DIE MAXIMALE REICHWEITE DES A380, DAS ENTSPRICHT DER 7-FACHEN LUFTDISTANZ VON ZÜRICH NACH MOSKAU.

853

PASSAGIERE PASSEN IN DER EINKLASSEN-KONFIGURATION IN DAS FLUGZEUG.

525

PASSAGIERE KÖNNEN IN DER DREIKLASSEN-VERSION IM FLUGZEUG MITFLIEGEN.

500

KILOGRAMM WIEGT DIE FARBE DES AIRBUS.

E67

LAUTET DIE GATEBEZEICHNUNG, AN DER DREI FLUGGASTBRÜCKEN FÜR DEN A380 DER SINGAPORE AIRLINES BEREITSTEHEN.

Der Flughafen Zürich konnte seine Attraktivität als Verkehrsdrehscheibe im Herzen Europas und als Geschäftsstandort nochmals steigern. Davon zeugen die vielen Direktverbindungen zu Destinationen auf der ganzen Welt und die erfolgreichen Partnerschaften am Flughafen Zürich selbst. Innovative Projekte im In- und Ausland stärken den Wirtschaftsmotor zusätzlich.

Airlines

Im abgelaufenen Jahr verbrachten Reisende aus der Schweiz ihre Ferien aufgrund des starken Frankens vermehrt im Ausland. Das zeigte unter anderem der neue Passagierrekord während der Sommerferien 2011. An Spitzentagen reisten mehr als 85'000 Fluggäste über den Flughafen Zürich, verglichen mit den durchschnittlich 66'000 Passagieren an regulären Tagen. Der Wunsch nach globaler Mobilität scheint ungebrochen.

Umso erfreulicher, dass im Jahr 2011 mehrere neue Fluggesellschaften am Flughafen Zürich begrüsst werden durften. Seit dem 31. Mai 2011 bietet Hainan Airlines dreimal pro Woche einen Direktflug von Zürich nach Peking an. Hainan Airlines ist die grösste private Fluggesellschaft Chinas und weltweit die siebte durch Skytrax ausgezeichnete 5-Sterne-Fluggesellschaft. Nach sieben Jahren Absenz kehrte im Winter SriLankan Airlines an den Flughafen Zürich zurück und bedient die Strecke Zürich-Colombo-Malé. Neu fliegt Oman Air von Zürich nach Muskat, und die spanische Vueling Airlines belebt das Angebot mit täglichen Flügen nach Barcelona und Paris-Orly.

Besucher

Auch für Daheimgebliebene bietet der Flughafen Zürich attraktive Möglichkeiten. Seit dem 1. Dezember 2011 lädt die neue Zuschauerterrasse auf dem Dock B zum Staunen und Verweilen ein. Auf rund 7'000 m² wird die Faszination Fliegen für Gross und Klein erlebbar. Dafür sorgen Weltneuheiten wie multimediale Ferngläser, die das Fluggeschehen live kommentieren, oder ein begehrter Vorfeldturm, der Aviatikfans näher an die Flugzeuge bringt als je zuvor. Ein vielseitiger Mini-Flugplatz, verschiedene informative Exponate und ein Erkundungsparcours sowie das Restaurant Avioline runden das Angebot ab. Im ersten Monat nach der Eröffnung verzeichnete die Zuschauerterrasse bereits über 20'000 Gäste. Ein Zeugnis für die grosse Anziehungskraft, die von diesem neuen Ausflugsziel ausgeht. Die Verantwortlichen rechnen künftig mit über 300'000 Besucherinnen und Besuchern pro Jahr. Auf der Zuschauerterrasse steht auch ein modern ausgerüsteter Besucherraum für Anlässe, Konferenzen und Veranstaltungen zur Verfügung.

Partner

Die Flughafen Zürich AG pflegt nachhaltige Beziehungen mit ihren Flughafenpartnern. Nebst den Fluggesellschaften zählen Mieter, Kommerzpartner und Konzessionäre zu den wichtigsten Partnern der Flughafenbetreiberin.

Unser Begegnungszentrum bleibt ein attraktiver Geschäftsstandort. Davon zeugt die tiefe Leerstandquote der Gesamtnutzfläche aller Hochbauten, die Ende Jahr bei unter 2% lag. Mit dem Entscheid von Meteo Schweiz, ihren Hauptsitz neu an den Flughafen Zürich zu verlegen, ist das Operations Center 1 wieder voll vermietet. Erwähnenswert ist auch die Erweiterung des Airport Medical Centers im Prime Center 1. Zusätzliche Fachärzte, eine Rehabilitationsklinik und ein Zentrum für traditionelle chinesische Medizin ergänzen das Angebot. Im Office Center 1 wurde eine Fläche von über 700 m² an die Cambridge Technology Partners vermietet. Nebst der Vollvermietung der Speditionshalle konnte im Frachtbereich auch der Vertrag mit dem grössten Mieter, der Cargologic AG, um weitere sieben Jahre verlängert und damit die langjährige, bewährte Partnerschaft bestätigt werden.

Kommerz und Gastronomie

Sowohl landseitig wie auch im Passagierbereich ist viel passiert. Im öffentlichen Bereich stiessen beispielsweise die Kleidergeschäfte H&M und die Damenboutique Grieder sowie der Bookshop Orell Füssli zum Angebot. Luftseitig sorgten unter anderem die Uhren- und Schmuckanbieter für Aufmerksamkeit. Türlar feierte sein 60-jähriges Bestehen am Flughafen Zürich. Bucherer eröffnete die erste Rolex Boutique in Zürich, Tiffany gar die erste Travel Retail Boutique in Kontinentaleuropa. Willkommene Ergänzungen bilden die neue Lindt Boutique und die Bally/Burberry-Boutique im Airside Center.

Der Sommer markierte mit der Eröffnung der beiden Arrival Duty Free Stores einen wichtigen Meilenstein für das Duty Free-Geschäft. Als erst dritte Destination in Europa gehört Zürich nun zu denjenigen Flughäfen, an denen Passagiere auch bei der Ankunft zollfrei einkaufen können. Im Passagierbereich fand am 1. Dezember mit der Lancierung der neuen Walk Through-Verkaufsflächen unmittelbar nach der zentralisierten Sicherheitskontrolle erfolgreich ein Quantensprung statt. Somit sind nun fast alle Duty Free-Flächen im Airside Center umfassend erneuert und an den zentralen Passagierfluss gekoppelt.

Auch die Gastronomie durchlebte im Jahr 2011 eine umfassende Auffrischung. Im Passagierbereich wurde mit dem neuen Mövenpick Marché ein geräumiges Selbstbedienungsrestaurant in Betrieb genommen, das Reisende wie Mitarbeitende von Beginn weg rege besuchten. Auf der Landseite wurde das umsatzstärkste Lokal, das Foodland im Airport Center, unter laufendem Betrieb umfassend erneuert und mit frischen Konzepten wie Greens und Umaizushi ergänzt. Neu zum Angebot gehören auch kleine, aber feine Einrichtungen wie das Mövenpick Marché Take Away beim Bushof oder das Montreux Jazz Café und das Panopolis im neuen Dock B. Zudem bewährt sich das jährlich wiederkehrende Chalet Baracca Zermatt, das in den Wintermonaten gemütliche Erlebnisgastronomie bietet und jeweils fast restlos ausgebucht ist.

Dienstleistungen

Unter dem Namen «switzerlandinfo+» bietet ein neuer Informations- und Serviceschalter seit dem 14. Juli 2011 Reisenden und Besuchern in der Ankunft 2 eine breite Dienstleistungspalette an. Das Angebot mit Informationen zu Flügen und Ausflugszielen der Schweiz ergänzt die Dienstleistungen der bereits bestehenden Informationsschalter im Bereich Check-in 2, Ankunft 1 und Airside Center sowie im Service Center. Der Schalter wird von der Flughafen Zürich AG betrieben und während der Flugbetriebszeiten täglich geöffnet.

Auch für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs wurden die Dienstleistungen verbessert. In den Gepäckausgabehallen stehen neu zwei Ticketautomaten der SBB, und im Bushof zeigen dynamische Fahrgastanzeigen die aktuellen Fahrpläne an.

Rückblick & Ausblick | Kunden & Märkte

«The Circle»

Neben den bestehenden kommerziellen Zentren soll mit dem Grossprojekt «The Circle» ein drittes Gravitationszentrum, eigentlich eine eigene kleine Stadt, entstehen, welche die Adress- und Aufenthaltsqualität des Standorts Flughafen weiter erhöht. Die Entwicklung dieser hochwertigen Überbauung für innovative Dienstleistungen schreitet voran. Am 21. Oktober 2011 wurde das Baugesuch bei der Stadt Kloten eingereicht und damit ein weiterer Meilenstein markiert. Die Baubewilligung wird im Verlauf des Jahres 2012 erwartet. Die Aufnahme der Bauarbeiten ist für das Jahr 2013 geplant, damit voraussichtlich im Jahr 2017 die erste Etappe der Überbauung in Betrieb genommen werden kann. Bereits abgeschlossen werden konnten die Verfahren zu Verkehr und Parking mit der rechtskräftigen Bewilligung von rund 1'000 Parkplätzen. Die Umsetzung dieses Bauvorhabens hängt von einer erfolgreichen Vermarktung sowie der Sicherheit betreffend Investitionskosten ab. Ferner werden eigene Beteiligungs- und Finanzierungsstrukturen geschaffen, um die beabsichtigte Beteiligung von Drittinvestoren zu ermöglichen.

International Business Development

Die Gesellschaft erhielt im August über ihr Joint Venture A-port Chile S.A. den Zuschlag für den Ausbau und Betrieb des Flughafens Antofagasta. Es ist dies das dritte Flughafenengagement in Chile nach Puerto Montt und La Serena. Mit rund 1.2 Millionen Passagieren im Jahr 2010 ist Antofagasta nach Santiago de Chile der zweitgrösste chilenische Flughafen.

Seit dem Jahr 2000 arbeitet das International Business Development der Gesellschaft daran, die Präsenz der Flughafen Zürich AG auf anderen Flughäfen weltweit auszubauen. Regelmässig werden potenzielle Projekte in bestehenden wie auch in neuen Märkten geprüft. Der Fokus liegt in erster Linie auf Schwellenmärkten wie Lateinamerika, Osteuropa und Asien. Die Flughafen Zürich AG ist in diesen Märkten an insgesamt zehn Flughäfen präsent, unter anderen in Bangalore, Indien, oder in Bogotá, Kolumbien.

Strategische Partnerschaften

Um die gegenseitigen Leistungen besser zu vermarkten, pflegt die Flughafen Zürich AG verschiedene strategische Partnerschaften. Zusammen mit dem Hubcarrier Swiss sollen unter anderem die Qualität bei An- und Abreise gesteigert und die Reisenachfrage unterstützt werden. Dies geschieht beispielsweise durch den Austausch von Marketing- und Werbeleistungen oder gegenseitige Beiträge auf den jeweiligen Informationsplattformen.

Für ankommende Gäste ist der Flughafen Zürich das Tor zur Schweiz und zu den Alpen und hinterlässt somit einen ersten prägenden Eindruck von unserem Land. Die strategische Partnerschaft mit Schweiz Tourismus bezweckt denn auch die Qualitätssteigerung und optimale Kommunikation innerhalb der Reisekette. Schweiz Tourismus vertritt die Botschaften des Flughafens Zürich gegenüber Reisebüros, Reiseveranstaltern und Behörden im Ausland und erhält im Gegenzug einen Werbeauftritt am Flughafen Zürich.

Mit Zürich Tourismus teilt die Flughafenbetreiberin das Interesse des Destinationsmarketings. Die Zusammenarbeit umfasst die gegenseitige Bewerbung des Partners im Online-Bereich, in Broschüren sowie seit dem Sommer 2011 mit der Präsenz am neuen Informationsschalter «switzerlandinfo+» in der Ankunft 2. Dort sind auch weitere Tourismusanbieter mit ihren Regionen präsent. Die Marketingpartnerschaft des Flughafens Zürich mit dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern beinhaltet die Präsenz des Flughafens Zürich in der Luftverkehrshalle sowie die werbliche Präsenz des Verkehrshauses am Flughafen.

Die Flughafen Zürich AG benötigt optimale Rahmenbedingungen, um auch langfristig einen qualitativ hochwertigen und erfolgreichen Betrieb gewährleisten zu können. Im Spannungsfeld Wirtschaft - Politik - Gesellschaft ist das mitunter eine grosse Herausforderung.

Die nachhaltige Entwicklung des Flughafens Zürich ist nur durch den Einbezug und den Abgleich der verschiedenen Interessen des wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Umfeldes zu erreichen. Mit ihrem Bekenntnis zur Nachhaltigkeit unterstreicht die Flughafen Zürich AG ihr Bewusstsein für die Verantwortung, welche die zentrale Rolle als Mobilitätsdrehscheibe für die Schweiz mit sich bringt, und formuliert ihre Ausrichtung wie folgt:

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

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

Gesellschaft und Politik

Das Jahr 2011 wird als ein Schlüsseljahr in die Geschichte des Flughafens eingehen. Nicht nur wegen der Inbetriebnahme neuer Infrastrukturen, sondern auch weil in diesem Jahr eine Reihe wichtiger Entscheide auf dem politischen Parkett vorbereitet oder gefällt wurden. Im Zentrum standen die Abstimmungen über die Behördeninitiative II und den Gegenvorschlag vom 27. November 2011. Die Flughafen Zürich AG hat im Vorfeld zusammen mit Partnern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft eine professionelle Abstimmungskampagne geführt, um über die Wichtigkeit einer nachfrageorientierten Weiterentwicklung des Flughafens Zürich zu informieren. Die Gegnerschaft kämpfte mit harten Bandagen, um die Stimmbevölkerung zu verunsichern. Mit der deutlichen Ablehnung der Behördeninitiative II sowie des Gegenvorschlags hat sich die Zürcher Stimmbevölkerung jedoch einmal mehr klar für den Flughafen Zürich ausgesprochen. Das Abstimmungsergebnis lässt dem Flughafen Zürich die Möglichkeit offen, den Betrieb auch in Zukunft zu optimieren und moderat weiterentwickeln zu können. Basierend auf dieser Volksentscheidung liegt es nun am Bund, die raumplanerische Entwicklung in der Flughafenregion im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) zu verankern. Mit dem Abschluss des SIL-Prozesses kann endlich Rechts- und Planungssicherheit geschaffen

werden – sowohl für die Flughafen Zürich AG als auch für die Anwohnergemeinden rund um den Flughafen. Ein Entscheid seitens des Bundes wird auf Mitte Jahr 2012 erwartet.

Deutschland-Gespräche

Die gemeinsam mit unserem nördlichen Nachbarland im Jahr 2009 durchgeführte Lärmanalyse hat ergeben, dass die Bewohner der deutschen Gemeinden am Hochrhein gemäss deutschem Lärmgesetz nicht von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind. Die Schutzzonen nach deutschem Recht liegen vollständig in der Schweiz. Zu begrüssen ist, dass die neue Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Verhandlungen mit dem deutschen Verkehrsministerium intensiviert hat und eine baldige Einigung anstrebt. Die Zürcherinnen und Zürcher haben zudem ein klares Signal nach Deutschland gesandt. Sie haben mit der Ablehnung der beiden Flughafenvorlagen gezeigt, dass sie bereit sind, ihren Teil zur Lösung des Fluglärms beizutragen. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, um eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden.

Interessensvertretung

Die Interessen des Flughafens Zürich werden in verschiedenen Gremien vertreten. Die Flughafen Zürich AG führt beispielsweise die Geschäftsstelle der Swiss International Airports Association (SIAA) und unterstützt die neu gegründete Standortförderungs- und Netzwerkorganisation «Flughafenregion Zürich». Eine wichtige Komponente ist und bleibt die Präsenz in den Flughafengemeinden. Die Kontaktpflege wurde im Berichtsjahr verstärkt, zum Beispiel im Rahmen der Gewerbesmesse Kloten, an der die Flughafen Zürich AG mit einem grossen Stand auftritt vor Ort war und die Bevölkerung über wichtige Bauprojekte und die Abstimmung vom November 2011 informierte.

Zur verstärkten Kommunikation nach aussen gehört auch neue Medien zu nutzen. Deshalb ist der Flughafen Zürich auf Social-Media-Plattformen präsent. Mit einer Fanseite auf Facebook, Twitter-Aktivitäten und dem hauseigenen Online-Fernsehsender AirportTV sorgt das Unternehmen dafür, dass die Anspruchsgruppen in Echtzeit über den Flughafen Zürich und die Projekte der Flughafenbetreiberin informiert sind. Mehr noch: Dank diesen Kanälen kann die Flughafen Zürich AG einen direkten Dialog mit Passagieren, Flughafenmitarbeitenden, Anwohnern und Aviatikfans pflegen und die Wahrnehmung des Flughafens Zürich positiv beeinflussen.

Wirtschaftliches Umfeld

Der starke Schweizer Franken schlägt sich mit einer positiven und einer negativen Seite auf das Flughafengeschäft nieder. Aufgrund der tiefen Wechselkurse buchen Schweizerinnen und Schweizer vermehrt Ferienreisen ins Ausland, was die Passagierzahlen ansteigen lässt. Andererseits hemmt der starke Schweizer Franken das Konsumverhalten der Passagiere in einzelnen Bereichen.

Im April 2011 hob die Ratingagentur Standard & Poor's das Unternehmensrating um eine Stufe von BBB+ auf A- an. Kurz darauf platzierte die Flughafen Zürich AG unter gemeinsamer Federführung der Banken Credit Suisse AG, UBS AG und Zürcher Kantonalbank erfolgreich eine Obligationenanleihe in Höhe von CHF 250 Mio. mit einer Laufzeit von sechs Jahren mit Endfälligkeit im Mai 2017 und einem Zinscoupon von 2.25% am Schweizer Kapitalmarkt.

Revision des Luftfahrtgesetzes

Die Überarbeitung des Schweizerischen Luftfahrtgesetzes schafft formelle Grundlagen für die Erhebung von Flughafengebühren in der Schweiz. Die entsprechende Verordnung wird derzeit vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erstellt und nach Vernehmlassung vom Bundesrat verabschiedet. In der Verordnung werden auch die Übergangsfristen bis zur definitiven Umsetzung festgelegt. Die Flughafen Zürich AG verfolgt dieses Thema genau und setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten engagiert für eine wirtschaftlich sinnvolle und angemessene Lösung ein.

Mitarbeitende

Die Flughafen Zürich AG beschäftigt rund 1'570 Mitarbeitende in mehr als 70 Berufen. Diese Vielfalt macht das Unternehmen zu einer begehrten Arbeitgeberin der Region, bedingt aber auch Verantwortung. Dessen ist sich die Unternehmung bewusst. Zu ihren Zielen gehört, Arbeitsplätze zu sichern und eine verlässliche Arbeitgeberin zu sein. Die Gleichbehandlung und der respektvolle Umgang gegenüber den Mitarbeitenden sowie faire Anstellungsbedingungen bilden wichtige Grundsätze. Zudem legt die Flughafen Zürich AG Wert auf die Gesundheit der Mitarbeitenden und investiert in deren Weiterbildung.

Im Jahr 2011 fand eine grosse Mitarbeiterumfrage statt. Die Resultate attestieren der Flughafen Zürich AG ein gutes Zeugnis. Das Zugehörigkeitsgefühl der Mitarbeitenden zum Unternehmen und ihre Arbeitszufriedenheit sind hoch. Beides sind wertvolle Pfeiler einer erfolgreichen Firmenkultur. Verbesserungsmöglichkeiten innerhalb des Unternehmens wurden erkannt und werden im kommenden Jahr mit gezielten Massnahmen angegangen.

Um auch in Zukunft über genügend Fachkräfte zu verfügen, bildet die Flughafen Zürich AG rund 30 Lernende aus. Die Ausbildung junger Menschen gehört genauso zur sozialen Verantwortung des Unternehmens wie die Begleitung der Lehabgänger in das Berufsleben. Jedes Jahr werden neue Lernende aufgenommen und Lehabgänger in die Firma integriert. Dank der Zusammenarbeit mit Schweizer Fachhochschulen und Universitäten erhalten zudem jedes Jahr Studierende bei der Flughafen Zürich AG Praktikumsplätze.

Umwelt

Das Engagement zur Reduktion der Umweltauswirkungen und zur Verbesserung der Umwelteffizienz bildet seit Jahren einen der Grundpfeiler der Anstrengungen für einen nachhaltigen Betrieb des Flughafens Zürich.

Im Juni 2011 gewann die Flughafen Zürich AG für das systematische und umfangreiche Umweltmanagement zum ersten Mal den «Eco-Innovation Award» des Airports Council International Europe, dem Verband der europäischen Flughafenbetreiber. Laut Jury wurde der Flughafen Zürich honoriert für seine langjährigen Massnahmen, die über die Minimalforderungen zum Schutze der Umwelt hinausgehen.

Das Lärmgebührenmodell wird derzeit in zwei Phasen überarbeitet. Die erste Phase mit einer Verdoppelung der Lärmgebühren für die Flugzeuge in den Lärmklassen 1 und 2 wurde per Sommerflugplan Ende März 2011 bereits umgesetzt. Die Flughafen Zürich AG trieb die Arbeiten für die zweite Phase voran und reichte das überarbeitete Lärmgebührenmodell fristgerecht Ende September 2011 beim BAZL ein. Die Einteilung der Flugzeugtypen in die fünf Lärmklassen soll komplett überarbeitet werden. Das BAZL überprüft nun den eingereichten Vorschlag. Voraussichtlich im 2. Quartal 2012 beginnt die Konsultationsperiode.

Der Flughafen Zürich ist im November 2011 erneut für sein Engagement zur Reduktion des Ausstosses von CO₂ akkreditiert worden und bleibt damit im Airport Carbon Accreditation Programm auf dem Level «Optimisation». Airport Carbon Accreditation ist ein unabhängiges europäisches Zertifizierungsprogramm, welches speziell auf Flughäfen zugeschnitten ist. Die Stufe «Optimisation» bedeutet, dass die Flughafenbetreiberin nicht nur innerhalb des direkten Einflussbereiches, sondern auch darüber hinaus bei Flughafenpartnern auf eine Reduktion des Kohlendioxid-(CO₂)Ausstosses hinwirkt. Weitere Projekte werden im Berichtsteil «Umwelt» ab Seite 44 im Detail aufgeführt.

Irgendwo am Flughafen Zürich wird immer gebaut. Während grosse Infrastrukturen ihren Betrieb aufnehmen, stecken andere Bauprojekte noch mitten in der Entwicklung. Im Fokus steht immer die Qualitätssteigerung im Gesamtsystem Flughafen. Zahlreiche Auszeichnungen zeugen davon, dass dieser Fokus der Richtige ist.

Bauprojekte

Das Jahr 2011 wird als «Jahr der Inbetriebnahmen» in die Annalen eingehen. Das Grossbauprojekt «Zürich 2010» fand mit der Inbetriebnahme des Sicherheitskontrollgebäudes (SKG) und des neuen Dock B seinen Abschluss. Die Flughafen Zürich AG hatte sich für das Projekt «Zürich 2010» zwei Hauptziele gesetzt: Das Schengener Abkommen am Flughafen Zürich einführen und die Sicherheitskontrollen zentralisieren. Dies immer unter der Prämisse, die Qualität der Passagierprozesse zu erhöhen. Per 1. Dezember 2011 wurden das neue Dock B und das Sicherheitskontrollgebäude dem Betrieb übergeben, womit beide Hauptziele exakt im dafür vorgesehenen Zeit- und Kostenrahmen abgeschlossen werden konnten.

Das 250 Meter lange Dock B ermöglicht eine flexible Nutzung für Schengen- und Non-Schengen-Flüge auf zwei Ebenen mit neun Standplätzen und acht Busgates. Abgefertigt werden am neuen Dock B insbesondere Flüge der Swiss International Airlines und Air Berlin, die nach Passagierzahlen stärksten Fluggesellschaften am Flughafen Zürich.

Reisende passieren die Sicherheitskontrollen seit dem 1. Dezember nicht mehr dezentral, sondern direkt nach der Bordkartenkontrolle im neuen Sicherheitskontrollgebäude. Auf vier Geschossen ermöglichen insgesamt 26 Sicherheitslinien einen Betrieb, mit dem flexibler auf Spitzenbelastungen reagiert und Wartezeiten verkürzt werden können.

Zusätzliche Standplätze

Die Swiss plant, ihre Avro-Flotte ab dem Jahr 2014 durch die neuen Bombardier-Flugzeuge der C-Serie zu ersetzen. Da diese über eine grössere Flügelspannweite verfügen, verändern sich die Bedürfnisse für die in Spitzenzeiten ohnehin schon knapp verfügbaren Standplätzen. Die Flughafenbetreiberin hat ein Baugesuch eingereicht für zusätzliche Standplätze nördlich des Dock E.

Schallschutzanlage und Schallschutzhalle

Die Flughafen Zürich AG begann im Herbst 2011 auf dem Werftvorplatz mit dem Bau einer offenen, u-förmigen Schallschutzanlage zur Durchführung von Triebwerkstandläufen. Der Bau soll im Frühjahr 2012 fertiggestellt sein. Die Anlage dient als Provisorium und vorläufiger Ersatz für die bisher verwendeten Schalldämpferanlagen, welche – auch aufgrund einer Auflage zum vorläufigen Betriebsreglement – ersetzt werden mussten. Sie bringt bereits eine wesentliche Reduktion der Lärmbelastung und verbessert damit den Schutz der Anwohner insbesondere in der Nacht massgeblich. Der Bau des Provisoriums kostet rund CHF 1.5 Mio. Das Baugesuch für die definitive Schallschutzhalle wurde Ende 2011 eingereicht. Deren Inbetriebnahme soll im April 2014 erfolgen und wird nochmals eine spürbare Verbesserung der Lärmsituation bei Standläufen bringen. Danach erfolgt der Rückbau der provisorischen Anlage.

Aufwertung Terminal 2

Das Terminal 2, eröffnet 1975, bedarf einer Sanierung. Das fünfgeschossige Gebäude wird für weitere 30 Jahre rundum saniert. Da dies unter laufendem Betrieb erfolgen muss, wird die Aufwertung in mehreren Etappen durchgeführt. Bereits abgeschlossen sind die Bauarbeiten im Ankunfts Bereich 2, wo nebst den baulichen Anpassungen für das Arrival Duty Free-Geschäft auch die Gepäckausgabehalle des früheren Terminals B komplett erneuert wurde. Als nächster grosser Schritt stehen die Umbauten im Check-in 2 an. Für die beteiligten Partner eine grosse Herausforderung, gilt es doch, den Passagieren auch während der Bauphase möglichst kurze Wartezeiten und einen direkten Weg zu den Gates zu ermöglichen.

Speditionshalle

Die neue, 8'400 m² grosse Speditionshalle mit einer Rampenfläche von rund 1'000 m² war bereits bei der Eröffnung im Juli 2011 voll vermietet. Hier werden die Export-Frachtgüter für die Abgabe beim Handling Agent vorbereitet sowie Importsendungen verzollt und anschliessend ausgeliefert. Der funktionale Bau mit dem geschwungenen Dach ist die Antwort auf die knappen Platzverhältnisse bei der Fracht.

Parkplätze und Parkhäuser

Im Jahr 2011 begannen die Erweiterungsarbeiten für das Parkhaus 6. Zusätzliche Parkplätze werden damit aber keine geschaffen, denn mit der Erweiterung kompensiert die Bauherrin Flughafen Zürich AG lediglich die derzeit am Fusse des Butzenbühlhügels bestehenden, sanierungsbedürftigen Parkstrukturen P5 und P40. Diese werden dereinst weichen, weil unter anderem auf dieser Grundstückfläche «The Circle» entstehen soll.

Die Engpässe im Parkplatzangebot stellen eine grosse Herausforderung dar. Unbestritten ist, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs weiter gefördert und gesteigert werden soll. Bei stetig wachsenden Passagier- und Mitarbeiterzahlen ist aber auch ein moderater Ausbau der Parkflächen am Flughafen Zürich ein wichtiges Element für einen reibungslosen Betrieb. Die entsprechenden Gesuche für zusätzlichen Parkplatzbedarf bis ins Jahr 2020 wurden eingereicht. Bereits bewilligt wurden die Parkplätze für «The Circle».

Passagierprozesse

Zusammen mit verschiedenen Flughafenpartnern wie der Swiss, Swissport oder der Kantonspolizei fanden im ersten Halbjahr verschiedene Tests für automatisierte Passagierprozesse statt. Versuche mit einer automatisierten Gepäckaufgabe und Passkontrolle mit biometrischen Pässen brachten interessante Erkenntnisse, eine Umsetzung ist aber derzeit nicht geplant. Umgesetzt wurde jedoch die automatisierte Bordkartenkontrolle. Der Zugang zum Sicherheitskontrollgebäude markiert gleichzeitig den Übergang vom öffentlichen in den Passagierbereich. Nur wer eine Bordkarte hat, kann passieren. Reisende halten dazu am Eingang zum Sicherheitskontrollgebäude ihre Bordkarten in ein Lesegerät. Ist die Bordkarte gültig, öffnet sich eine Schleuse zur Sicherheitskontrolle. Auch das selbständige Boarding wurde getestet in Vorbereitung auf die Umsetzung im neuen Dock B. Bei diesem Prozess wird ebenfalls die Bordkarte eingelesen und bei Gültigkeit eine Schleuse zur Flug-gastbrücke geöffnet. Das Selfboarding wird im neuen Dock B flächendeckend eingesetzt.

Dank automatisierter Prozesse erhalten Passagiere mehr Selbständigkeit auf ihrer Reise. Wer eine persönliche Betreuung wünscht, erhält diese weiterhin an allen Stationen des Reiseprozesses. Der Flughafenbetreiber ist es gelungen, mit automatisierten Prozessen die Effizienz zu steigern und gleichzeitig die Qualität der Dienstleistungen auf dem gewohnt hohen Niveau zu halten.

GPS-Anflug

Als erster Flughafen der Schweiz führte Zürich im März 2011 den satellitengestützten Landeanflug ein. Das moderne Anflugverfahren leitet Flugzeuge mittels GPS-Technologie von Norden auf der gleichen Route wie bisher auf die Piste 14.

Der Flughafen Zürich ist in einem Konsortium mit den Flughäfen Frankfurt, München, Amsterdam, Paris und London als Mitglied des europäischen Forschungsprojektes SESAR (Single European Sky ATM Research) bei der Entwicklung und Einführung neuer Flugverfahren führend involviert. Ziel ist es, mit dem satellitengestützten Anflug Daten und Erfahrungen zu sammeln. Das Projekt ist Bestandteil des Programms «CHIPS» (CH-wide Implementation for SESAR), das als Ideenplattform für innovative Flugverfahren in der Schweiz dient.

ICT-Anlagen und Projekte

Was im Airside Center versuchsweise eingesetzt wurde, kommt im neuen Sicherheitskontrollgebäude voll zum Tragen: Das Passagierwegleitsystem (PWS). Ein System misst die Durchläufe von Passagieren auf den Warteflächen und an den Kontrolllinien. Wird eine definierte Anzahl Passagiere überschritten, erfolgt eine Systemmeldung an das Steuerungsgremium Airport Steering. Dieses kann Massnahmen ergreifen, wie beispielsweise die Öffnung zusätzlicher Sicherheitskontrolllinien oder die Umleitung auf eines der Entlastungsgeschosse des Sicherheitskontrollgebäudes. Mit dem neuen PWS können die Passagierströme optimal gesteuert und die Wartezeiten minimiert werden.

Zusammen mit der Abteilung Marketing Kommunikation hat die ICT-Abteilung eine Applikation für iPhones entwickelt. Die neue App erleichtert Passagieren den Aufenthalt am Flughafen Zürich mit verschiedenen Informationen. In den ersten Wochen nach der Aufschaltung rangierte das neue Flughafen-App wochenlang in den Top 10 der beliebtesten Programme im Schweizer iTunes-Store.

Ein anderes Team innerhalb der Abteilung ICT hat ein neuartiges und einzigartiges Exponat für die neue Zuschauerterrasse geschaffen. Über ein multimediales Fernglas – ein sogenanntes Airportscope – werden statische oder bewegliche Objekte bis zu einer gewissen Fortbewegungsgeschwindigkeit angepeilt. Mit einem Klick erscheinen im Fernglas zusätzliche Informationen wie beispielsweise Flugnummer, Flugzeugtyp und Destination eines rollenden Flugzeuges. Das Airportscope ist eine Weltneuheit, das eigens für den Flughafen Zürich entwickelt wurde.

Verfügbarkeit der technischen Anlagen

Die Abteilung Infrastruktur ist verantwortlich für rund 4'200 technische Anlagen. Die Verfügbarkeitsziele der Anlagen werden jährlich vereinbart und sind angelehnt an die hohen Erwartungen der Konsumenten, Kunden, Partner und das allgemeine Qualitätsverständnis der Flughafenbetreiberin. Die Anlagen erfüllten mehrheitlich die hoch angesetzten Ziele und Erwartungen. Einige übertrafen diese sogar deutlich. Aufgrund konsequenter, nachhaltiger Auftragserfüllung, grossem Engagement und dem Ausbleiben grösserer unvorhersehbarer Vorkommnisse konnte das letztjährige Resultat weitgehend bestätigt werden.

Lediglich die Verfügbarkeit der Skymetro lag leicht unter dem Zielwert. Die Verfügbarkeit wurde negativ beeinflusst durch verschiedene Begebenheiten wie Störungen an der Infrastruktur und einem grösseren Stromausfall. Umso erfreulicher ist die Bilanz der Strom- und Wärmeversorgung des Flughafens Zürich. Die Verfügbarkeit beider Komponenten lag über dem vorgegebenen Zielwert. Zudem wurde die Erneuerung der leittechnischen Anlagen im Heizkraftwerk im 3. Quartal 2011 abgeschlossen.

Marktforschung und Imagetracking

Die Flughafen Zürich AG führt regelmässig verschiedene Marktforschungsstudien durch, um ein gesamtheitliches Bild über Struktur, Bedürfnisse, Verhalten und Meinungen der Konsumenten, Kunden, Partner und Mitarbeitenden des Flughafens Zürich zu erhalten und dadurch das Angebot zu optimieren. Die Benchmark-Befragung, welche im Rahmen des «Airport Service Quality Awards» durchgeführt wird sowie Studien im Umfeld des Flughafens ergänzen die Erkenntnisse. Der Flughafen Zürich bietet mit seinen vielen Facetten auch für externe Interessenten eine ideale Plattform für Umfragen.

Awards

Der Flughafen Zürich freute sich auch im Jahr 2011 über eine Reihe von Auszeichnungen. Einer der wichtigsten Preise ist der «World Travel Award». Die Reisebranche prämierte den Flughafen Zürich für seine Nutzerfreundlichkeit sowie generelle Qualitätsstandards zum achten Mal in Folge als besten europäischen Flughafen.

Auch bei Geschäftskunden ist der Flughafen Zürich beliebt, wie die «Business Traveller Awards» beweisen. Erneut erhielt unser Flughafen den Preis als bester Umsteige-Flughafen Europas. In der Gesamtwertung «Beste Flughäfen weltweit» belegte Zürich den hervorragenden zweiten Platz, nach Singapore Changi und vor Dubai.

In der Skytrax-Bewertung haben Passagiere den Flughafen Zürich auf den 2. Rang der zentraleuropäischen Flughäfen gesetzt sowie die Gepäckausgabe auf den ersten Platz in Europa. Im Rahmen der Airport Service Quality-Studie bewerteten sie den Flughafen Zürich mit dem 4. Platz im europäischen Vergleich. Dass sich eine langfristige Ausrichtung auf eine hohe Servicequalität auszahlt, manifestiert sich im «Best of Excellence-Award» der Airport Council International (ACI). Dieser Preis wurde dem Flughafen Zürich aufgrund seiner jahrelangen Qualitätsbemühungen auf höchstem Niveau verliehen.



Rückblick & Ausblick | Qualitätsmanagement

Als Senior Manager Retail Airside kümmert sich Heidi Köpple um die Anliegen der Ladenbesitzer im Passagierbereich. Seit rund zwei Jahren arbeitet die Allgäuerin am Flughafen Zürich. Täglich läuft sie Kilometer um Kilometer in der schönen Welt der Produkte und Marken ab.

Flughafen Zürich AG (FZAG): Welche Höhepunkte haben Sie im Jahr 2011 erlebt?

Heidi Köpple (HK): Im vergangenen Jahr ist so viel passiert, da fällt mir eine Eingrenzung nicht leicht. Zu meinen persönlichen Highlights gehört, dass wir einen Standort für Bucherer eröffnen konnten und nun die Schweizer Uhrenmarke Rolex am Flughafen Zürich präsent ist. Auch die Eröffnung der neuen Duty-Free-Flächen im Ankunftsbereich und diejenigen nach der Sicherheitskontrolle markieren für mich einen Meilenstein.

FZAG: «Senior Manager Retail Airside» ist ein breitgefaster Begriff. Was genau umfasst Ihr Aufgabengebiet?

HK: In meiner Funktion bin ich für sämtliche Belange der Kommerzpartner im Passagierbereich zuständig. Ich bin Bezugsperson für die Ladenbesitzer und kümmere mich um ein einheitliches und unverkennbares Erscheinungsbild der Kommerzlandschaft unseres Flughafens. Dazu tausche ich mich regelmässig mit unseren Partnern aus, besuche sie in ihren Geschäften, mache mit ihnen Rundgänge und diskutiere das Angebot und die Präsentation ihrer Produkte. Zudem bin ich für die Budgetierung und das Erstellen von Forecasts für mein Portfolio verantwortlich.

FZAG: Woher haben Sie den richtigen Riecher für diese Aufgabe?

HK: Ich kenne Markenwelten von meiner früheren Tätigkeit als Betreuerin der Flughafenshops von Hugo Boss. Mein Hintergrund ist also in der Fashion-Branche. Weil ich weltweit tätig war, kenne ich viele Flughäfen und die Art und Weise, wie Marken präsentiert werden.

FZAG: Wie unterscheiden sich die Flughäfen?

HK: Asien hat klar die Nase vorn. Was zum Beispiel in Singapur oder Seoul getan wird, ist Weltklasse. Die grossen Verkehrsflughäfen in den USA entwickeln sich zunehmend, bisher wurde das Potenzial aber noch nicht ausgeschöpft, und das Einkaufserlebnis an diesen Flughäfen war sehr begrenzt. Europäische Flughäfen liegen im Mittelfeld, wobei meiner Ansicht nach Zürich zu den Vorzeigbeispielen gehört.



FZAG: *Worin unterscheidet sich Zürich von anderen Flughäfen?*

HK: Für mich liegt der Unterschied ganz klar in der hohen Qualität. Unser Flughafen stellt sehr hohe Ansprüche an das Angebot für Passagiere. Es muss stimmig sein als Ganzes und unsere Auffassung von «Swissness» repräsentieren. Hinzu kommt, dass sich der Shopping-Bereich an einem Ort konzentriert. An vielen Flughäfen ist das Angebot verzettelt, der Passagier findet jeweils nur eine Auswahl. Am Flughafen Zürich ist das anders und gilt übrigens für den Passagierbereich wie auch die Landseite. Geholfen hat sicher auch, dass beim Bau des Airside Centers im Jahr 2004 ein einheitliches Gestaltungskonzept erarbeitet wurde. Das kommt uns jetzt zugute. Die Kommerzwelt im Passagierbereich präsentiert sich als stimmige Einheit an einem zentralen Ort.

«Der Unterschied liegt ganz klar in der hohen Qualität»

FZAG: *Wie stellen Sie sicher, dass diese Einheit gewahrt wird, wenn neue Kommerzanbieter dazustossen?*

HK: Als Vermieterin der Kommerzflächen haben wir ein Mitspracherecht. Wir sind von Anfang an involviert und arbeiten eng am Entwurf des jeweiligen Ladens mit. Oft sind wir bereits bei den ersten Briefings mit dem Architekten dabei. So können wir auch die architektonische Gestaltung mitbestimmen und unsere Ideen einbringen. Letztlich muss es ja zum Gesamtbild passen. Ich vergleiche meine Arbeit ein wenig mit der Funktion einer «Gralshüterin» – unser Ziel ist ein einheitliches und unverkennbares Erscheinungsbild für den Flughafen Zürich.

FZAG: *Akzeptieren das die Kommerzpartner?*

HK: Natürlich ist manchmal Überzeugungsarbeit gefragt. Es hilft, wenn man sich in den Markenwelten gut auskennt und ein Gespür für Marken und die Präsentation von Produkten hat. Wir haben eine sehr offene Gesprächskultur und wunderbare Partner hier am Flughafen Zürich. Vergessen wir nicht: Es ist ein Privileg, mit einem Geschäft oder einer Marke am Flughafen Zürich vertreten zu sein, denn unsere Flächen sind begrenzt und begehrt. Die Nachfrage übersteigt das Angebot bei Weitem. Wir führen lange Wartelisten, und längst nicht alle, die am Flughafen Zürich vertreten sein möchten, können kommen.

Umso schöner ist es, mit Partnern zusammenzuarbeiten, die unser Verständnis von Markenwelten teilen und um kreative Ideen bereichern. Natürlich stellt das Duty-Free-Geschäft von der Fläche und dem Umsatz her gesehen

den Löwenanteil, deshalb ist mein Austausch dort besonders intensiv. Aber auch die Pflege der «Kleinen» ist wichtig, diese Geschäfte bringen zwar einen Bruchteil des Ertrages, aber trotzdem sind auch da Leute mit viel Herzblut und Engagement am Werk. Unser Erfolgsrezept liegt in der direkten Kommunikation mit den Partnern und dem proaktivem Handeln bei Trends.

FZAG: *Welchen Einfluss hat das wirtschaftliche Umfeld auf das Kommerzgeschäft?*

HK: Der starke Franken beeinflusst die Preiswahrnehmung der Passagiere. Sie empfinden gerade im Arrival-Duty-Free die Preise als eher hoch und sind bei ihren Käufen noch zurückhaltend, obwohl wir über ein attraktives Angebot verfügen. Hier müssen wir sicher noch zulegen, einerseits mit einer Optimierung der Verkaufsflächen, andererseits mit einer offensiveren Preiskommunikation. Im Departure Duty Free läuft das Geschäft dafür umso besser.

FZAG: *Hat sich das Kommerzgeschäft seit der grossen Inbetriebnahme der neuen Infrastrukturen verändert?*

HK: Ja, aus Kommerzsicht müssen wir seit dem 1. Dezember 2011 komplett umdenken. Mit der Eröffnung des Sicherheitskontrollgebäudes und des Dock B hat sich das Passagierverhalten grundlegend geändert. Es gibt neue Wege und Prozesse. Wo früher eine hohe Passagierfrequenz vorlag, ist sie heute vielleicht geringer oder nur zu Spitzenzeiten wirklich markant. Das macht sich auch in der Auslastung der Läden im Gate-Bereich bemerkbar.

FZAG: *Wie reagiert die Flughafenbetreiberin darauf?*

HK: Zum Beispiel mit einer gezielten Steuerung der Öffnungszeiten im Gate-Bereich oder indem bestimmte Flüge bestimmten Gate-Bereichen zugeteilt werden. Hier arbeiten wir eng mit dem Bereich Operations zusammen. Ausserdem laufe ich mindestens einmal pro Woche die Passagierwege ab. Ich muss verstehen, wie sich ein Passagier verhält. Dieses Wissen hilft mir auch weiter, wenn ich mit den Kommerzpartnern verhandle oder sie mit Fragen und Sorgen auf mich zukommen.

FZAG: *Was sind Ihre nächsten Projekte, und was bringt das Jahr 2012?*

HK: Wir befinden uns in einer sehr spannenden Phase. Nun gilt es, die Entwicklung des Passagierverhaltens gerade in den neuen Infrastrukturen genau zu beobachten. Ausserdem sind noch verschiedene kleinere Ladenbaustellen offen, die ich begleite. Und natürlich gilt es, das Angebot weiterhin zu optimieren und das Gesamterscheinungsbild zu pflegen. Wichtig ist, eine Premium-Adresse zu bleiben, ohne abzuheben.

415'035

TONNEN FERTIGT DIE FRACHT
JEDES JAHR AB.

1'137

TONNEN PRO TAG.

4'395

TIERVERSENDUNGEN GAB ES IM
VERGANGENEN JAHR, DIE INSGESAMT FÜR
ÜBER 420 TONNEN FRACHTGUT SORGTEN.

832 HUNDE UND 337 KATZEN WAREN
DARUNTER.

120

SPEDITIONEN SIND IM EINZUGSGEBIET
DES FLUGHAFENS ZÜRICH STATIONIERT.





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

Kennzahlen

(CHF in 1'000)	2011	2010	Veränderung in %
Erträge ¹⁾	905'404	851'548	6.3
davon Aviation-Erträge ¹⁾	579'613	534'722	8.4
davon Non-Aviation-Erträge ¹⁾	325'791	316'826	2.8
Betriebskosten ¹⁾	-420'397	-415'100	1.3
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	485'007	436'448	11.1
EBITDA-Marge (in %) ¹⁾	53.6	51.3	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	283'796	245'730	15.5
EBIT-Marge (in %) ¹⁾	31.3	28.9	
Konzerngewinn	170'910	138'519	23.4
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	438'899	431'032	1.8
Geldfluss aus Investitionstätigkeit ²⁾	-449'688	-266'971	68.4
Investiertes Kapital per 31.12.	3'018'887	2'722'484	10.9
Ø Investiertes Kapital	2'870'686	2'784'510	3.1
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE in %)	7.9	7.0	
Eigenkapital per 31.12.	1'801'854	1'684'402	7.0
Eigenkapitalrendite (in %)	9.8	8.4	
Eigenkapitalquote (in %)	47.2	47.9	
Verzinsliches Kapital (netto) ³⁾	818'309	755'908	8.3
Verzinsliches Kapital / EBITDA	1.69x	1.73x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	24'337'954	22'878'251	6.4
Anzahl Flugbewegungen	279'001	268'765	3.8
Fracht in Tonnen	415'035	411'037	1.0
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'321	1'292	2.2
Anzahl Mitarbeiter per 31.12.	1'570	1'543	1.7
Kennzahlen für den Aktionär			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	
Dividende (vorgeschlagen / ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	9.50	7.00	35.7
Dividendenbetrag (CHF in 1'000)	58'334	42'983	35.7
Payout Ratio (in %)	34.1	31.0	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	293.44	274.32	7.0
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	27.84	22.57	23.3
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	27.82	22.56	23.3
Aktienkurs (in CHF)			
- Höchst	402.50	391.00	2.9
- Tiefst	276.50	283.60	-2.5
	Valoren-	SIX Symbol	Reuters
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	nummer	FHZN	FHZN.S
	1056796		

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

²⁾ Die aktivierten Fremdkapitalkosten werden neu als Teil der Zinszahlung im Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen (bisher ausgewiesen als Teil der Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)). Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

³⁾ Das verzinsliche Kapital (netto) beinhaltet das verzinsliche Fremdkapital reduziert um flüssige Mittel sowie verzinsliche kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.

Kennzahlen, exklusive Lärmeinfluss¹⁾

Die Flughafen Zürich AG kann sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Kosten verursachergerecht über Lärmgebühren refinanzieren. Der Verwendungszweck dieser Lärmgebühren ist zweckgebunden, und ein allfälliger Gebührenüberschuss, nach Auszahlung sämtlicher Lärmkosten, müsste den Gebührenzahlern zurückgeführt werden und steht nicht den Eigentümern der Flughafen Zürich AG zu. Da in der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG Lärmgebühren, Lärmkosten und auch lärmrelevante Bilanzpositionen enthalten sind, werden für den Aktionär wichtige Kennzahlen jeweils auch ohne Lärmeinfluss gezeigt. Langfristig ist die Lärmthematik für die Flughafen Zürich AG sowohl erfolgs- wie auch cashflow-neutral.

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

(CHF in 1'000)	2011	2010	Veränderung in %
Erträge ²⁾	856'817	819'791	4.5
davon Aviation-Erträge ²⁾	531'026	502'965	5.6
davon Non-Aviation-Erträge ²⁾	325'791	316'826	2.8
Betriebskosten ²⁾	-416'132	-410'751	1.3
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	440'685	409'040	7.7
EBITDA-Marge (in %) ²⁾	51.4	49.9	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	246'537	223'956	10.1
EBIT-Marge (in %) ²⁾	28.8	27.3	
Konzerngewinn	150'416	124'662	20.7
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	400'242	405'253	-1.2
Geldfluss aus Investitionstätigkeit ³⁾	-412'127	-233'419	76.6
Investiertes Kapital per 31.12.	2'843'098	2'567'190	10.7
Ø Investiertes Kapital	2'705'144	2'636'143	2.6
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE in %)	7.2	6.8	
Eigenkapital per 31.12.	1'626'065	1'529'108	6.3
Eigenkapitalrendite (in %)	9.5	8.3	
Eigenkapitalquote (in %)	49.9	50.6	
Verzinsliches Kapital (netto) ⁴⁾	1'063'511	968'329	9.8
Verzinsliches Kapital / EBITDA	2.41x	2.37x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	24'337'954	22'878'251	6.4
Anzahl Flugbewegungen	279'001	268'765	3.8
Fracht in Tonnen	415'035	411'037	1.0
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'310	1'281	2.3
Anzahl Mitarbeiter per 31.12.	1'559	1'532	1.8
Kennzahlen für den Aktionär			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	
Dividende (vorgeschlagen / ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	9.50	7.00	35.7
Dividendenbetrag (CHF in 1'000)	58'334	42'983	35.7
Payout Ratio (in %)	38.8	34.5	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	264.82	249.03	6.3
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	24.50	20.31	20.6
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	24.49	20.30	20.6

¹⁾ Die dargestellten Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss wurden um alle wesentlichen Lärmpositionen korrigiert.

²⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

³⁾ Die aktivierten Fremdkapitalkosten werden neu als Teil der Zinszahlung im Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen (bisher ausgewiesen als Teil der Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)). Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

⁴⁾ Das verzinsliche Kapital (netto) beinhaltet das verzinsliche Fremdkapital reduziert um flüssige Mittel sowie verzinsliche kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.

Passagierrekord mit erstmals über 24 Millionen Reisenden

Insgesamt konnten im Jahr 2011 am Flughafen Zürich 24'337'954 Passagiere begrüsst werden. Zum Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 6.4%, was im Bereich des durchschnittlichen Wachstums der europäischen Flughäfen (+6.6%) liegt¹⁾.

Das Passagierwachstum in Zürich ist neben der starken lokalen Nachfrage auch auf den Aufholeffekt aufgrund der Aschewolke im Jahr 2010 sowie auf die tiefen Wechselkurse zurückzuführen. Schweizerinnen und Schweizer buchten vermehrt Ferienreisen ins Ausland, was die Passagierzahlen ansteigen liess.

Insbesondere der Europa-Verkehr (+7.9%) und der nordamerikanische Markt (+6.5%) konnten profitieren, während die Quell- und Zielregion Afrika aufgrund der seit Frühling 2011 in Nordafrika herrschenden politischen Unruhen ein um 12.3% tieferes Passagiervolumen verzeichnete.

Im Linienverkehr wurde im Jahr 2011 ein Passagierwachstum von 6.1% erzielt. In diesem Segment entwickelte sich der Low-Cost-Verkehr mit einem Zuwachs von 9.5% gegenüber dem Vorjahr besonders positiv. Der entsprechende Verkehrsanteil steigerte sich von 10.9% auf 11.2%.

Gemessen an der Anzahl Passagiere haben Swiss, Hello, Edelweiss Air und Lufthansa am meisten zum Passagierwachstum beigetragen. Der Hubcarrier Swiss fungiert mit einem Passagieranteil von 55.9% als stärkste Fluggesellschaft am Flughafen Zürich, gefolgt von Air Berlin (6.7%), Edelweiss Air (3.9%) und Lufthansa (3.8%).

Starke lokale Nachfrage

Die Zahl der Lokalpassagiere nahm im Jahr 2011 um 7.4% auf 16.0 Mio. zu. Gleichzeitig stieg die Zahl der Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich um 4.5% auf 8.3 Mio. Der Transferanteil der Passagiere sank dabei von 34.6% im Vorjahr auf 34.0% im Berichtsjahr. Die überdurchschnittlich starke Entwicklung der lokalen Nachfrage weist auf eine relativ stabile wirtschaftliche Entwicklung des Einzugsgebietes des Flughafens Zürich hin und unterstreicht die gestiegene Nachfrage nach Flugreisen von und nach Zürich.

Mehr Passagiere pro Flugbewegung

Im Jahr 2011 fanden 279'001 Flugbewegungen statt. Die Flugbewegungen nahmen im Vergleich zum Vorjahr gegenüber den Passagierzahlen unterproportional um 3.8% zu. Folglich hat sich die Anzahl Passagiere pro Flug erhöht und liegt mit 102 Passagieren pro Flugbewegung 1.6% über dem Vorjahreswert. Das Sitzangebot von und nach Zürich lag mit 6.5% über dem Passagierwachstum, was zu einer marginalen Reduktion der durchschnittlichen Sitzauslastung führte.

Im Linien- und Charterverkehr betrug die Zunahme der Anzahl Flugbewegungen 4.7%, während der Bereich General Aviation einen Rückgang von 1.3% aufweist.

Stabiles Frachtergebnis

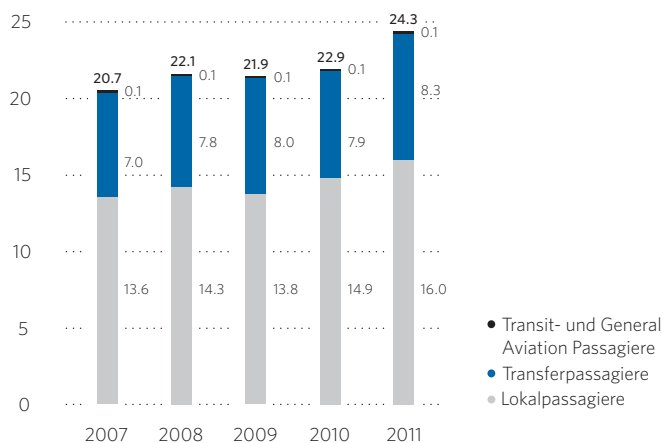
Das Frachtvolumen am Flughafen Zürich nahm im Jahr 2011 gegenüber 2010 um 1.0% zu. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 415'035 Tonnen Fracht transportiert. Während das Volumen der geflogenen Fracht konstant blieb, verzeichnete der Luftfrachtersatzverkehr auf der Strasse ein Wachstum von 3.2%.

Neue Flugstrecken

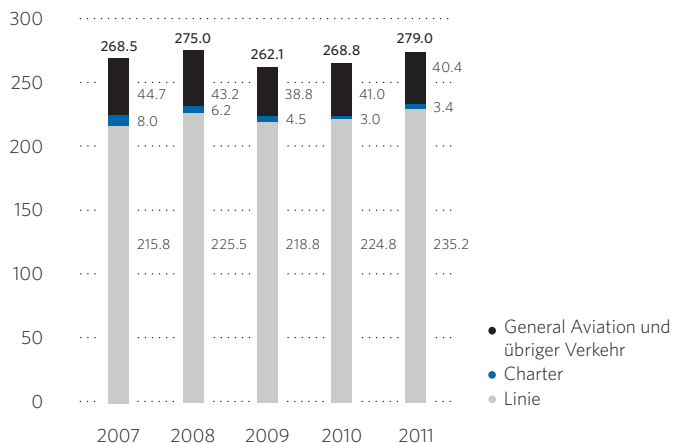
Im Jahr 2011 wurden vom Flughafen Zürich aus 135 europäische und 61 interkontinentale Destinationen von 70 Linien- und 15 Charterfluggesellschaften bedient. Die Anzahl interkontinentaler Destinationen erhöhte sich um zwei, jene der europäischen Destinationen um zehn. Mit Hainan Airlines (Peking), Oman Air (Muskat) und SriLankan Airlines (Male-Colombo) konnten im Jahr 2011 drei neue Fluggesellschaften auf der Langstrecke am Flughafen Zürich begrüsst werden.

¹⁾ Quelle: ACI, Airports Council International (Stand Januar 2012)

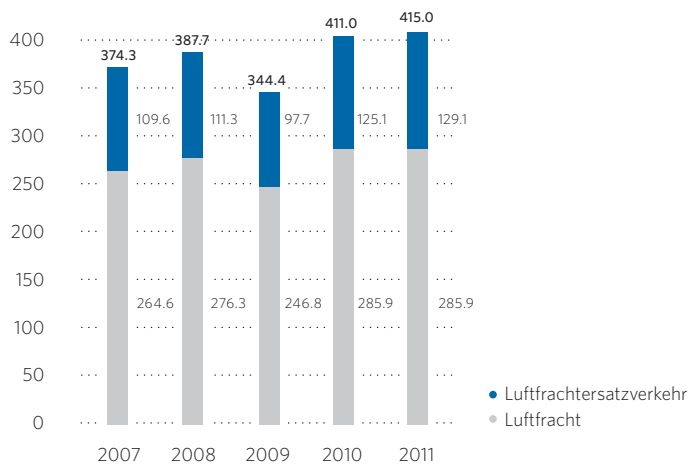
Passagierentwicklung (in Mio.)



Flugbewegungen (in 1'000)



Fracht (in 1'000 Tonnen)

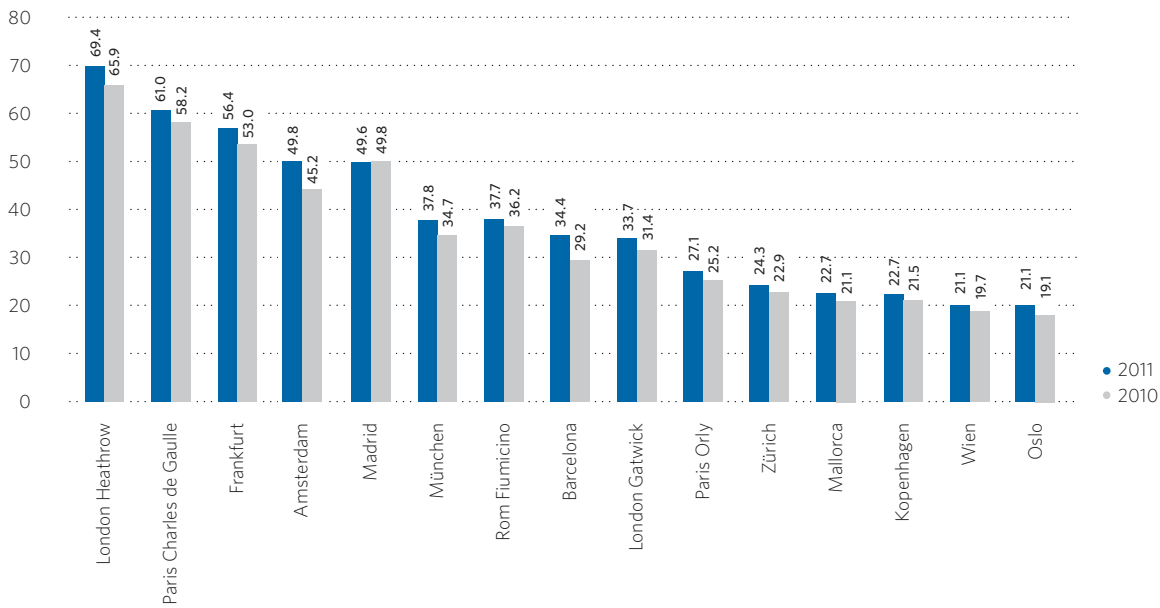


Fluggesellschaften & Destinationen

Anzahl Fluggesellschaften		2011	2010
Linienverkehr		70	68
Charterverkehr		15	18
Destinationen Linienverkehr (Flughäfen)			
Europa		135	125
Afrika		20	22
Asien		19	18
Nordamerika		17	14
Süd-/Zentralamerika		5	5
Total		196	184
Destinationen Linienverkehr (Länder)			
Europa		38	40
Afrika		8	10
Asien		15	14
Nordamerika		2	2
Süd-/Zentralamerika		4	4
Total		67	70

Passagiere an europäischen Flughäfen (in Mio.)

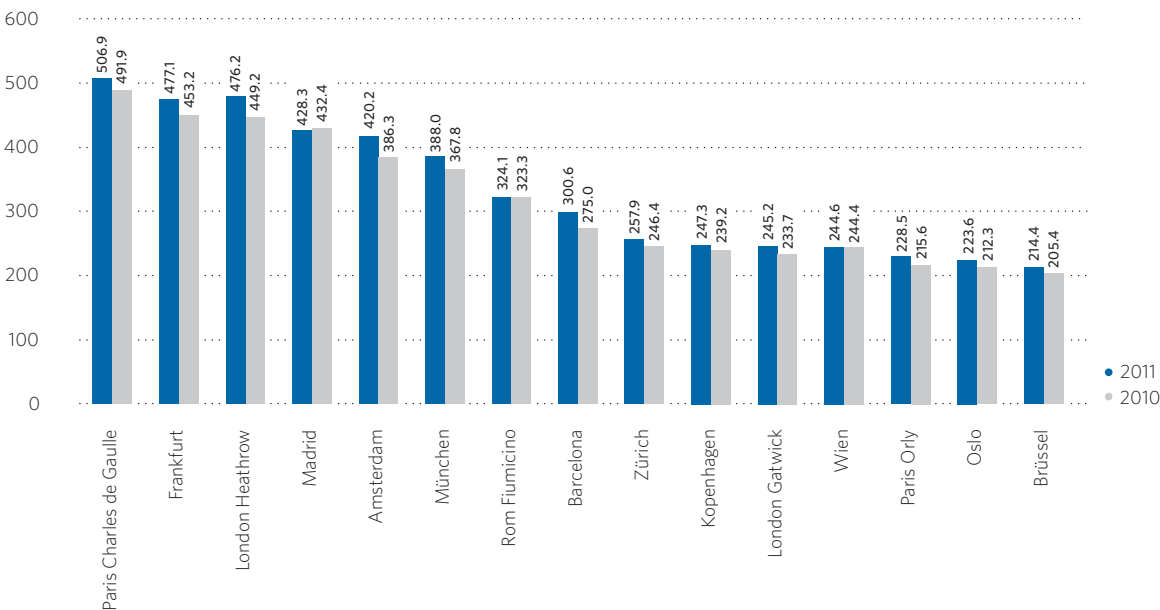
Die 15 grössten europäischen Flughäfen nach Passagieraufkommen.



Quelle: ACI Airport Council International (Stand Januar 2012)

Flugbewegungen an europäischen Flughäfen (in 1'000)

Die 15 grössten europäischen Flughäfen nach gewerblichen Flugbewegungen.



Quelle: ACI Airport Council International (Stand Januar 2012). Gewerbliche Flugbewegungen beinhalten Linien-, Charter- und gewerbsmässigen General Aviation Verkehr.

Ergebnisentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich die **Erträge** von CHF 851.5 Mio. auf CHF 905.4 Mio. (+6.3%).

Von den Gesamterträgen entfallen rund 64% auf **Aviation-Erträge**. Diese betrugen im Berichtsjahr CHF 579.6 Mio. (+8.4%).

(CHF in 1'000)	2011	2010	Veränderung in %
Passagiergebühren	195'555	183'659	6.5
PRM-Gebühren	11'200	11'458	-2.3
Landegebühren	84'527	79'462	6.4
Emissionsgebühren	3'150	2'926	7.7
Parkgebühren	6'100	5'574	9.4
Treibstoffgebühren	7'039	6'595	6.7
Frachterträge	7'817	7'731	1.1
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	29'047	27'283	6.5
Flugzeugenergieversorgungsanlage	11'134	10'198	9.2
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'397	4'220	4.2
Übrige Erträge	12'521	15'012	-16.6
Total Erträge Aviation Flugbetrieb¹⁾	372'487	354'118	5.2
Sicherheitsgebühren	157'310	147'439	6.7
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'229	1'408	-12.7
Total Erträge Aviation Sicherheit	158'539	148'847	6.5
Lärmgebühren	48'587	31'757	53.0
Total Erträge Aviation Fluglärm	48'587	31'757	53.0
Total Aviation-Erträge¹⁾	579'613	534'722	8.4

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Die Erträge aus den **Passagier- und Sicherheitsgebühren** erhöhten sich im Berichtsjahr auf CHF 195.6 Mio. respektive CHF 157.3 Mio. Dieser Anstieg entspricht demjenigen der Passagierzahlen.

Die **Landegebühren** erhöhten sich auf CHF 84.5 Mio. (+6.4%). Hauptgrund für diese Entwicklung sind einerseits die angestiegenen Flugbewegungen im Bereich Linien & Charter von 4.7% und andererseits ein höheres durchschnittliches maximales Abfluggewicht (MTOW) der Flugzeuge.

Die Einkünfte aus **Lärmgebühren** betrugen im Berichtsjahr CHF 48.6 Mio. (+53.0%) und setzen sich aus Passagier-Lärmgebühren, lärmabhängigen Landegebühren und Nachtrandstunden-Zuschlägen zusammen. Der Grund für den überproportionalen Ertragsanstieg ist die vertraglich vorgesehene, neue Aufteilung der Lärmgebühren zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG. Der Gebührenanteil, der 2011 der Flughafen Zürich AG zukam, betrug 72%, der des Kantons Zürich 28%. Im Vorjahr war das Verhältnis 53% zu 47% zu Gunsten der Flughafen Zürich AG. Die Erträge aus Lärmgebühren werden seit dem 1. Juli 2008 zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG zwecks Finanzierung von formellen Enteignungsentschädigungen aufgeteilt.

Im 2011 betrugen die Gebühreneinnahmen für die Betreuung von «Passengers with Reduced Mobility» (**PRM-Gebühren**) CHF 11.2 Mio. Der Rückgang von 2.3% gegenüber dem Vorjahr erklärt sich mit der von CHF 1.00 auf CHF 0.90 pro abfliegenden Passagier gesenkten Gebühr.

Geschäfts- & Verkehrsentwicklung | Ergebnisentwicklung

Die **Non-Aviation-Erträge** konnten um 2.8% auf CHF 325.8 Mio. gesteigert werden und machten damit im Berichtsjahr einen Anteil von rund 36% an den Gesamterträgen aus.

(CHF in '000)	2011	2010	Veränderung in %
Retail, Tax & Duty Free	75'167	74'500	0.9
Food & Beverage	13'631	12'198	11.7
Werbeflächen und Promotion	15'070	13'530	11.4
Parkingerträge	65'863	64'576	2.0
Übrige Kommerzerträge	12'668	12'241	3.5
Total Kommerz- und Parkingerträge	182'399	177'045	3.0
Mieterträge und Pachtzinsen	88'905	86'013	3.4
Energie- und Nebenkostenverrechnung	25'236	26'323	-4.1
Reinigung	3'521	3'459	1.8
Dienstleistungserträge	3'023	2'356	28.3
Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	120'685	118'151	2.1
Kommunikationsdienstleistungen	13'587	12'565	8.1
Consultingerträge	2'062	2'358	-12.6
Übrige Dienstleistungen und Diverses	7'058	6'707	5.2
Erträge aus Dienstleistungen ¹⁾	22'707	21'630	5.0
Total Non-Aviation-Erträge ¹⁾	325'791	316'826	2.8

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Die umsatzabhängigen Erträge in den **Bereichen Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage** konnten im Berichtsjahr um 0.9% bzw. um 11.7% gesteigert werden. Die Umsätze der Shop- und Restaurantbetreiber am Flughafen Zürich betrugen CHF 479.2 Mio. und waren um 0.6% rückläufig.

Gründe für den leichten Umsatzrückgang sind einerseits substantielle Umbauarbeiten im Zusammenhang mit dem Grossprojekt «Zürich 2010» sowie der starke Schweizer Franken, welcher sich vor allem im luftseitigen Kommerzgeschäft negativ auswirkte. Die durchschnittlichen Ausgaben pro abfliegenden Passagier betrugen im Berichtsjahr CHF 39.4 (-6.4%).

(CHF in Mio.)	2011	2010	Veränderung in %
Umsatzentwicklung der Kommerzpartner	479.2	481.9	-0.6
Konzessionseinnahmen Flughafen Zürich AG			
Retail, Tax & Duty Free	75.2	74.5	0.9
Food & Beverage	13.6	12.2	11.7
Durchschnittliche Ausgabe pro abfliegenden Passagier (in CHF)	39.4	42.1	-6.4

Die **Erträge aus dem Parking** betrugen im Berichtsjahr CHF 65.9 Mio. (+2.0%). Diese Zunahme ist grösstenteils auf die höhere Anzahl Lokalpassagiere und Besucher zurückzuführen. Im Geschäftsjahr 2011 sind die Tarife für das öffentliche Parking unverändert geblieben.

Im Bereich der **Liegenschaftsbewirtschaftung** konnten Erträge von insgesamt CHF 120.7 Mio. (+2.1%) erwirtschaftet werden. Die **Mieterträge und Pachtzinsen** wurden im Vergleich zum Vorjahr um CHF 2.9 Mio. (+3.4%) gesteigert. Grund für diesen Anstieg ist eine weitere Reduktion der Flächenleerstände, welche über das gesamte Immobilienportfolio per 31. Dezember 2011 nur noch 1.8% betrugen. Die Erträge aus der Weiterverrechnung von **Energie- und Nebenkosten** entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr mit 4.1% negativ.

Die **Erträge aus Dienstleistungen** nahmen im Berichtsjahr um rund CHF 1.1 Mio. (+5.0%) auf CHF 22.7 Mio. zu. Höhere Erträge aus Kommunikationsdienstleistungen und Mehrerträge aus diversen Dienstleistungsprodukten des Flughafens sind die Hauptgründe dafür.

Die **Betriebskosten** nahmen im Berichtsjahr insgesamt um 1.3% von CHF 415.1 Mio. auf CHF 420.4 Mio. zu. Damit ist trotz markantem Mehrverkehr und mehr Infrastruktur nur ein leichter Anstieg der Betriebskosten zu verzeichnen.

Nebst einer hohen Ausgabendisziplin trugen tiefere Material- und Energiekosten zu dieser Entwicklung bei, welche auf die milden Wintermonate des Berichtsjahres zurückzuführen sind.

(CHF in 1'000)	2011	2010	Veränderung in %
Personalaufwand	162'478	157'567	3.1
Polizei und Sicherheit	118'040	114'549	3.0
Energie und Abfall	23'888	24'359	-1.9
Unterhalt und Material	39'400	43'350	-9.1
Andere Betriebskosten	49'499	49'497	0.0
Verkauf, Marketing, Verwaltung	39'127	37'277	5.0
Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto ¹⁾	-12'035	-11'499	4.7
Total Betriebskosten ¹⁾	420'397	415'100	1.3

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Rund 39% der Betriebskosten entfallen auf den **Personalaufwand**. Dieser nahm im abgelaufenen Geschäftsjahr um 3.1% auf CHF 162.5 Mio. zu.

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

(CHF in Mio.)		
Personalaufwand 2010		157.6
Zunahme Rückstellung für Ferien- und Überzeitguthaben	ca.	0.8
Anpassung Basissaläre	ca.	2.3
Höhere ergebnisabhängige, variable Lohnanteile (Geschäftsleitung, Kader)	ca.	1.2
Tiefere Rückvergütungen aus Sozialversicherungsbeiträgen	ca.	-0.3
Mehrkosten durch Personalaufbauten	ca.	0.5
Diverses	ca.	0.4
Personalaufwand 2011		162.5

Per 31. Dezember 2011 beschäftigte die Flughafen Zürich AG 1'570 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31. Dezember 2010: 1'543), das entspricht 1'321 Vollzeitstellen (31. Dezember 2010: 1'292).

Die Kosten der Flughafen Zürich AG für **Polizei und Sicherheit** sind um 3% auf CHF 118.0 Mio. gestiegen. Dank optimierter Einsatzplanung und Infrastruktur stiegen die Kosten im Vergleich zur Passagierentwicklung unterproportional.

(CHF in 1'000)	2011	2010	Veränderung in %
Kantonspolizei Zürich	97'620	94'347	3.5
Sicherheitskosten durch Dritte	20'420	20'202	1.1
Total Polizei und Sicherheit	118'040	114'549	3.0

Geschäfts- & Verkehrsentwicklung | Ergebnisentwicklung

Die Kosten für **Energie und Abfall** nahmen um 1.9% von CHF 24.4 Mio. auf CHF 23.9 Mio. ab.

Die Kosten für **Unterhalt und Material** liegen im Berichtsjahr mit CHF 39.4 Mio. (CHF -4.0 Mio. oder -9.1%) deutlich unter dem Wert des Vorjahres. Gründe sind einerseits tiefere Materialkosten für Enteisermittel infolge der milden Witterung während der Wintermonate im Jahr 2011. Andererseits wurden gewisse Unterhaltsarbeiten aufgrund der in Betrieb genommenen Grossprojekte im Rahmen von «Zürich 2010» temporär zurückgestellt.

Mit CHF 49.5 Mio. liegen die Aufwände für **andere Betriebskosten** insgesamt auf Vorjahresniveau.

Die Aufwendungen für **Verkauf, Marketing und Verwaltung** liegen mit CHF 39.1 Mio. über dem Vorjahreswert von CHF 37.3 Mio. (+5.0% oder CHF +1.9 Mio.). Die höheren Ausgaben sind unter anderem auf einmalige Kosten im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Dock B und des Sicherheitskontrollgebäudes zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2011 fiel die Nettoposition **Aktivierete Eigenleistungen sowie andere Erträge/Aufwendungen** rund CHF 0.5 Mio. (+4.7%) höher aus als im Vorjahr. Grund dafür sind hauptsächlich höhere Eigenleistungen im Zusammenhang mit der Erstellung und Inbetriebnahme von «Zürich 2010» (neues Dock B und Sicherheitskontrollgebäude).

(CHF in 1'000)

	2011	2010	Veränderung in %
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	485'007	436'448	11.1
Abschreibungen und Amortisationen	-201'211	-190'718	5.5
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	283'796	245'730	15.5
Finanzergebnis	-73'451	-72'036	2.0
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften	1'390	456	n/a
Ertragssteuern	-40'825	-35'631	14.6
Konzerngewinn	170'910	138'519	23.4

Das **Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)** beträgt CHF 485.0 Mio. und liegt CHF 48.6 Mio. über dem Wert des Vorjahres (CHF 436.4 Mio.). Die EBITDA-Marge konnte mit 53.6% gegenüber dem Vorjahr (51.3%) deutlich gesteigert werden.

Mit CHF 201.2 Mio. liegen die **Abschreibungen und Amortisationen** rund CHF 10.5 Mio. über dem Vorjahr. Diese Zunahme ist einerseits auf höhere Abschreibungen des immateriellen Vermögenswertes für formelle Enteignungen und andererseits aber auch auf neue Infrastrukturen, welche im Geschäftsjahr in Betrieb genommen wurden, zurückzuführen.

Das höhere EBITDA-Ergebnis führte trotz höherer Abschreibungen und Amortisationen zu einer Steigerung des **Betriebsergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT)** um CHF 38.1 Mio. auf CHF 283.8 Mio. (+15.5%).

Das **Finanzergebnis** fiel mit CHF 73.5 Mio. um CHF 1.4 Mio. oder 2.0% höher aus als im Vorjahr. Die Veränderung ist primär begründet durch den um CHF 4.8 Mio. höheren Finanzaufwand für die Aufzinsung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen. Dieser wiederum ist das Resultat des aufgrund des allgemein tiefen Zinsniveaus markant reduzierten Diskontierungssatzes, welcher für die Berechnung der Höhe der oben erwähnten Rückstellung jeweils jedes Jahr neu berechnet wird. Unter Ausklammerung dieses Aufzinsungseffekts wäre das Finanzergebnis um 4.7% besser ausgefallen, primär aufgrund von tieferen durchschnittlichen Zinskosten.

Der **Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften** basiert auf Ergebnisanteilen an der Betreibergesellschaft des indischen Flughafens in Bengaluru (Bangalore International Airport Ltd., BIAL) und den Beteiligungen in Lateinamerika.

Der **Konzerngewinn** in Höhe von CHF 170.9 Mio. liegt um 23.4% über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis ohne Fluglärm beträgt CHF 150.4 Mio. (+20.7% gegenüber Vorjahr). Der unverwässerte Gewinn pro Aktie beträgt CHF 27.84 (mit Fluglärm) bzw. CHF 24.50 (ohne Fluglärm).

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von CHF 9.50 (Vorjahr CHF 7.00) pro Aktie vor.

Die nachstehend dargestellten Zahlen zeigen die **Ergebnisse mit und ohne Lärmerträge respektive Lärmkosten/-aufwände**. Sämtliche lärmrelevanten Erträge sind ausschliesslich zur Deckung von Kosten im Zusammenhang mit Fluglärm zu verwenden und kommen somit nicht dem Aktionär der Flughafen Zürich AG zugute.

In einzelnen Jahren können Ertragsüberschüsse entstehen, welche aber bis zur vollständigen Abwicklung der Lärmkosten wieder ertrags- und cashflow-neutralisiert werden. Auf den Seiten 24 und 25 sind die Kennzahlen inklusive und exklusive Lärm dargestellt.

	2011 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	2011 ohne Fluglärm	2010 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	2010 ohne Fluglärm
(CHF in 1'000)						
Aviation-Erträge ¹⁾	579'613	-48'587	531'026	534'722	-31'757	502'965
Non-Aviation-Erträge ¹⁾	325'791	0	325'791	316'826	0	316'826
Total Erträge ¹⁾	905'404	-48'587	856'817	851'548	-31'757	819'791
Betriebskosten ¹⁾	-420'397	4'265	-416'132	-415'100	4'349	-410'751
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	485'007	-44'322	440'685	436'448	-27'408	409'040
EBITDA-Marge (in %) ¹⁾	53.6		51.4	51.3		49.9
Abschreibungen und Amortisationen	-201'211	7'063	-194'148	-190'718	5'634	-185'084
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	283'796	-37'259	246'537	245'730	-21'774	223'956
EBIT-Marge (in %) ¹⁾	31.3		28.8	28.9		27.3
Konzerngewinn	170'910	-20'494	150'416	138'519	-13'857	124'662
Konzerngewinn in % der Erträge ¹⁾	18.9		17.6	16.3		15.2

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Segmentberichterstattung

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

Aviation Flugbetrieb

(CHF in Mio.)	2011	2010	Veränderung in %
Erträge mit Dritten ¹⁾	372.5	354.1	5.2
Intersegmentäre Erträge	12.9	13.6	-5.1
Total Erträge ¹⁾	385.4	367.7	4.8
Segmentergebnis (EBIT)	52.9	41.7	26.9
Total Segmentaktiven	961.3	976.1	-1.5
Abschreibungen und Amortisationen	59.6	55.3	7.8
Investitionen	53.9	67.9	-20.6
Vollzeitstellen per 31. Dezember	595	578	2.9

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Das Segment «Aviation Flugbetrieb» weist mit CHF 52.9 Mio. ein um CHF 11.2 Mio. besseres Ergebnis aus. Die höheren Segmenterträge begründen sich durch das höhere Verkehrsaufkommen. Die Erhöhung der Vollzeitstellen erklärt sich ebenfalls durch die Bewältigung des höheren Verkehrsvolumens.

In den Segmentinvestitionen von CHF 53.9 Mio. sind hauptsächlich Anpassungen und Sanierungen von Flugbetriebsflächen enthalten. Die Kosten für das per 1. Dezember 2011 in Betrieb genommene Dock B sind in den Aufwendungen erst für einen Monat enthalten.

Aviation Sicherheit

(CHF in Mio.)	2011	2010	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	158.5	148.8	6.5
Intersegmentäre Erträge	0.0	0.0	n/a
Total Erträge	158.5	148.8	6.5
Segmentergebnis (EBIT)	4.0	-0.2	n/a
Total Segmentaktiven	42.2	49.8	-15.3
Abschreibungen und Amortisationen	7.7	7.1	8.5
Investitionen	1.8	3.2	-43.8
Vollzeitstellen per 31. Dezember	16	17	-5.9

Das Segment «Aviation Sicherheit» zeigt erstmalig ein leicht positives Ergebnis auf Stufe EBIT, das heisst vor Abzug der Kapitalkosten und Steuern. Die Erträge mit Dritten nahmen um CHF 9.7 Mio. zu, was mit dem Passagierwachstum korreliert.

Aufgrund ebenfalls höheren Sicherheitskosten verbesserte sich das Segmentergebnis lediglich von CHF -0.2 Mio. auf CHF 4.0 Mio. Die Kosten für das per 1. Dezember 2011 in Betrieb genommene Sicherheitskontrollgebäude sind in den Aufwendungen erst für einen Monat enthalten.

Aviation Fluglärm

(CHF in Mio.)	2011	2010	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	48.6	31.8	53.0
Intersegmentäre Erträge	0.0	0.0	n/a
Total Erträge	48.6	31.8	53.0
Segmentergebnis (EBIT)	37.1	21.6	71.8
Total Segmentaktiven	551.7	499.4	10.5
Abschreibungen und Amortisationen	7.5	6.1	23.0
Investitionen	124.2	160.5	-22.6
Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	333.7	302.9	10.2
Vollzeitstellen per 31. Dezember	11	11	0.0

Das Ergebnis im Segment «Aviation Fluglärm» verzeichnete eine markante Steigerung. Dieses verbesserte sich von CHF 21.6 Mio. auf CHF 37.1 Mio. Der Hauptgrund für die positive Entwicklung ist, nebst

dem höheren Verkehrsvolumen, die seit 1. Januar 2011 bestehende Neuverteilung der Lärmgebühren zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich.

Non-Aviation

(CHF in Mio.)	2011	2010	Veränderung in %
Erträge mit Dritten ¹⁾	325.8	316.8	2.8
Intersegmentäre Erträge	122.7	121.7	0.8
Total Erträge ¹⁾	448.5	438.5	2.3
Segmentergebnis (EBIT)	189.8	182.6	3.9
Total Segmentaktiven	1'968.9	1'803.9	9.1
Abschreibungen und Amortisationen	126.4	122.2	3.4
Investitionen	283.4	178.4	58.9
Vollzeitstellen per 31. Dezember	699	686	1.9

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Das Ergebnis im Segment «Non-Aviation» beträgt CHF 189.8 Mio. (Vorjahr: CHF 182.6 Mio.). Zur Zunahme bei den Erträgen mit Dritten haben grösstenteils die Mieterträge und Pachtzinsen sowie die Parkingerträge beigetragen. Die Veränderung bei den intersegmentären Erträgen begründet sich unter anderem durch den internen Mietzins für die per 1. Dezember in Betrieb genommenen Infrastrukturen Dock B und Sicherheitskontrollgebäude. Die um CHF 10.0 Mio. höheren Erträge wurden teilweise durch höhere Kosten, vor allem höhere Abschreibungen, kompensiert.

Die Erhöhung der Segmentaktiven im Segment «Non-Aviation» ist hauptsächlich auf die Aktivierung der neuen Infrastrukturen Dock B und Sicherheitskontrollgebäude zurückzuführen.

Im Einklang mit den Grundsätzen der Konzernrechnungslegung wurden die per 1. Dezember neuen Hochbauflächen des Dock B sowie des Sicherheitskontrollgebäudes aktiviert. Somit sind diese Buchwerte in den Segmentaktiven per 31. Dezember 2011 des Segments «Non-Aviation» vollumfänglich eingeflossen (Stichtagsbetrachtung). Die entsprechende Verrechnung der Selbstkosten (interner Mietzins) ist in der Segmentberichterstattung erst für einen Monat eingeflossen (Periodenbetrachtung).

Beteiligungen

Indien (Bengaluru)

Die Flughafen Zürich AG ist per Bilanzstichtag mit 5% am Aktienkapital der Eigentümer- und Betreibergesellschaft des im Mai 2008 eröffneten Flughafens in Bengaluru, der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt.

Zudem ist sie über ein Operation, Management & Service Agreement (OMSA) in den Betrieb des Flughafens involviert. Aus diesem Vertrag fliessen der Gesellschaft entsprechende Erträge zu. Die Flughafen Zürich AG ist im Verwaltungsrat von BIAL vertreten.

Lateinamerika

Basierend auf der Strategie, über Betriebs- und Managementverträge die Expertise der Flughafen Zürich AG möglichst gewinnbringend in internationale Projekte einzubringen, wurde vor dem Hintergrund des fortschreitenden Privatisierungsprozesses in Brasilien gemeinsam mit den bestehenden lokalen Partnern strukturell eine Optimierung in Lateinamerika initiiert, welche im 1. Quartal 2012 abgeschlossen wird. Die Flughafen Zürich AG wird dabei die Mehrheit an A-port Operaciones S.A. übernehmen.

Die Gesellschaft A-port Operaciones S.A. mit Sitz in Santiago (Chile) nimmt das Management und den Betrieb von Flughäfen in Lateinamerika und der Karibik wahr. Dies umfasst die Flughäfen in Chile und Curaçao sowie die über die lokalen Gesellschaften A-port Operaciones Colombia S.A.S. und Unique IDC S.A. de C.V. laufenden Verträge in Kolumbien und Honduras.

Die Beteiligungen an den Konzessionsgesellschaften für die chilenischen Flughäfen in Puerto Montt, La Serena und Antofagasta sowie am Hato International Airport in Curaçao werden über die Gesellschaft A-port S.A. mit Sitz in São Paulo (Brasilien) gehalten.

Venezuela

Die Flughafen Zürich AG ist mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela und der Schweiz. In der Zwischenzeit wurden die Schiedsrichter ernannt, die Meilensteine für das Verfahren festgelegt und die Klageschrift eingereicht. Die Beteiligung wurde im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

APT Airport Technologies AG

Die bisherige 100%ige Tochtergesellschaft APT Airport Technologies AG (APT) wurde im Berichtsjahr mit der Flughafen Zürich AG fusioniert. Ihr Angebot an Dienstleistungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie wurde dabei vollständig in die Flughafen Zürich AG integriert.

Investitionen

Unter Berücksichtigung der Lärmthematik wurden im Jahr 2011 CHF 463.3 Mio. investiert gegenüber CHF 410.0 Mio. im Vorjahr. Die Investitionen in Sachanlagen betrugen CHF 339.1 Mio. (Vorjahr CHF 249.6 Mio.). Aufgeteilt auf die verschiedenen Anlageklassen zeigt sich folgendes Bild:

(CHF in Mio.)	2011	2010
Sachanlagen	339.1	249.6
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	27.0	57.8
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	97.2	102.6
Total	463.3	410.0

In der Position «Sachanlagen» sind CHF 167.6 Mio. für Projekte aus dem Investitionsprogramm «Zürich 2010» enthalten. Davon entfallen CHF 92.8 Mio. auf das neue Dock B, CHF 60.8 Mio. auf das Sicherheitskontrollgebäude, CHF 7.4 Mio. auf Anpassungen am Vorfeld sowie CHF 6.6 Mio. auf weitere Projekte im Rahmen dieses Grossprojektes. Zudem wurden 2011 Investitionen in folgende weitere wesentliche Projekte ausserhalb «Zürich 2010» getätigt:

- Aufwertung Terminal 2 (CHF 31.3 Mio.)
- Verschiedene werterhaltende Unterhaltsarbeiten an Hochbauten (CHF 13.0 Mio.)
- Speditionshalle, inkl. zugehöriger Tiefbauarbeiten (CHF 9.7 Mio.)
- Arrival Duty Free (CHF 8.9 Mio.)

Aufgrund des Bundesgerichtsentscheids vom 9. Dezember 2011 zur Berechnungsmethode von Minderwerten bei Ertragsliegenschaften wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich eine Neueinschätzung der Lärmkosten vorgenommen. Aufgrund der aktualisierten Berechnung wurde ein zusätzlicher Betrag in Höhe von CHF 27.0 Mio. als immaterieller Vermögenswert für formelle Enteignungsentschädigungen aktiviert und ein gleich hoher Betrag (Barwert der zu erwartenden Kosten) als Rückstellung passiviert.

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 operativer Geschäftstätigkeit hat gegenüber dem Vorjahr (CHF 431.0 Mio.) leicht zugenommen und beträgt für das Berichtsjahr CHF 438.9 Mio. Der Geldzufluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm beträgt dabei CHF 38.7 Mio. (Vorjahr CHF 25.8 Mio.).

Der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund der höheren Bautätigkeit sowie der Investitionen in Festgelder mit einer Laufzeit von mehr als 90 Tagen um CHF 182.7 Mio. und beträgt für das Geschäftsjahr CHF -449.7 Mio. Auf den Geldabfluss aus der Investitionstätigkeit Fluglärm (Nettoinvestitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund) entfallen dabei CHF -37.6 Mio. (Vorjahr CHF -33.6 Mio.).

Der Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit beträgt für das Jahr 2011 CHF 6.7 Mio (Vorjahr CHF -322.1 Mio.). Im Berichtsjahr wurde eine Anleihe in der Höhe von nominal CHF 250.0 Mio. aufgenommen (Vorjahr Rückzahlung von CHF 150.0 Mio.). Weitere Geldabflüsse resultierten aus der Amortisation des US Car Park Lease (CHF -54.2 Mio.) sowie des US Private Placement (CHF -73.2 Mio.), aus Zinszahlungen (CHF -60.7 Mio.) sowie aus der Dividendenausschüttung in der Höhe von CHF -43.0 Mio.

Per Ende 2011 verfügt die Gesellschaft über flüssige Mittel in Höhe von CHF 69.5 Mio. (Vorjahr CHF 73.6 Mio.), wovon CHF 1.1 Mio. durch den Airport Zurich Noise Fund gehalten werden.

(CHF in 1'000)	2011	2010	Veränderung in %
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	438'899	431'032	1.8
davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm	38'657	25'779	50.0
Einnahmen Lärmgebühren	48'244	35'549	35.7
Ausgaben für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	-9'587	-9'770	-1.9
Geldfluss aus Investitionstätigkeit¹⁾	-449'688	-266'971	68.4
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm	-37'561	-33'552	11.9
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-99'313	-118'072	-15.9
Rückzahlung von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	61'752	84'520	-26.9
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit¹⁾	6'672	-322'118	n/a
Abnahme flüssige Mittel	-4'117	-158'057	-97.4
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	73'642	231'693	-68.2
Umrechnungsdifferenz auf flüssigen Mitteln	-13	6	n/a
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	69'512	73'642	-5.6
davon Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)	1'101	3'889	-71.7

¹⁾ Die aktivierten Fremdkapitalkosten werden neu als Teil der Zinszahlung im Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen (bisher ausgewiesen als Teil der Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)). Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 295.9 Mio. auf CHF 3'814.3 Mio.

Das Umlaufvermögen nahm dabei um CHF 117.0 Mio. auf CHF 367.8 Mio. zu, was vor allem auf den höheren Gesamtbestand an flüssigen Mitteln und Festgeldern zurückzuführen ist.

Das Anlagevermögen erhöhte sich insbesondere aufgrund der Bautätigkeit um CHF 178.9 Mio auf CHF 3'446.5 Mio.

Das Eigenkapital konnte im Berichtsjahr um CHF 117.5 Mio. gestärkt werden und beträgt neu per Ende 2011 CHF 1'801.9 Mio. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 47.2% (2010: 47.9%).

Das langfristige Fremdkapital erhöhte sich um CHF 190.2 Mio. und beläuft sich per 31. Dezember 2011 auf CHF 1'529.3 Mio.

Das kurzfristige Fremdkapital hingegen nahm leicht ab und beträgt per Bilanzstichtag CHF 483.2 Mio.

Die Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROCE) stieg von 7.0% auf 7.9%.

(CHF in 1'000)	in %	2011	in %	2010
Anlagevermögen	90.4	3'446'543	92.9	3'267'669
Umlaufvermögen	9.6	367'798	7.1	250'812
Bilanzsumme	100.0	3'814'341	100.0	3'518'481
Eigenkapital	47.2	1'801'854	47.9	1'684'402
Langfristiges Fremdkapital	40.1	1'529'270	38.0	1'339'047
Kurzfristiges Fremdkapital	12.7	483'217	14.1	495'032
Bilanzsumme	100.0	3'814'341	100.0	3'518'481
Durchschnittlich investiertes Kapital (Capital Employed)		2'870'686		2'784'510
Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROCE)	7.9		7.0	

Ausblick**Verkehrs- und Ertragsentwicklung**

Die Flughafen Zürich AG erwartet, dass aufgrund der unsicheren globalen wirtschaftlichen Situation die Passagiernachfrage im Jahr 2012 abgeschwächt wird. Die Gesellschaft rechnet mit einem moderaten Anstieg des Passagier Volumens von rund 2%.

Die Erträge im Bereich Non-Aviation werden hauptsächlich aufgrund der neuen kommerziellen Infrastrukturen voraussichtlich überdurchschnittlich zum Ertragswachstum beitragen.

Betriebskosten

Verbunden mit den neuen Infrastrukturen Dock B und Sicherheitskontrollgebäude werden für das laufende Jahr höhere Betriebskosten als im Vorjahr erwartet. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Kostenbasis 2011 aufgrund des milden Winters eher unterdurchschnittlich ausgefallen ist.

Investitionen

Die Gesellschaft plant 2012 Investitionen in der Grössenordnung von rund CHF 210 – 230 Mio. zu tätigen. Die grössten Einzelprojekte betreffen die Aufwertung des Terminals 2 und die Erweiterung des Parkingangebots.

Ergebnis

Ohne ausserordentliche Einflüsse werden sowohl das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) als auch die EBITDA-Marge voraussichtlich leicht über den Vorjahreswerten liegen. Beim Konzerngewinn erwartet die Gesellschaft aus heutiger Sicht für das Geschäftsjahr 2012 eine leicht 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, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen und Betriebskosten im Zusammenhang mit Fluglärm.

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

Da im Rahmen der Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich (siehe Seite 87 bis 89 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 Seite 106 und 107 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.flughafen-zuerich.ch/aznf.

Die nachfolgend dargestellten Zahlen enthalten die konsolidierte Sicht des Airport Zurich Noise Fund. Es handelt sich bei dieser Darstellung um die gemäss AZNF-Reglement geforderte Liquiditätsbetrachtung.

(CHF in 1'000)	2011			2010		
	Flughafen Zürich AG	Kanton ZH	Total	Flughafen Zürich AG	Kanton ZH	Total
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	209'050	183'938	392'988	185'449	153'373	338'822
Einnahmen Lärmgebühren	48'244	18'762	67'006	35'549	31'525	67'074
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-9'526	0	-9'526	-9'771	0	-9'771
Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	-929	-1'748	-2'677	-1'036	-3'248	-4'284
Nettoergebnis vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	246'839	200'952	447'791	210'191	181'650	391'841
Operative Kosten	-4'265	-19	-4'284	-4'349	-22	-4'371
Zinsertrag aus Finanzanlagen	5'031	2'115	7'146	4'489	2'376	6'865
Marktwertveränderung sowie realisierte Kursgewinne / -verluste auf Finanzanlagen	106	289	395	-1'281	-66	-1'347
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	247'711	203'337	451'048	209'050	183'938	392'988

¹⁾Neben den Zahlungen für formelle Enteignungsentschädigungen sind in diesem Betrag auch die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) enthalten (siehe auch Finanzteil auf Seite 105, Ziffer 15, Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie 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)	2012	2013	2014	2015	2016 ff.	Total	in %
Bonitätsklasse							
Flüssige Mittel	148'549	0	0	0	0	148'549	32.93
AAA	32'805	24'733	25'783	15'588	30'774	129'683	28.75
AA+/AA/AA-	24'736	43'016	19'021	1'594	2'056	90'423	20.05
A+/A/A-	19'139	6'270	4'198	4'246	4'659	38'512	8.54
Ohne Rating	5'041	5'121	0	13'924	14'338	38'424	8.52
Übrige ¹⁾	5'457	0	0	0	0	5'457	1.21
Total	235'727	79'140	49'002	35'352	51'827	451'048	100.00
in %	52.26	17.55	10.86	7.84	11.49	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.



650

QUADRATMETER FLÄCHE ZÄHLT DER
ARRIVAL DUTY FREE STORE IN DER
ANKUNFT 2.

1'100

QUADRATMETER MISST DER ARRIVAL
DUTY FREE STORE IN DER ANKUNFT 1.

80'000

PACKUNGEN SCHOKOLADE WURDEN IM
JAHR 2011 VERKAUFT.

17

STUNDEN TÄGLICH IST DER LADEN IN DER
ANKUNFT 2 GEÖFFNET.



Umweltverantwortung

Der Flugbetrieb und die dafür notwendige Infrastruktur am Flughafen Zürich bleiben nicht ohne Auswirkungen auf die Umwelt. Die Flughafen Zürich AG ist sich dessen bewusst und arbeitet seit Jahren intensiv daran, die negativen Auswirkungen zu minimieren. Sie unternimmt verschiedenste Massnahmen regulatorischer, technischer, operationeller und marktwirtschaftlicher Art, um den Flughafen umweltaffizient zu betreiben. Neben dem Fluglärm sind im Umweltleitbild die Themen Luftqualität, Klimaschutz, Energieverbrauch und Lebensraum als Schwerpunkte festgelegt.

Das Umweltmanagementsystem nach der internationalen Norm ISO 14001:2004 bildet die Grundlage für den systematischen Ansatz im Umweltschutz. Umweltauswirkungen des laufenden Betriebs und der Bauprojekte werden systematisch erfasst und bearbeitet. Führungskräfte werden mit dem Managementsystem darin unterstützt, Arbeitsprozesse umweltschonend zu gestalten und umzusetzen sowie umweltrechtliche Bestimmungen einzuhalten.

Preis für langjähriges Engagement

Im Juni 2011 wurde die Flughafen Zürich AG mit dem «Eco-Innovation Award» durch eine unabhängige Jury des Airport Carbon Accreditation, ausgezeichnet. Der Preis wurde unter den europäischen Flughäfen, welche durch Airport Carbon Accreditation akkreditiert sind, vergeben. Damit wird einerseits anerkannt, dass die Flughafen Zürich AG immer wieder Innovationen im Umweltbereich entwickelte, welche später von anderen Flughäfen übernommen wurden. Andererseits honoriert der Preis die kontinuierliche und breit abgestützte Arbeit während vieler Jahre zur Reduktion der Umweltauswirkungen und des Ressourcenverbrauches, insbesondere im Klimaschutz.

Dialog über Umweltthemen

Die Öffentlichkeit und verschiedene andere Anspruchsgruppen haben einen hohen Bedarf an Informationen über die Umweltauswirkungen des Flughafens Zürich. Für die Flughafen Zürich AG als Betreiberin steht die sachliche Vermittlung von Wissen über die Zusammenhänge und Massnahmen in den verschiedenen Umweltbereichen im Vordergrund. Als neue Kommunikationskanäle etablierten sich 2011 die Social-Media-Plattformen Facebook und Twitter. Sie ermöglichen den Dialog mit Flughafenfans und anderen Interessierten auch über Umweltthemen.

Neu wurde im Berichtsjahr umfangreiches Unterrichtsmaterial für die Mittel- und Oberstufe veröffentlicht. Auf zahlreichen spannenden Arbeitsblättern werden die wichtigsten Umweltaspekte dargestellt und detailliert erläutert. So können sich die Schülerinnen und Schüler ein Bild über die Umweltauswirkungen des Flughafens Zürich machen.

Gleichzeitig wurden bestehende Informationsmittel überarbeitet und weiterentwickelt. Die bereits seit 2007 bestehende mobile Umweltausstellung, welche in 9 Vitrinen die wichtigsten Umweltaspekte darstellt, wurde komplett erneuert. Ihren ersten Einsatz hatte sie von August 2011 bis Januar 2012 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Ebenfalls überarbeitet wurden die zahlreichen Broschüren, welche auf der Unternehmens-Website elektronisch zur Verfügung stehen und vertiefte Informationen über die verschiedenen Umweltbereiche am Flughafen Zürich beinhalten.

Fluglärm wird berechnet und gemessen

Es ist nicht zu vermeiden, dass die auf dem Flughafen Zürich startenden und landenden Flugzeuge Lärmimmissionen verursachen. Die Fluglärmbelastung wird primär berechnet, weil flächendeckende Messungen unverhältnismässig aufwendig wären. Die jährlichen Berechnungen für den Flughafen Zürich führt die EMPA aufgrund der effektiven Flugspuren und Flugbewegungen sowie der Lärmcharakteristik der einzelnen Flugzeugtypen durch.

Um die Diskussion rund um das Thema Fluglärm bestmöglich zu objektivieren, wird die Lärmbelastung seit den sechziger Jahren zusätzlich mit ortsfesten Lärmmessstationen rund um den Flughafen Zürich überwacht. Durch diese punktuellen Messungen kann die Entwicklung der Lärmbelastung an einem Messstandort über Jahre hinweg beobachtet werden. Zudem finden die Messungen direkt «vor Ort» bei den Lärmbetroffenen statt. Das Lärmmessstellen-Netz ist mittlerweile auf vierzehn Stationen angewachsen. Die Resultate der Messungen werden monatlich im Lärmbulletin der Flughafen Zürich AG über das Internet publiziert. Die Fluglärmbelastung an den Messstationen blieb im Vergleich mit dem Vorjahr auf demselben Niveau.

Lärmmonitoring Schallschutzhalle

Im Rahmen von Unterhaltsarbeiten an Flugzeugen müssen regelmässig Standläufe von Triebwerken in eingebautem Zustand durchgeführt werden. Bei diesen mit zum Teil erheblichen Lärmauswirkungen verbundenen Tests wird die Funktionstüchtigkeit des gewarteten oder reparierten Triebwerks überprüft. Die bisherigen Schalldämpferanlagen für solche Tests stammen aus den Siebziger Jahren. Sie werden in nächster Zeit durch eine neue, dem heutigen Stand der Technik entsprechende Schallschutzhalle komplett ersetzt.

Die neue Halle soll die Bevölkerung bestmöglich vor Lärm durch Triebwerk-Probelaufe schützen und bietet Platz für alle am Flughafen Zürich operierenden Flugzeuge, mit Ausnahme des Airbus A380. Als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme der Halle im 2014 wurde im Herbst mit dem Bau einer provisorischen u-förmigen, nach oben offenen Schallschutzanlage auf dem Werftvorplatz begonnen. Im Februar 2012 wurde das Provisorium dem Betrieb übergeben.

Im laufenden Jahr wird die Flughafen Zürich AG das Konzept für ein Lärmmonitoring entwickeln, welches in der Folge beim Betrieb der geschlossenen Halle zur Anwendung kommen wird. Im Rahmen dieses Monitorings werden die Anzahl und die Lärmauswirkungen der durchgeführten Standläufe an verschiedenen Referenzpunkten in den angrenzenden Gemeinden Kloten, Opfikon-Glattbrugg und Rümlang erhoben.

Visualisierung der geplanten Schallschutzhalle



Überwachung des Abflugverhaltens

Die Abflugrouten am Flughafen Zürich sind als lärmoptimierte Standardrouten definiert, sodass dicht besiedelte Gebiete möglichst wenig direkt überflogen werden. Deshalb ist die Einhaltung dieser Routen für die Piloten verbindlich, tagsüber mindestens bis zu einer Höhe von 5'000 Fuss, in der Nacht bis Flugfläche 80 (ca. 8'000 Fuss). Darüber kann die Flugsicherung die Flugzeuge von den Standardrouten weglenken.

Bei einer erheblichen Abweichung von der Route ohne berechtigten Grund wird im Sinne der Lärmbekämpfung der fehlbare Abflugvorgang genauer untersucht und wird mit dem betreffenden Piloten zwecks Detailabklärung Kontakt aufgenommen. Durch diese Aufgabe wird bei den Fluggesellschaften auf eine Optimierung des künftigen Abflugverhaltens hingearbeitet. Der Anstieg der Anzahl Abweichungen im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich damit zu erklären, dass zum einen bei einigen Fluggesellschaften ein neues Navigationssystem eingeführt wurde und zum anderen das lärmgünstige Abflug-Steigverfahren ab Juni 2011 für sämtliche Flugzeugtypen in Kraft trat und eine systematische Überwachung nach sich zog.

Kommunikation mit Lärmbetroffenen

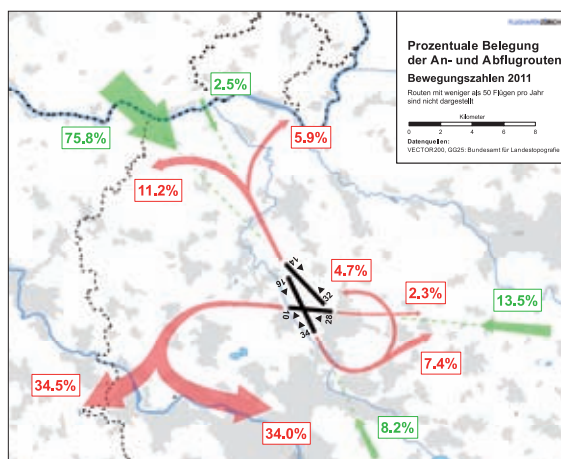
Die Zahl der Flugbewegungen, deren Verteilung auf die einzelnen An- und Abflugpisten (siehe Grafik) sowie der Zeitpunkt eines Flugereignisses spielen für die Lärmwahrnehmung eine wichtige Rolle. Die Menschen fühlen sich vor allem durch Flugbewegungen während der Nachtzeit (22–6 Uhr) gestört, die im Jahr 2011 rund 9'600 oder 3.6% (2010: 3.9%) der Gesamtbewegungen ausmachten. In der Nachtflugsperrezeit von 23.30 Uhr bis 6.00 Uhr morgens fanden 166 (2010: 250) Flüge mit einer begründeten Ausnahmegewilligung statt, siehe Seite 53.

Der Flughafen Zürich AG ist es ein grosses Anliegen, mit ihren Nachbarn und damit auch mit der Bevölkerung den Dialog zu pflegen. Lärmbetroffene können zum Beispiel über das sogenannte «Lärmtelefon» direkt und unbürokratisch ihre Anfragen oder Reklamationen an den Flughafen richten. Die Mitarbeitenden der Abteilung Lärmmanagement & Anwohnerschutz nehmen sich der Meldungen an und beantworten konkrete Fragen umgehend. Die Anzahl Eingänge und die Reklamationsgründe werden statistisch erfasst und dokumentiert.

Flugwegabweichungen	2011	2010	2009
Total der registrierten Abweichungen	3'208	1'636	1'037
– davon eingeleitete Ermittlungen	235	286	304
Eingestellte Ermittlungen mit Belehrung ¹⁾	247	280	311
Aussprache mit Piloten/Chefpiloten	9	9	14
Meldungen an das BAZL	6	1	1

¹⁾ Die vom Vorjahr beim BAZL noch hängigen Verfahren sind enthalten.

Verteilung der An- und Abflüge



Umfassendes Umwelt-Management

Die Infrastruktur am Flughafen Zürich wird laufend erneuert und punktuell auch erweitert. Nach dem Bauprojekt «Zürich 2010», welches im Jahr 2011 erfolgreich abgeschlossen werden konnte, sind für die Zukunft weitere grosse Vorhaben wie die Sanierung der Piste 14/32, die neue Schallschutzhalle, neue Standplätze nördlich von Dock E oder «The Circle» geplant. Sei es aufgrund des Ressourcenverbrauchs, des Lärms, der Baustellen- oder der späteren Betriebsemissionen – solche Projekte sind meist in hohem Masse umweltrelevant. Um sicherzustellen, dass sie umweltverträglich geplant und umgesetzt werden, hat die Flughafen Zürich AG ein Umwelt-Bauprojektmanagement etabliert. Das bedeutet, dass sämtliche am Flughafen realisierten Bauprojekte frühzeitig bezüglich ihrer Umweltauswirkungen während der Bau- und der späteren Betriebsphase beurteilt und entsprechend optimiert werden, zum Beispiel hinsichtlich des Energieverbrauchs.

Besonderheiten am Flughafen

Die Bauprojekte am Flughafen Zürich sind mit einigen Besonderheiten konfrontiert. Dazu gehören beispielsweise das Naturschutzgebiet mitten im Flughafenperimeter oder der Gewässerschutzbereich, in welchem ein grosser Teil der Hochbauinfrastruktur steht. Beide erfordern besonderen Schutz und bringen entsprechende Vorschriften mit sich. Dass die Bauprojekte in der Regel bei laufendem Betrieb umgesetzt werden, stellt ebenfalls besondere Anforderungen bezüglich Sicherheit und Logistik. Dies kann sich durch verlängerte Transportwege oder die Beanspruchung von naturschützerisch wertvollen Flächen auch auf die Umwelt auswirken. Daneben müssen die weiteren Umweltaspekte wie Lufthygiene, Klimaschutz, Energieverbrauch, Bodenschutz oder Abfall natürlich ebenfalls berücksichtigt werden. Neben den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen und den projektspezifischen Auflagen gelten für die ausführenden Unternehmen während der Bauphase die «Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der Flughafen Zürich AG», welche vorgeben, wie die Arbeiten umweltschonend zu gestalten sind.

Ersatzpflicht bei Flächenverbrauch

Manche Flächen werden während des Planungsverfahrens eines Bauprojekts aufgrund ihrer Bedeutung als Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten oder ihrer Vernetzungsfunktion zu anderen wertvollen Lebensräumen als schutzwürdig beurteilt. In diesen Fällen besteht gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz die Pflicht, den ökologischen Verlust durch eine angemessene ökologische Aufwertung einer anderen Fläche zu ersetzen. Für die durch das Bauprojekt «The Circle» beanspruchten schutzwürdigen Lebensräume ist beispielsweise eine Ersatzmassnahme in der Gemeinde Kloten vorgesehen.

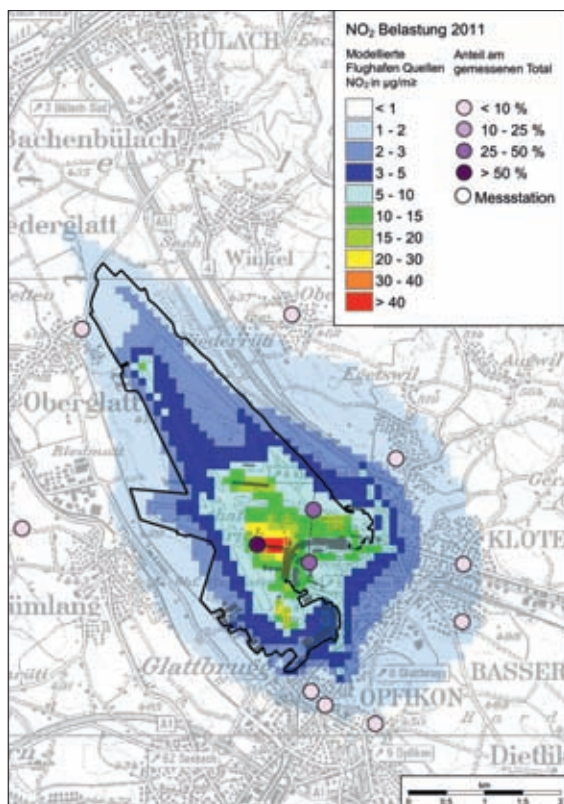


Messung und Modellierung von Luftschadstoffen

Die Luftqualität am Flughafen Zürich wird durch die Luftschadstoffe Stickoxide (NO_x), Feinstaub (PM_{10} , particulate matter) sowie Ozon (O_3) beeinträchtigt. Der Hauptteil der Emissionen stammt aus dem Flugbetrieb, also den Bewegungen der Flugzeuge am Boden und im Flughafennahbereich in der Luft. Jährlich wird für jeden Schadstoff der Ausstoss der verschiedenen Schadstoffquellen berechnet. Zusätzlich werden die Immissionen, also die Belastungen in der Region, modelliert und gemessen. Dabei zeigt sich, dass die Immissionsgrenzwerte verschiedentlich noch überschritten werden.

Für den Hauptschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) existiert rund um den Flughafen das dichteste Messnetz. Die Resultate zeigen, dass die Grenzwerte nach wie vor punktuell überschritten werden, insbesondere entlang

Einfluss des Flughafens auf die lokale Luftqualität in der Region



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA120062)

der Hauptachsen des Strassenverkehrs. Der Beitrag des gesamten Flughafensystems zu den NO_2 -Immissionen beträgt ausserhalb des Flughafenperimeters maximal 10%. Im Jahr 2011 wurde das Messkonzept des Flughafens Zürich auf Basis der bisherigen Messresultate umfassend überarbeitet. Damit können die Messungen ab 2012 noch gezielter vorgenommen werden, um an belasteten Standorten ein detaillierteres Bild zu erhalten.

Massnahmen zur Verbesserung

Verschiedene Massnahmen haben bewirkt, dass sich die Schadstoffbelastung am Flughafen in den letzten Jahren trotz mehr Betrieb stabilisiert hat. Optimierungen im Bereich der Gebäudeenergie, der Fahrzeuge und des Betriebsablaufs sowie der Einsatz von stationären Flugzeugenergieversorgungen tragen dazu bei, den Ausstoss von Luftschadstoffen zu vermindern. 2011 konnte mit dem Anschluss des Werkhofes an das Fernwärmenetz und dem damit verbundenen Rückbau der Ölheizung eine weitere Einsparung insbesondere der NO_x -Emissionen erreicht werden. Die Beschaffung von Gasfahrzeugen, welche weniger Kohlendioxid und fast keine Luftschadstoffe ausstossen, wurde 2011 mit dem Kauf von zwei gasbetriebenen Abfall-Sammellastwagen weitergeführt.

Internationale Mitarbeit

Die Flughafen Zürich AG gilt weltweit als führende Kompetenzstelle im Bereich der Luftschadstoffe an Flughäfen. Deshalb arbeitet sie in diversen internationalen Projekten mit, welche zum Ziel haben, die durch den Luftverkehr verursachten Schadstoffe weiter zu verringern. Als Beispiel sei das europäische Forschungsprojekt SESAR (Single European Sky ATM Research) genannt, im Rahmen dessen die Flughafen Zürich AG an der Verbesserung der Modellierung von lokalen Schadstoffausbreitungen mitarbeitet.

Langfristige Ziele

Der Schutz des Klimas hat für die Flughafen Zürich AG hohe Priorität. Die 2010 freiwillig beschlossenen Klimaschutzziele geben vor, den Ausstoss von Kohlendioxid (CO₂) bis im Jahr 2020 auf 30'000 Tonnen und bis 2030 auf 20'000 Tonnen zu reduzieren. Werden die Ziele erreicht, so würde das mehr als die Halbierung gegenüber dem Referenzjahr 1991 bedeuten.

Um die gesteckten Ziele zu erreichen, sind langfristig wirksame Massnahmen erforderlich. Da über 80 Prozent der CO₂-Emissionen aus der unternehmenseigenen Heizzentrale mit Fernwärmenetz stammen, steht die Optimierung der Gebäudeenergie im Vordergrund. Laufend werden ältere Gebäude saniert oder durch energetisch deutlich bessere Bauten ersetzt, wie das neue Dock B, welches im Berichtsjahr in Betrieb genommen wurde. Ebenso werden laufend die verwendeten Heizsysteme überprüft und gegebenenfalls durch energieeffizientere ersetzt. 2011 war das beim Werkhof der Fall, der an das Fernwärmenetz angeschlossen und dessen Ölheizung entfernt wurde.

Akkreditiertes Klimaprogramm

Das Klimaprogramm der Flughafen Zürich AG ist auch 2011 durch Airport Carbon Accreditation akkreditiert worden. Airport Carbon Accreditation ist ein im Jahr 2009 eingeführtes, unabhängiges europäisches Zertifizierungssystem für Flughäfen über vier Stufen, wobei die höchste Stufe den klimaneutralen Betrieb des Flughafens bedeutet. Der Flughafen Zürich erreichte die zweithöchste Stufe «Optimisation». Das bedeutet, dass nicht nur der eigene CO₂-Ausstoss gesenkt wird, sondern auch die übrigen Unternehmen am Flughafen involviert und bei der Reduktion ihrer CO₂-Emissionen unterstützt werden.

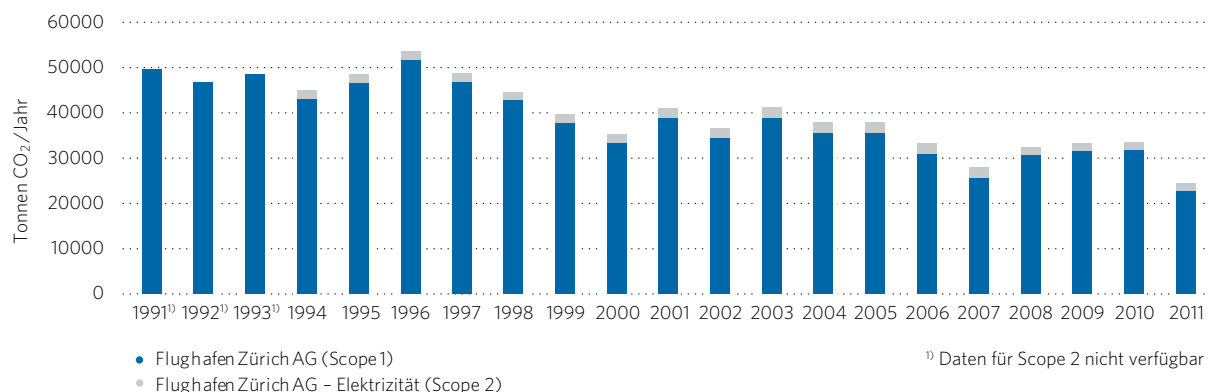
Ende 2011 waren knapp fünfzig Flughäfen in Europa von Airport Carbon Accreditation akkreditiert. Das System wird von der europäischen Zivilluftfahrtkonferenz und weiteren internationalen Organisationen anerkannt.

Kohlendioxidemissionen aus dem Flughafensystem Zürich

Die Flughafen Zürich AG dokumentiert ihre eigenen Kohlendioxidemissionen ebenso wie jene von anderen Quellen am Flughafen Zürich mit einem detaillierten Emissionsinventar. Dieses wird auf der Grundlage des GHG-Protokolls (Greenhouse Gas), ergänzt durch weitere Anleitungen des internationalen Flughafenverbands ACI, erstellt. Der Flughafen Zürich berechnet die CO₂-Emissionen schon seit vielen Jahren, aufgeteilt nach den Bereichen «eigene Quellen» (Scope 1, z.B. Fahrzeuge, Wärmeversorgung und Heizungen), «extern bezogene Energie» (Scope 2, Elektrizität) und «übrige Flughafenquellen» (Scope 3, z.B. Flugzeuge oder Abfertigung). Die von der Flughafen Zürich AG direkt beeinflussbaren Emissionsquellen (Scopes 1 und 2) machen nur einen sehr geringen Teil von rund 1% aller Emissionen aus, welche das gesamte System Flughafen verursacht. Den grössten Anteil am Gesamtsystem machen die Flugzeuge auf ihren Flügen zu den verschiedenen Destinationen aus. Im Berichtsjahr betrugen die CO₂-Emissionen 22'779 Tonnen für Scope 1, 1'713 Tonnen für Scope 2 und 3'349'933 Tonnen für Scope 3.



CO₂-Emissionen Flughafen Zürich nach Scopes



Energieverbrauch

Den Verbrauch von Ressourcen für die Energieerzeugung zu senken und damit gleichzeitig den CO₂-Ausstoss zu reduzieren ist eines der wichtigsten Ziele der Flughafen Zürich AG. So wurden auch im Jahr 2011 verschiedene Massnahmen getroffen, um den Energieverbrauch am Flughafen zu optimieren. Durch die Inbetriebnahme des neuen Sicherheitskontrollgebäudes und des neu gebauten Dock B Anfang Dezember vergrösserte sich die Energiebezugsfläche (beheizte Fläche) des Flughafens, was sich im Verbrauch für 2011 jedoch noch kaum auswirkte. Das neue Dock B wurde wie schon das Dock E mit Klimapufferzonen ausgestattet, welche das Innere von den Schwankungen der Aussentemperatur isolieren und so den Verbrauch an Wärmeenergie im Winter und Kälteenergie im Sommer reduzieren.

Im Berichtsjahr betrug der Wärmeverbrauch am Flughafen Zürich 108'415 MWh. Die Abnahme von 18.2% gegenüber dem Vorjahr ist in erster Linie durch den milden Winter zu erklären (Heizgradtage -18%).

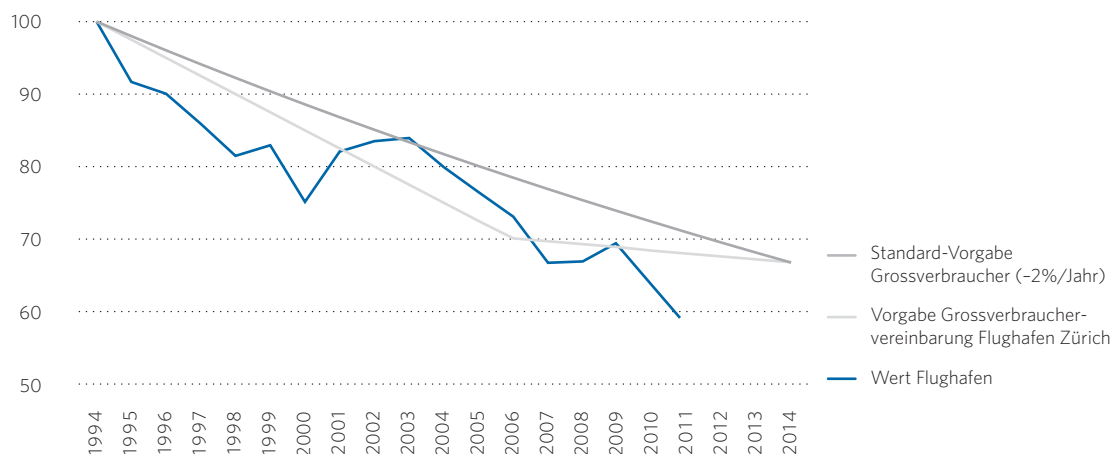
Der Stromverbrauch von 185'250 MWh im Gesamtsystem Flughafen liegt verglichen mit dem Vorjahr auf dem gleichen Niveau (-0.1%).

Grossverbrauchervereinbarung

Die Energieeffizienz am Flughafen Zürich konnte im Jahr 2011 weiter gesteigert werden. Der stark verbesserte Wert erklärt sich zu einem grossen Teil durch den milden Winter und die Zunahme der Passagiere. Damit ist auch die Grossverbrauchervereinbarung, welche alle für den Gebäudebestand verantwortlichen Unternehmen am Flughafen Zürich (Flughafen Zürich AG, Priora, Acron AG und SBB) gemeinsam mit der Baudirektion des Kantons Zürich abgeschlossen haben, weiterhin erfüllt. Diese Vereinbarung legt fest, dass der Energieverbrauch bis 2014 jährlich um 2% sinken muss, bezogen auf die genutzte Fläche (Energiebezugsfläche) und das Passagieraufkommen. Für die Unternehmen hat diese konkrete Zielvorgabe den Vorteil, dass sie weitgehend selbst entscheiden können, wie sie das Ziel erreichen.

Entwicklung spezifischer Gesamtenergieverbrauch Flughafen Zürich (Stand 1. 1. 2012)

Spezifischer Energieverbrauch
in %



Entwicklung Energiebilanz Flughafen Zürich

	2011	2010	2009
Am Flughafen genutzte Wärme (MWh)	108'415	¹⁾ 132'551	¹⁾ 127'549
Am Flughafen genutzter Strom (MWh)	185'250	185'399	180'415
Total Energieverbrauch (MWh)	293'665	317'950	307'964

¹⁾Rückwirkend neue Berechnung unter Einbezug der Verluste der Stromlieferung an Dritte.

Wasserverbrauch

Der Verbrauch an Trinkwasser stieg im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr um 2% auf 542'711 m³. Zusätzlich wurden 102'524 m³ Grundwasser für die Versorgung von technischen Anlagen und 9'997 m³ Regenwasser für

Toilettenspülungen genutzt. Das ergibt einen Gesamtverbrauch von Frischwasser von 655'232 m³ (+2%). Der Verbrauch pro Passagier konnte aufgrund der steigenden Passagierzahl erneut gesenkt werden (-4%) und betrug 26.9l.

Abfallmengen

Die Menge des im Jahr 2011 am Flughafen Zürich angefallenen Abfalls betrug 15'983 Tonnen (+2.6% gegenüber 2010). Um den Vergleich mit anderen Flughäfen zu ermöglichen, sind die angegebenen Mengen gemäss der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) definiert. Der Anteil des Kehrichts lag leicht höher bei 60% (Vorjahr 57%). Der Kehricht wurde über die Kehrichtverbrennungsanlage entsorgt, wobei die dabei entstehende Wärme einerseits für die Stromproduktion genutzt und andererseits in ein Fernwärmenetz gespeist wurde. Dem stofflichen Recycling konnten 36% des Abfalls zugeführt werden, was dem Wert des Vorjahrs entspricht. Den grössten Anteil hat dabei Papier/Karton mit 2'391 Tonnen. Eine weitere leichte Steigerung konnte beim Recycling von PET erzielt werden. 2011 wurden 177 Tonnen auf diesem Weg entsorgt (Vorjahr 174 Tonnen). Durch die Zunahme der Anzahl Passagiere stieg auch die Menge der an der Sicherheitskontrolle konfiszierten Flüssigkeiten, allerdings überproportional, auf 283 Tonnen (Vorjahr 262 Tonnen).

Häusliches und Industrie-Abwasser

Am Flughafen Zürich fallen sowohl beträchtliche Mengen an häuslichem Abwasser, z.B. von WC-Anlagen und Restaurants, als auch Industrieabwasser, wie z.B. vorbehandeltes Abwasser aus dem Werftbetrieb an. Beide werden der Abwasserreinigungsanlage (ARA) Kloten-Opfikon zugeleitet, welcher der Flughafen Zürich mit einem Anschlussvertrag angeschlossen ist. Zusätzlich entstehen am Flughafen weitere spezielle Abwässer, die teilweise ebenfalls in der ARA Kloten-Opfikon gereinigt werden (wie z.B. Flugzeugtoilettenabwasser) oder auf spezialisierte Weise fachgerecht entsorgt werden.

2011 leitete der Flughafen Zürich insgesamt 651'067 m³ Abwasser an die ARA Kloten-Opfikon.

Flugzeug- und Flächenenteisung

Die Menge an verbrauchten Enteisungsmitteln ging im Winter 2010/2011 gegenüber dem Vorwinter deutlich zurück. Für die Flugzeugenteisung wurden 1'705 m³

(-32.2% gegenüber Vorwinter) und für die Flächenenteisung 1'299 m³ (-34.8%) verbraucht. Grund für die deutliche Abnahme war ein relativ milder Winter mit unterdurchschnittlichen Niederschlagsmengen. Der Verbrauch an herkömmlichen Tausalzen im Areal des Werkhofs, auf den Strassen und in Parkhäusern konnte aus den gleichen Gründen ebenfalls reduziert werden, auf 433 Tonnen (-49%).

Behandlung der Enteiseraabwässer

Die Mittel für die Flugzeugenteisung bestehen aus Propylenglykol, bei der Flächenenteisung handelt es sich ausschliesslich um Formiat. Umweltrelevant ist der in den Mitteln enthaltene Kohlenstoff. Das aufgefangene und mit Enteisermitteln verunreinigte Abwasser wird je nach Konzentration einer anderen Behandlungsart zugeführt. Gering belastetes Enteiseraabwasser wird durch Retentionsfilterbecken und später in die Glatt geleitet. Mittel belastetes Abwasser wird mit einer speziellen Anlage auf Grünflächen verregnet. Die Enteisermittel werden während der anschliessenden Passage des Wassers durch den Boden praktisch vollständig abgebaut. Enteiseraabwasser mit einem hohen Anteil an Kohlenstoff wird auf zwei unterschiedliche Arten wiederverwendet. Ein Teil wird zur Produktion von Biogas an die ARA Werdhölzli der Stadt Zürich sowie an eine landwirtschaftliche Co-Vergärungsanlage geliefert. Der Rest wird in der flughafeneigenen Anlage aufkonzentriert, und das gewonnene Glykol wird dem Recycling zugeführt. Die für die Zwischenspeicherung vor dem Destillieren benötigte Kapazität wurde 2011 mit dem Bau eines zweiten Sammelbeckens auf insgesamt 2'300 m³ erweitert.

Heute kann jedoch noch nicht der ganze Anteil an Kohlenstoff aufgefangen und einer Behandlung zugeführt werden. Im Winter 2010/2011 wurden 142 Tonnen oder rund 19% der gesamthaft anfallenden Menge (Vorjahr 250 Tonnen, 24%) direkt in die Glatt geleitet. Massnahmen zur Verbesserung der Situation laufen: Bis 2015 wird sich dieser Anteil mit der Umsetzung des überarbeiteten generellen Entwässerungsplans auf unter 5% verringern.

Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich	2010/2011	2009/2010	2008/2009
Flugzeugenteisungsmittel (m ³)	1'705	2'514	2'404
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig (m ³)	1'296	1'991	1'800
Flächenenteisungsmittel fest (t)	3	0	2
Tausalze für übrige Flächen (t)	433	849	602
Unbehandelt abgeschwemmter Kohlenstoff (Vorfeld, Pisten und Rollwege, %)	19.1	24.2	16.7



Umweltschutz | Natur & Landschaft



Naturraum Flughafen

Der Flughafen Zürich erstreckt sich über 880 Hektaren, 780 davon als umzäunter nichtöffentlicher Bereich. Rund die Hälfte davon ist unbebaut und bildet zum grössten Teil eine ökologisch wertvolle Kulturlandschaft mit extensiven Wiesen, Riedwiesen, Bruchwäldern und Flachmooren. 74 Hektaren sind Wald- und Naturschutzflächen. Davon sind insgesamt 44 Hektaren bundesrechtlich geschützte Flachmoorflächen. Von den übrigen Grünflächen ist ein kleiner Teil als technische Anlage für die ökologische Behandlung von mit Enteisermittel belastetem Abwasser konzipiert.

Viele seltene Tier- und Pflanzenarten finden auf dem Flughafenareal wertvolle Rückzugsgebiete. Im Jahr 2011 sind innerhalb des umzäunten Flughafengeländes erstmals Biber nachgewiesen worden. Ihre Spuren finden sich im Norden entlang des Himmelbachs. Die geschützten Tiere sind aus den benachbarten Gewässern eingewandert.



Pflegemassnahmen

Zum Erhalt der wertvollen Naturflächen, vor allem aber aus Gründen der Sicherheit des Flugbetriebs, sind Massnahmen zur Pflege der Vegetation notwendig. Jährlich wird für die verschiedenen Grünflächen ein entsprechender Pflegeplan zusammengestellt, der durch die Flughafen Zürich AG zusammen mit Landwirten aus der Region umgesetzt wird. Die Wiesen werden als extensive Langgraswiesen bewirtschaftet. Für Greifvögel, welche am liebsten auf kurz geschnittenen Wiesen nach Nahrung Ausschau halten, sind die Langgraswiesen wenig attraktiv, und Schwarmvögel können sich im hohen Gras nicht grossflächig niederlassen. Das hilft mit, Kollisionen von Vögeln und Flugzeugen zu vermeiden. Der Wald wird in weiten Teilen niedrig gehalten. So bleibt die Sicht vom Tower auf die Flugbetriebsflächen gewährleistet.

Monitoring im Naturschutzgebiet

Die für die 2003 abgeschlossene 5. Bauetappe verfügte Auflage zur Überwachung des Wasserhaushaltes im Flachmoor konnte 2011 mit dem behördlichen Entscheid abgeschlossen werden. Wie das 10-jährige Wasserhaushalts-Monitoring im Flachmoorgebiet zeigte, blieben die baulichen Erweiterungen ohne negativen Einfluss auf die Moorhydrologie. Ebenfalls abschliessend beurteilt wurde der Erfolg des im Rahmen der 5. Bauetappe als Ersatzmassnahme angelegten Naturschutzgebiets Halbmatt, welches angrenzend an den Flughafenzaun in der Winkler Allmend liegt. Dabei wurde festgestellt, dass ein Teil der neu geschaffenen Wiesen nicht den Zielvorgaben für Magerwiesen genügt und entsprechend Nachbesserungen benötigt. 2012 wird deshalb in einem Teilbereich der Wiesen baulich eingegriffen und die entsprechende Fläche neu angesät.



Umweltkennzahlen

	2011	2010	2009
NO _x -Emissionen (t)	1'109	1'014	1'053
davon Flugzeug (t) ¹⁾	979	875	907
VOC-Emissionen (t)	368	397	451
davon Flugzeug (t)	256	285	263
CO-Emissionen (t)	1'541	1'664	1'518
davon Flugzeug (t)	1'390	1'502	1'353
PM-Emissionen (t)	23	23	22
davon Flugzeug (t)	17	17	16
CO ₂ -Emissionen Scope 1 Flughafen Zürich AG ²⁾ (t)	22'779	31'830	31'696
CO ₂ -Emissionen Scope 2 Flughafen Zürich AG ³⁾ (t)	1'713	⁴⁾ 1'727	⁴⁾ 1'689
CO ₂ -Emissionen Scope 3 Flughafensystem ⁵⁾ (t)	3'349'933	⁴⁾ 3'150'835	⁴⁾ 3'091'947
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	293'665	⁶⁾ 317'950	⁶⁾ 307'964
Gesamtwasserverbrauch (m ³)	655'232	644'681	645'049
Gesamtabfallmenge nach ADV (t)	15'983	15'581	14'649
davon Wertstoffe (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz) (%)	36.4	35.8	38.4
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle (t)	283	262	272
Anzahl Einwohner ⁷⁾ über Alarmwert für ESII ⁸⁾	nicht verfügbar	3'894	2'982
Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert für ESII	nicht verfügbar	40'998	34'644
Anzahl Einwohner über Planungswert für ESII	nicht verfügbar	110'838	92'968
Monitoringwert Zürcher Fluglärmindex (ZFI)	nicht verfügbar	50'757	46'750
Anzahl Lärmmessstellen (in Betrieb)	14 (14)	⁹⁾ 14 (14)	10 (9)
Tagesfluglärmbelastung ¹⁰⁾ am NMT 1/3/6/10 (dB[A]) ¹¹⁾	66/58/66/57	66/58/66/57	66/58/65/57
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen/eingeleitete Ermittlungen	3'208/235	1'636/286	1'037/304
Anzahl Nachtfluggewegungen (22.00–6.00 Uhr)	9'579	10'010	8'681
davon in der ersten Nachtstunde (22.00–23.00 Uhr)	7'681	7'500	6'686
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ¹²⁾	166	250	77
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	70	66	46
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	8	34	14
davon diverse Ursachen	88	¹³⁾ 150	17
Schallschutz Programm 2010: Anzahl ausgeführter Objekte	¹⁴⁾ 3'150	¹⁵⁾ 2'650	¹⁵⁾ 2'420
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ¹⁶⁾	2'832	2'740	2'977

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: extern bezogene Elektrizität für die Flughafen Zürich AG

⁴⁾ Rückwirkend zusätzliche Unterscheidung der Stromlieferungen an Dritte

⁵⁾ 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

⁶⁾ Rückwirkend neue Berechnung unter Einbezug der Verluste der Stromlieferung an Dritte

⁷⁾ Umhüllende der Tag- und Nachtwerte

⁸⁾ Empfindlichkeitsstufe 2 gemäss eidg. Lärmschutzverordnung LSV, Art. 43

⁹⁾ Vier neue Messstellen ab 1. November 2010 in Kloten, Gockhausen, Zürich-Schwamendingen und Dübendorf

¹⁰⁾ Energieäquivalenter Dauerschallpegel des Fluglärms am Tag (6.00–22.00 Uhr)

¹¹⁾ NMT = Noise Monitoring Terminal (Lärmmessstelle), 1 = Rümlang, 3 = Oberglatt, 6 = Glattbrugg, 10 = Nürensdorf

¹²⁾ Für dringende Flüge während der Nachtflugsperrezeit können Ausnahmebewilligungen ausgestellt werden

¹³⁾ Im Dezember wurden 111 Bewilligungen aufgrund prekärer Wetterverhältnisse in ganz Europa ausgestellt

¹⁴⁾ Anzahl bis dato sanierter Gebäude und Liegenschaften, inkl. Rückerstattungen

¹⁵⁾ Anzahl bis dato sanierter Gebäude und Liegenschaften, exkl. Rückerstattungen

¹⁶⁾ Beinhaltet Klagen wie auch Anfragen über Lärmbelastung, Flugspuren, Entwicklung des Flugverkehrs usw.



26

LINIEN SIND AUF 4 GESCHOSSE VERTEILT.

2'000

TONNEN GEWICHT MÜSSEN DIE
GRÖSSTEN STÜTZEN IM GEBÄUDE
AUSHALTEN KÖNNEN.

2'316

LEUCHTEN SIND IM GEBÄUDE EINGEBAUT.

1'150

SPRINKLERKÖPFE SIND INSTALLIERT.



Corporate Governance

Gemäss Corporate-Governance-Richtlinie der SIX Swiss Exchange vom 17. April 2002 / 29. März 2006 / 29. Oktober 2008.

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 2.0 Mia. per Stichtag gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Aktienkapital	Beteiligungsquote
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	CHF 100'000	100% Flughafen Zürich AG
Zurich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100% Flughafen Zürich AG
Zurich Airport Latin America S.A.	Santiago de Chile	CLP 4'403 Mio.	100% Zurich Airport International 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 '000)	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
Aktienkapital	307'019	307'019	307'019
Gesetzliche Reserven			
Agio	0	533'290	533'290
Allgemeine Reserven aus Kapitaleinlagen	509'980	0	0
Allgemeine Reserven	42'370	19'060	19'060
Reserven für eigene Aktien	477	751	1'612
Freie Reserven	108'230	80'107	79'246
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	354'190	254'875	129'397
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2010 / 2009 / 2008	-42'964	-46'013	-30'640
Jahresgewinn	162'209	145'328	156'118
Total Eigenkapital	1'441'511	1'294'417	1'195'102

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 2011 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 mit einer Beteiligung von mehr als 3% der stimmberechtigten Aktien im Aktienregister eingetragen sind. Informationen betreffend im Berichtsjahr publizierter Über- oder Unterschreitungen von Schwellenwerten von Art. 20 BEHG können auf der Veröffentlichungsplattform der Offenlegungsstelle der Schweizer Börse unter dem Link www.six-exchange-regulation.com/obligations eingesehen werden. 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 bzw. des Stimmrechts von Aktien und Nominee-Eintragungen

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

Die Beschränkungen der Übertragbarkeit sind in Art. 6 der Gesellschaftsstatuten festgelegt, siehe auch www.flughafen-zuerich.ch/berichte. 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. Es gilt somit Art. 699 des Obligationenrechts, siehe auch www.admin.ch. Konkrete 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

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:
Präsident des Verwaltungsrates der gategroup Holding AG sowie Verwaltungsratsmitglied der Karl Steiner AG und der Badrutt's Palace Hotel AG sowie Mitglied des Beirats der Alliance Global Corporate Specialty 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 der Candrian Catering AG, Verwaltungsrat seit GV 2004.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Verwaltungsratspräsident bei der AG Suvretta-Haus.

Corine Mauch

Schweizerin, Jahrgang 1960, Dipl.-Ing. agr. ETH, Berufstätigkeit in Forschungs- (1993 bis 2002) und Politikstudienarbeit (2002 bis 2008) in den Themenbereichen Umwelt, Verkehr, Energie und nachhaltige Entwicklung, politische Tätigkeit als Gemeinderätin von Zürich (1999 bis 2009), seit 2009 Stadtpräsidentin von Zürich, Verwaltungsrätin seit GV 2011.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Mitglied Stiftungsrat Greater Zurich Area, Präsidentin Verein des Metropolitanraums Zürich, Mitglied des Kongresses der Gemeinden und Regionen des Europarates, Vorstandsmitglied des Schweizerischen Städteverbands SSV, Vorstandsmitglied Regionalplanung Zürich und Umgebung, Mitglied des Leitenden Ausschusses des Verbands der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich, Mitglied Stiftungsrat Technopark Zürich.

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.

Ernst Stocker

Schweizer, Jahrgang 1955, eidg. dipl. Meisterlandwirt, Führung des eigenen Landwirtschaftsbetriebes und Ausbildung von Lehrlingen (bis 2007), politische Tätigkeit als Mitglied des Zürcher Kantonsrats (1987 bis 2010), des Stadtrates von Wädenswil (1998 bis 2006) und als Stadtpräsident von Wädenswil (2006 bis 2010), Mitglied des Regierungsrates des Kantons Zürich seit 2010, Verwaltungsrat seit Mai 2010 (Delegation).

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Präsident Stiftung Greater Zurich Area, Verwaltungsratsmitglied bei EKZ und bei MCH Group AG, Bankratmitglied SNB, Vorstandsmitglied der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz und der Konferenz der Direktionen des öffentlichen Verkehrs KÖV Schweiz, Präsident des ZVV-Verkehrsrates, Präsident der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Region Zürich, Mitglied leitender Ausschuss Gotthard Komitee, Mitglied Genossenschaft Swisslos Interkantonale Landeslotterie, Mitglied Stiftung Technopark Zürich.

Ulrik Svensson

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

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Verwaltungsratsmitglied bei Assa Abloy AB, Loomis AB, AAK AB, Hexpol AB und Hexagon 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 der Imbrex Holding AG und der Badrutt's Palace Hotel AG, Stiftungsrat Eleonorenstiftung (Kinderspital Zürich), Stiftungsrat Pensionskasse Credit Suisse Group.

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 ist zu nennen:

Der Kanton Zürich, in dessen Regierung das Verwaltungsratsmitglied Ernst Stocker 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).

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), Ernst Stocker, 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 sowie der internen Revision, mit der Finanzierungspolitik des Unternehmens und mit der finanziellen Prüfung einzelner Geschäfte von besonderer Bedeutung.

Nomination & Compensation Committee

Mitglieder: Kaspar Schiller (Vorsitz), 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.

Political Affairs Committee

Mitglieder: Ernst Stocker (Vorsitz), Lukas Briner, Corine Mauch, Andreas Schmid

Aufgaben: Das Committee befasst sich insbesondere mit dem Monitoring politischer Dossiers mit Relevanz für den Flughafen Zürich und dient als beratendes Gremium für politische Fragen von unternehmensstrategischer Bedeutung.

Organisation und Teilnehmer

Die Organe der Flughafen Zürich AG tagen nach Bedarf. Im Ergebnis bedeutet dies im Berichtsjahr für den Verwaltungsrat neun Sitzungen mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von rund sechs Stunden, für das Audit & Finance Committee zwei, für das Nomination & Compensation Committee drei und für das Public Affairs Committee fünf Sitzungen von durchschnittlich je zwei 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 Controlling, Accounting und Investor Relations, der interne Revisor, der leitende Revisor der externen Revisionsstelle KPMG AG und der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Nomination & Compensation Committees der CEO, der Bereichsleiter Services, der Leiter Human Resources und der Generalsekretär und zu den Sitzungen des Public Affairs Committees der CEO, der Bereichsleiter Services, die Leiterin Public Affairs und der Generalsekretär beigezogen.

Kompetenzregelung

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

Corporate Governance

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Geschäftsleitung

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

In Abstimmung mit dem Audit & Finance Committee hat die Revisionsstelle KPMG AG während der Zwischenrevision in Zusammenarbeit mit der internen Revision das interne Kontrollsystem geprüft. Im Rahmen der internen Revision, welche als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrates bzw. des Audit & Finance Committees zur Wahrnehmung der Oberaufsicht ausgestaltet ist, wurden im Berichtsjahr unter anderem das Programmänderungswesen sowie die Überwachung der Verarbeitung in der Informatik und die Zeitwirtschaft überprüft. Es haben auch Nachfolgeaktivitäten zu früheren Prüfungen stattgefunden. Die interne Revision rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit & Finance Committees.

Geschäftsleitung

Mitglieder

Thomas E. Kern

Schweizer, Jahrgang 1953, Vorsitzender der Geschäftsleitung (CEO), lic. iur., Berufstätigkeit bei der Interio AG als Expansions- (1984 bis 1985) und als Unternehmensleiter (1986 bis 2000), als Unternehmensleiter bei Globus-Warenhäuser bis 2001 und als CEO der Globus-Gruppe (2002 bis 2006), Verwaltungsrat seit GV 2006 bis 22. November 2007.

Vorsitzender der Geschäftsleitung seit 15. Januar 2008.

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

Stefan Conrad

Schweizer, Jahrgang 1954, Leiter Geschäftsbereich Operations, Linien- und Militärpilotenausbildung, Berufstätigkeit als Kapitän und Instruktor für Swissair AG/ Swiss International Air Lines (1990–2010).

Eintritt bei der Flughafen Zürich AG im Mai 2010.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Michael Schallhart

Schweizer, Jahrgang 1962, Leiter Geschäftsbereich Services, lic. oec., Berufstätigkeit in der Versicherungs- und Tourismusbranche sowie bei einer Non-Profit-Organisation, 2000 bis 2007 Geschäftsleitungsmitglied und Bereichsleiter Services bei der Fédération Internationale de Football Association (FIFA).

Eintritt in die Flughafen Zürich AG im November 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

Daniel Schmucki

Schweizer, Jahrgang 1968, Leiter Geschäftsbereich Finance (CFO), eidg. dipl. Buchhalter/Controller, Berufstätigkeit in verschiedenen Finance- & Controlling-Funktionen in der Bosch-Gruppe (1994 bis 1999) und bei Weidmann International (1990 bis 1994).

Eintritt in die Flughafen Zürich AG (bzw. damals FIG) 1999 als Leiter Controlling, seit 2003 zudem für Investor Relations und Treasury verantwortlich, Übernahme der Geschäftsleitungsfunktion per April 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied Bangalore International Airport Ltd.

Stephan Widrig

Schweizer, Jahrgang 1972, Leiter Geschäftsbereich Marketing & Real Estate, lic. rer. publ. HSG, Berufstätigkeit als Business Consultant bei Arthur Andersen 1997 bis 1999, Eintritt in die Flughafen Zürich AG (bzw. damals Flughafendirektion Zürich) 1999 und insbesondere Leitung des Immobiliengeschäfts, 2005 bis 2008 Chief Financial und Commercial Officer des Flughafens Bangalore, Indien.

Wiedereintritt in die Flughafen Zürich AG und Übernahme der Geschäftsleitungsfunktion per Juli 2008.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine.

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

Entschädigungen, Beteiligungen und Darlehen

Festsetzung 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 nach freiem Ermessen festgesetzt. Sie behalten ihre Gültigkeit auf unbestimmte Zeit, d.h. bis sie gegebenenfalls durch neuerlichen Beschluss geändert werden. 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, variablen Anteil. Der variable Anteil wird zu zwei Dritteln in bar und zu einem Drittel in mit einer vierjährigen Sperrfrist versehenen Aktien der Gesellschaft ausgerichtet. Die Bemessung des festen Lohnanteils erfolgt nach freiem Ermessen, diejenige des variablen Anteils basiert hauptsächlich (85-100%) auf dem Kriterium des Erreichens des vom Verwaltungsrat für die Gesamtunternehmung definierten Economic Value Added-Zielwertes (vgl. Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand) und in untergeordnetem Umfang (0-15%) auf jenem des Erreichens von individuell pro Geschäftsleitungsmitglied definierten Zielen. Alle Ziele werden pro Geschäftsjahr festgelegt. Der variable Anteil betrug im Berichtsjahr zwischen 61 und 115 Prozent des fixen Salärs. Diese Entschädigungen werden vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees festgesetzt. Eine Teilnahme oder ein Mitspracherecht steht den Geschäftsleitungsmitgliedern bei diesen Entscheiden des Verwaltungsrates nicht zu.

Zum Umfang und zur Zusammensetzung der im Berichtsjahr ausgerichteten Entschädigungen siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand, und Ziffer 20.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften.

Revisionsstelle

Das Revisionsmandat wird von der Generalversammlung für jedes Jahr neu beschlossen. Die Mandatsübernahme durch die gegenwärtige Revisionsstelle erfolgte vor 1992, also noch unter dem alten Aktienrecht, für die damalige Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG). Der für das Mandat verantwortliche leitende Revisor der KPMG AG, Marc Ziegler, ist seit 2007 im Amt, welches von Gesetzes wegen auf sieben Jahre beschränkt ist.

Das von der Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr für das Mandat (Audit) in Rechnung gestellte Honorar beläuft sich auf CHF 326'800 (2010: CHF 351'300). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahe Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 48'800 (2010: CHF 33'000). Für Nichtprüfungsdienstleistungen wurden für Steuerberatung CHF 26'700 (2010: CHF 0), für Rechtsberatung CHF 7'000 (2010: CHF 0), für IT-Beratung CHF 10'900 (2010: CHF 0) sowie für sonstige Beratungsdienstleistungen CHF 0 (Vorjahr CHF 75'000) in Rechnung gestellt.

Das Audit & Finance Committee nimmt die Aufsicht und Kontrolle über die externe Revision wahr. Es befasst sich namentlich mit der Formulierung und Genehmigung der integrierten Prüfungsplanung, welche neben dem Prüfungsplan der externen Revision auch denjenigen der internen Revision umfasst. Weiter beurteilt und analysiert das Audit & Finance Committee die jeweiligen Prüfungsberichte und genehmigt die Honorare der externen Revision. Die Revisionsstelle erstattet schriftlich Bericht über die Feststellungen zu den vereinbarten Prüfungshandlungen für den Halbjahresabschluss sowie über die Ergebnisse der Zwischenrevision und der Jahresabschlussprüfung. Der leitende Revisor der externen Revisionsstelle nimmt jeweils an den Sitzungen des Audit & Finance Committees teil.

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. Die von der Gesellschaft publizierten Ad-hoc-Mitteilungen sind einsehbar unter www.flughafen-zuerich.ch/newsflash. Interessenten können sich im elektronischen Verteiler für Ad-hoc-Mitteilungen eintragen unter www.flughafen-zuerich.ch/bestellformularnewsflash.

Für weitere Informationen verweisen wir auf Investor Relations www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations.

Kontaktadressen

Flughafen Zürich AG
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

Investor Relations

Michael Ackermann
investor.relations@zurich-airport.com

Corporate Communication

Sonja Zöchling
medien@zurich-airport.com





250

METER IST DIE GESAMTLÄNGE.

10

ROLLTREPPEN BEFINDEN SICH IM DOCK B, JEDE EINZELNE DAVON WIEGT 10 TONNEN.

112

STUNDEN JAZZ-MUSIK VERKÜRZEN WÖCHENTLICH DEN GÄSTEN DIE WARTEZEIT.

14'102

BESUCHERINNEN UND BESUCHER LOCKTE DIE ZUSCHAUERTERRASSE AUF DEM DACH IN DEN ERSTEN 11 TAGEN AN.

Risk Management

Ein umfassendes Risk Management gehört für die Flughafen Zürich AG zu den strategischen Unternehmenszielen. 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

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. 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 Leiter Treasury & Risk Management geleitet. Er ist in dieser Funktion dem Chief Risk Officer 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 Abteilungen)**

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

- **Fachstellen**

In Abstimmung mit der Fachstelle Risk Management übernehmen die Fachstellen eine spezifische, risikobezogene Querschnittsfunktion im Unternehmen, zum Beispiel Liquiditätsmanagement, 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 wirtschaftlichen Auswirkungen. Zudem werden Verantwortlichkeiten und ein terminierter Massnahmenplan definiert, der festhält, wie das entsprechende Risiko minimiert werden kann. Die Risk Management Organisation überwacht die Umsetzung der definierten Massnahmen laufend.

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 unternehmensintern verabschiedeten Richtlinien und ethischen Grundsätzen.

Die Überprüfung auf Übereinstimmung mit den relevanten Gesetzen, Richtlinien und Grundsätzen erfolgt in rund 35 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 Risk Officers und mithilfe der Informationen der Prozessverantwortlichen zweimal pro Jahr einen umfassenden Compliance Report 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 Unsicherheiten

Verschiedene in- oder ausländische Restriktionen könnten dazu führen, dass die Flughafen Zürich AG ihre Infrastrukturen nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen unter anderem:

1.1 Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Mit dem SIL und den damit koordinierten Richtplänen stimmen der Bund und die Kantone die Flughafen- und die Siedlungsentwicklung aufeinander ab. Im Rahmen der 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 32). Mit dem Entscheid, die Raumsicherung für eine Parallelpiste nicht weiter zu verfolgen, hat das UVEK trotz anderweitiger Empfehlung der beauftragten Raumplanungsgutachter die Variante fallengelassen, welche langfristig die Nachfrage hätte bewältigen können.

Im Februar 2010 veröffentlichte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) den Schlussbericht zum SIL-Koordinationsprozess. Als Resultat daraus hat das BAZL Ende August 2010 den Entwurf des SIL-Objektblatts öffentlich aufgelegt. 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. Gleichzeitig ist der SIL gemäss Bundesgericht eine zwingende Grundlage, damit das Bundesamt Gesuche des Flughafens zu kapazitätssteigernden Flughafenbauten, wie z.B. Schnellabrollwege, genehmigen kann. Wird der SIL nicht verabschiedet, wird die Flughafenentwicklung blockiert.

1.2 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 eine Beschwerde eingereicht. Das Verfahren ist vor dem europäischen Gerichtshof hängig. 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. Gleichzeitig fordern südbadische Behördenvertreter eine Reduktion der Überflüge über ihrem Gebiet. Basierend auf diesen Grundlagen führen die beiden Länder nun auf Ministerialebene Gespräche über eine künftige Regelung. Ein unausgewogener Staatsvertrag oder eine weitere Verschärfung der DVO könnte zu zusätzlichen Kapazitätseinschränkungen des Flughafens Zürich führen und damit die unternehmerische Entwicklung deutlich beeinträchtigen.

1.3 Investitionen zur Reduktion der Komplexität

Das Pisten- und Rollweglayout, die An- und Abflug-routen sowie diverse betriebliche Bestimmungen des Flughafens Zürich sind über die letzten mehr als 60 Jahre entstanden und sind das Produkt vieler politischer Kompromisse. Die betriebliche Komplexität des Gesamtsystems ist deshalb sehr hoch. Der Flughafen Zürich ist bezüglich gewerblicher Flugbewegungen der grösste europäische Flughafen ohne Parallelpistensystem. Ausgelöst durch einen Vorfall von zwei startenden Flugzeugen am Pistenkreuz erstellte Skyguide 2011 einen umfassenden Risikobericht. Darin werden diverse Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit vorgeschlagen. Das BAZL, Skyguide und die Flughafen Zürich AG sind daran, die Massnahmen und deren Priorisierung zu prüfen. Die Massnahmen können Infrastrukturinvestitionen auslösen oder zu Kapazitätseinschränkungen führen und damit die geschäftliche Entwicklung beeinträchtigen.

Risk Management

1.4 Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

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

- Der Kanton setzt sich beim Bund für eine siebenstündige Nachtruhe ein (= Status quo).
- Wenn 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht sind, erfolgt eine neue Lagebeurteilung durch den Kanton.
- Es wird der sogenannte Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) eingeführt. Ein jährlich zu erhebender Monitoringwert soll mit einem, vom Regierungsrat festgesetzten Richtwert (47'000) verglichen werden. Wird der Monitoringwert überschritten, legt der Regierungsrat Massnahmen vor.

2010 wurde der Richtwert von 47'000 mit 50'800 zum 2. Mal nach 2008 überschritten. Verglichen mit dem Jahr 2000 ist die Überschreitung auf das nach wie vor ungebrochene Wachstum der Bevölkerung in der Flughafenregion zurückzuführen. Das ZFI-Massnahmenkonzept besteht aus einem «Massnahmenkonzept Flugbetrieb» und einem «Massnahmenkonzept Raumentwicklung/Wohnqualität». Die Flughafen Zürich AG unterstützt den Kanton bei den Analysen der Ursachen sowie bei der Erarbeitung von möglichen Massnahmen. Die vorgesehenen Massnahmen im Massnahmenkonzept sehen keine negativen Auswirkungen auf den Flugbetrieb vor. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass der Kanton Zürich im Verwaltungsrat oder über den Bund vom Flughafen die Umsetzung von Massnahmen verlangt, welche die Entwicklung des Flughafens einschränken könnten.

1.5 Verordnung zur Gebührenregulierung

Basierend auf Artikel 39 des im Jahr 2010 überarbeiteten Luftfahrtgesetzes (LFG) hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im 4. Quartal 2011 einen Verordnungsentwurf zur Gebührenregulierung in die Vernehmlassung gegeben. Die voraussichtlich im ersten Halbjahr 2012 in Kraft tretende Verordnung wird mit grosser Wahrscheinlichkeit eine Änderung der heute angewandten Berechnungsbasis für die Festlegung der Flughafenengebühren mit sich bringen. Für die Umsetzung ist eine angemessene Übergangsfrist zu erwarten. Gebühren bilden eine wesentliche Einnahmequelle der Flughafen Zürich AG.

1.6 Sanierungspläne der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich

Die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK) hat im Herbst 2010 unter anderem aufgrund des seit längerer Zeit ungenügenden Deckungsgrads umfassende Sanierungsmassnahmen (Beitragserhöhungen, Senkung Umwandlungssatz, Anpassung Zinssatz, Sanierungsbeiträge der Arbeitgeber usw.) angekündigt, welche die Leistungen der Vorsorgeeinrichtung den heutigen wirtschaftlichen Gegebenheiten anpassen und die Finanzierung langfristig sichern sollen. Aufgrund der Reaktionen aus der durchgeführten Vernehmlassung hat die BVK im 4. Quartal 2011 einen überarbeiteten Vorschlag zur Sanierung der Personalvorsorgeeinrichtung vorgestellt. Die Inkraftsetzung der definitiven Sanierungsmassnahmen ist gemäss publiziertem Zeitplan der BVK auf den 1. Januar 2013 vorgesehen, falls der Kantonsrat im 2. Quartal 2012 dem überarbeiteten Massnahmenpaket zustimmt.

Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG hält in diesem Zusammenhang fest, dass die Gesellschaft aufgrund einer im Geschäftsjahr 2003 unterzeichneten Ergänzungsvereinbarung zum Anschlussvertrag mit der BVK im Falle einer Unterdeckung keine zusätzlichen Beiträge zu leisten hat. Ferner bestätigt er, dass die Flughafen Zürich AG jedoch alles Notwendige veranlassen wird, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrechtzuerhalten (siehe dazu auch «Finanzbericht, Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Vorsorgeverpflichtungen» auf Seite 84).

In Gesprächen mit der BVK hat sich gezeigt, dass die Vorsorgeeinrichtung in Abweichung zur Flughafen Zürich AG die Auffassung vertritt, dass die oben erwähnte Ergänzungsvereinbarung die Flughafen Zürich AG nicht grundsätzlich von allfälligen Sanierungsmassnahmen entbindet. Die Frage, ob die Flughafen Zürich AG, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrechterhalten zu können, im Rahmen der Umsetzung des geplanten Massnahmenpakets Sanierungsbeiträge mittragen muss, kann im Moment nicht abschliessend beurteilt werden. Die Ausrichtung von Sanierungsbeiträgen hätte gemäss dem entsprechenden Accounting-Standard voraussichtlich die Klassierung des Vorsorgeplans als leistungsorientierten Plan zur Folge, was erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Jahresrechnung haben könnte.

2. Nachfragerückgang

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

3. Steigende Safety- und Security-Anforderungen

Zusätzliche Safety- und Security-Auflagen können zu steigenden Kosten und reduzierten Erträgen oder Änderungen in der Kapazität führen. Während ein Teil der höheren Kosten allenfalls zeitverzögert durch höhere Gebühren kompensiert bzw. refinanziert werden kann, kann bei anderen Elementen 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 Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Die Swiss trägt am Flughafen Zürich mit rund 55% der Flugbewegungen und ca. 56% der Passagiere zum Verkehrsaufkommen bei. Die Swiss steuert innerhalb des Lufthansa-Konzerns überdurchschnittlich zum Gewinn bei, weshalb das Risiko eines Ausfalls des Hubcarriers aus wirtschaftlichen Gründen momentan als gering einzuschätzen ist. Kapazitätsreduktionen können jedoch nie ausgeschlossen werden.

5. Lärmentschädigungen und Lärmschutz-massnahmen

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

5.1 Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen

Für den Flughafen Zürich liegen weder ein gültiger Lärmbelastungskataster noch ein genehmigtes Schallschutzkonzept vor, welche als rechtliche Basis für den Umfang und den Ablauf von Lärmsanierungen in der Umgebung des Flughafens Zürich herangezogen werden könnten. Das Bundesgericht hat jedoch verschiedentlich festgehalten, dass dies den Konzessionsnehmer nicht daran hindern soll, die Realisierung von Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen dort umzusetzen, wo diese unbestritten sind. Von den bisher geschätzten CHF 240 Mio. hat die Flughafen Zürich AG per Ende 2011 rund CHF 127 Mio. für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, davon CHF 8.1 Mio. für Rückerstattungen von durch Hauseigentümer finanzierte Lärmschutzfenster, ausgegeben. Die mutmasslich verbleibenden Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen (Sanierung weiterer Gebiete sowie Rückerstattungen an Hauseigentümer) dürften auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements noch rund CHF 113 Mio. betragen.

Mit dem Abschluss des Rechtsmittelverfahrens zum vorläufigen Betriebsreglement durch das Bundesgerichts-urteil vom 22. Dezember 2010 wurde die Flughafen Zürich AG durch dieses Urteil namentlich verpflichtet, dem BAZL innert Jahresfrist ein Konzept vorzulegen, das die von morgendlichen Südanflügen betroffenen Anwohner gegen Aufwachreaktionen schützt. Die Gesellschaft hat in den vergangenen Monaten die entsprechenden Grundlagen erarbeitet und innerhalb der gesetzlichen Frist am 16. Dezember 2011 beim BAZL ein Schutzkonzept Süd eingereicht. Nach einer Prüfung durch die Aufsichtsbehörde wird das Konzept in der Folge öffentlich aufgelegt.

Risk Management

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 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. formeller Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtlicher 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 2008 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 erhielt 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 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.

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, worauf die Flughafen Zürich AG dieses Urteil an das Bundesgericht weitergezogen hat. Das Bundesgericht hat in der Folge mit Urteil vom 8. Juni 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit auch im Osten auf den 1. Januar 1961 festgesetzt.

Mit dem Urteil des Bundesgerichts vom 9. Dezember 2011 zur Berechnungsmethode von Minderwerten bei Ertragsliegenschaften ist eine weitere rechtliche Grundlage geschaffen worden, um offene Entschädigungsforderungen abzuwickeln. Dabei hat das Gericht das Modell der eidgenössischen Schätzungskommission bestätigt.

Basierend auf diesem neusten Bundesgerichtsentscheid und weiteren bisher entschiedenen Grundsatzfragen hat die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich eine weitere Neueinschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vorgenommen. Gemäss aktualisierter Berechnung betragen die gesamten Lärmkosten neu CHF 740.6 Mio. (bisher CHF 739.5 Mio.; ursprünglich CHF 759.8 Mio.). In diesem Betrag sind auch CHF 25 Mio. für den Bau einer neuen Schallschutzhalle berücksichtigt (keine Rückstellung, da es sich um eine künftige Investition handelt). Dieser Kosten-schätzung liegen nach wie vor viele Annahmen, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde.

Da im schlechtesten Fall (aktualisierter «Negative Case») die gesamten Lärmkosten nach wie vor den Schwellenwert gemäss Zusatzvertrag übersteigen, bleibt die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich bestehen. Aufgrund der vorgenommenen Neuberechnungen per Ende Dezember 2011 erhöht sich jedoch der Anteil der «neuen» Lärmverbindlichkeiten, welche durch die Flughafen Zürich AG finanziert werden müssen.

Daher musste die Rückstellung für formelle Enteignungen um den Barwert von CHF 27.0 Mio. (nominell CHF 31.4 Mio.) erhöht werden. Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung im Übereinstimmung mit dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz (siehe Punkt 5.4.2) um den gleichen Wert erhöht. Da sich aufgrund der aktualisierten Berechnungen im Gegenzug der Anteil der «alten» Lärmverbindlichkeiten, welche durch den Kanton Zürich vorfinanziert werden, reduziert hat, stehen der Flughafen Zürich AG ab dem 1. Januar 2012 neu 76% (bisher 72%; ursprünglich 53%) der vereinnahmten Lärmgebühren zu.

Per Bilanzstichtag hat die Flughafen Zürich AG insgesamt Kosten für formelle Enteignungen von CHF 305.4 Mio. aktiviert und weist Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 233.3 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Lärm- und Anwohnerschutzkosten von CHF 100.4 Mio. aus.

Ausführlichere Erläuterungen zur Behandlung und 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.

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

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

5.4.1 Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen

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

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 Mai 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. Die Amortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Für die Verpflichtungen aus Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen werden angemessene Rückstellungen gebildet. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Aufwendungen (Entschädigungen für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten sowie Amortisation) verbleibender Saldo von Gebühreneinnahmen wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt.

Risk Management

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 Lärm- und Anwohnerschutz 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 beträgt per 31. Dezember 2011 CHF 1.55 Mia. und liegt damit über dem ursprünglichen Betrag von CHF 1.1 Mia., hat aber nach wie vor 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 dann gültigen Schwellenwert, 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. (bzw. bis zum angepassten Schwellenwert) zu tragen.

Konzernrechnung gemäss IFRS	
Konzernerfolgsrechnung	74
Konzerngesamtergebnisrechnung	74
Konzernbilanz	75
Veränderung des Konzerneigenkapitals	76
Konzerngeldflussrechnung	77
Anhang der Konzernrechnung	
Segmentberichterstattung	78
Grundsätze der Konzernrechnungslegung	79
Erläuterungen zur Konzernrechnung	87
Bericht der Revisionsstelle	121

Konzernerfolgsrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2011	2010
Aviation-Erträge ¹⁾	(1)	579'613	534'722
Non-Aviation-Erträge ¹⁾	(1)	325'791	316'826
Total Erträge¹⁾		905'404	851'548
Personalaufwand	(2)	-162'478	-157'567
Polizei und Sicherheit		-118'040	-114'549
Energie und Abfall		-23'888	-24'359
Unterhalt und Material		-39'400	-43'350
Andere Betriebskosten	(3)	-49'499	-49'497
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-39'127	-37'277
Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto ¹⁾	(4)	12'035	11'499
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		485'007	436'448
Abschreibungen und Amortisationen	(7)	-201'211	-190'718
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		283'796	245'730
Finanzierungsaufwendungen	(5)	-77'772	-76'661
Finanzerträge	(5)	4'321	4'625
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften	(9)	1'390	456
Konzernergebnis vor Steuern		211'735	174'150
Ertragssteuern	(6)	-40'825	-35'631
Konzerngewinn		170'910	138'519
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(13)	27.84	22.57
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(13)	27.82	22.56

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst, wobei sich die Erträge des Vorjahres um CHF 11.4 Mio. reduziert haben.

Konzerngesamtergebnisrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2011	2010
Konzerngewinn		170'910	138'519
Sonstiges Gesamtergebnis			
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern			
Marktwertanpassungen	(14)	-20'826	-13'254
Umbuchung in Erfolgsrechnung	(14)	10'833	8'683
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften			
Marktwertanpassungen		1'126	-2'782
Umbuchung in Erfolgsrechnung		275	1'424
Umrechnungsdifferenzen		-2'445	-1'267
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		-11'037	-7'196
Gesamtergebnis		159'873	131'323

Konzernbilanz

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2011	31.12.2010
Aktiven			
Grundstücke	(7)	109'508	109'509
Hochbauten, Tiefbauten	(7)	2'498'162	2'267'592
Anlagen in Leasing	(7)	48'617	57'505
Projekte in Arbeit	(7)	207'814	283'800
Mobile Sachanlagen	(7)	83'317	88'680
Total Sachanlagen		2'947'418	2'807'086
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(7)	305'447	285'469
Übrige immaterielle Anlagen	(7)	12'303	9'432
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(9)	13'732	14'767
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	167'632	150'904
Übrige Finanzanlagen		11	11
Anlagevermögen		3'446'543	3'267'669
Warenlager		9'118	8'643
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	76'469	57'628
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(10)	98'591	82'860
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(11)	28'997	28'039
Festgelder	(12)	85'111	0
Flüssige Mittel	(12)	69'512	73'642
Umlaufvermögen		367'798	250'812
Total Aktiven		3'814'341	3'518'481
Passiven			
Aktienkapital		307'019	307'019
Eigene Aktien		-477	-751
Kapitalreserven		588'055	587'786
Hedging Reserven, netto		-97'088	-87'095
Verkehrswertreserven, netto		1'496	95
Umrechnungsdifferenzen		-2'701	-256
Übrige Gewinnreserven		1'005'550	877'604
Eigenkapital		1'801'854	1'684'402
Anleihen und langfristige Darlehen	(14)	1'070'649	884'709
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(14)	47'728	59'734
Langfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(15)	312'795	292'187
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(17)	94'273	98'484
Vorsorgeverpflichtungen	(18)	3'825	3'933
Langfristiges Fremdkapital		1'529'270	1'339'047
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		36'829	40'313
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(14)	98'656	93'639
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(19)	309'262	326'245
Kurzfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(15)	20'949	10'740
Laufende Steuerverpflichtungen		17'521	24'095
Kurzfristiges Fremdkapital		483'217	495'032
Total Fremdkapital		2'012'487	1'834'079
Total Passiven		3'814'341	3'518'481

Veränderung des Konzerneigenkapitals

	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Hedging-Reserven, netto	Verkehrswertreserven	Umrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Eigenkapital
(CHF in 1'000)								
Bilanz per 1.1.2010	307'019	-1'612	587'966	-82'524	1'453	1'011	785'098	1'598'411
Konzerngewinn							138'519	138'519
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern								
Marktwertanpassungen ¹⁾				-13'254				-13'254
Umbuchung in Erfolgsrechnung ¹⁾				8'683				8'683
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften								
Marktwertanpassungen					-2'782			-2'782
Umbuchung in Erfolgsrechnung					1'424			1'424
Umrechnungsdifferenzen						-1'267		-1'267
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0	0	0	-4'571	-1'358	-1'267	0	-7'196
Gesamtergebnis	0	0	0	-4'571	-1'358	-1'267	138'519	131'323
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2009							-46'013	-46'013
Erwerb eigene Aktien		-108						-108
Verkauf eigene Aktien								0
Aktienbasierte Vergütungen		969	-180					789
Bilanz per 31.12.2010	307'019	-751	587'786	-87'095	95	-256	877'604	1'684'402
Bilanz per 1.1.2011	307'019	-751	587'786	-87'095	95	-256	877'604	1'684'402
Konzerngewinn							170'910	170'910
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern								
Marktwertanpassungen ¹⁾				-20'826				-20'826
Umbuchung in Erfolgsrechnung ¹⁾				10'833				10'833
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften								
Marktwertanpassungen					1'126			1'126
Umbuchung in Erfolgsrechnung					275			275
Umrechnungsdifferenzen						-2'445		-2'445
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0	0	0	-9'993	1'401	-2'445	0	-11'037
Gesamtergebnis	0	0	0	-9'993	1'401	-2'445	170'910	159'873
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2010							-42'964	-42'964
Erwerb eigene Aktien		-517						-517
Verkauf eigene Aktien								0
Aktienbasierte Vergütungen		791	269					1'060
Bilanz per 31.12.2011	307'019	-477	588'055	-97'088	1'496	-2'701	1'005'550	1'801'854

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

¹⁾ Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 5, Finanzergebnis und Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

Konzerngeldflussrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2011	2010
Konzernergebnis		170'910	138'519
Finanzergebnis, netto	(5)	73'451	72'036
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften		-1'390	-456
Ertragssteuern	(6)	40'825	35'631
Abschreibungen auf Sachanlagen	(7)	190'010	181'097
Amortisationen auf immateriellen Anlagen	(7)	11'868	10'299
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand auf Hoch- und Tiefbauten	(7)	-667	-678
Buchgewinne(-) / -verluste(+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		1'170	1'103
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1'060	789
Zu-(-) / Abnahme(+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-16'839	28'336
Zu-(+) / Abnahme(-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		26'412	5'324
Auflösung kurzfristige Rückstellung für Nutzungsentgelte		0	-1'129
Zu-(+) / Abnahme(-) Vorsorgeverpflichtungen	(18)	-108	225
Ausgaben für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(15)	-9'587	-9'770
Bezahlte Ertragssteuern		-48'216	-30'294
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit		438'899	431'032
davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm		38'657	25'779
Einnahmen Lärmgebühren	(16)	48'244	35'549
Ausgaben für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(15)	-9'587	-9'770
Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit) ¹⁾		-332'800	-239'326
Abgänge von Sachanlagen	(7)	134	372
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-99'313	-118'072
Investitionen in Festgelder mit einer Laufzeit > 90 Tage	(12)	-85'111	0
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		61'752	84'520
Zinseinnahmen		5'650	5'535
Geldfluss aus Investitionstätigkeit ¹⁾		-449'688	-266'971
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm		-37'561	-33'552
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-99'313	-118'072
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		61'752	84'520
Rückzahlung ausstehende Anleihe	(14)	0	-150'000
Aufnahme neue Anleihe	(14)	246'750	0
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Car Park Lease	(14)	-54'198	-52'418
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Private Placement	(14)	-73'150	0
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(14)	-8'577	-4'954
Aufnahme / Rückzahlung Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG		1	5
Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2010 / 2009	(13)	-42'964	-46'013
Erwerb eigene Aktien		-517	-108
Zinszahlungen		-60'673	-68'630
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit ¹⁾		6'672	-322'118
Abnahme flüssige Mittel		-4'117	-158'057
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	(12)	73'642	231'693
Umrechnungsdifferenzen auf flüssigen Mitteln		-13	6
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag	(12)	69'512	73'642
davon Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)	(12)	1'101	3'889

¹⁾ Die aktivierten Fremdkapitalkosten werden neu als Teil der Zinszahlung im Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen (bisher ausgewiesen als Teil der Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)). Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Segmentberichterstattung

	Aviation Flugbetrieb		Aviation Sicherheit		Aviation Fluglärm		Non-Aviation		Eliminierungen		Konsolidiert	
(CHF in Mio.)	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Erträge mit Dritten ¹⁾	372.5	354.1	158.5	148.8	48.6	31.8	325.8	316.8			905.4	851.5
Intersegmentäre Erträge	12.9	13.6					122.7	121.7	-135.6	-135.3	0.0	0.0
Total Erträge ¹⁾	385.4	367.7	158.5	148.8	48.6	31.8	448.5	438.5	-135.6	-135.3	905.4	851.5
Segmentergebnis (EBIT)	52.9	41.7	4.0	-0.2	37.1	21.6	189.8	182.6			283.8	245.7
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)											283.8	245.7
Finanzierungsaufwendungen	-3.4	-2.5			-15.6	-10.1	-5.4	-7.3			-24.4	-19.9
Nicht zugeordnete Finanzierungsaufwendungen											-53.4	-56.8
Finanzerträge					3.3	4.0					3.3	4.0
Nicht zugeordnete Finanzerträge											1.0	0.6
Anteil an Gewinn und Verlust an assoziierten Gesellschaften							1.4	0.5			1.4	0.5
Nicht zugeordnete Ertragssteuern											-40.8	-35.6
Konzerngewinn											170.9	138.5
Total Sachanlagen und immaterielle Anlagen	961.3	976.1	42.2	49.8	306.5	287.0	1'955.2	1'789.1			3'265.2	3'102.0
Finanzanlagen					167.6	150.9					167.6	150.9
Anteile an assoziierten Unternehmen							13.7	14.8			13.7	14.8
Kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel					77.6	61.5					77.6	61.5
Total Segmentaktiven	961.3	976.1	42.2	49.8	551.7	499.4	1'968.9	1'803.9			3'524.1	3'329.2
Nicht zugeordnete kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel											153.5	69.8
Nicht zugeordnete Vermögenswerte											136.7	119.5
Total Vermögenswerte											3'814.3	3'518.5
Total Segmentschulden	56.8	65.4			333.7	302.9	38.7	75.8			429.2	444.1
Nicht zugeordnete Schulden											1'583.3	1'390.0
Total Fremdkapital											2'012.5	1'834.1
Total Investitionen	53.9	67.9	1.8	3.2	124.2	160.5	283.4	178.4			463.3	410.0
Abschreibungen und Amortisationen	59.6	55.3	7.7	7.1	7.5	6.1	126.4	122.2			201.2	190.7
Vollzeitstellen per Stichtag	595	578	16	17	11	11	699	686			1'321	1'292

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Grundsätze der Konzernrechnungslegung

Allgemeines

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

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

Die Konsolidierung erfolgt aufgrund 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 prospektiv angepasst, in dem sich die Gegebenheiten geändert haben.

Wesentliche Annahmen, die das Management bei der Anwendung von IFRS getroffen hat und die wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernrechnung haben, sowie Einschätzungen, bei denen ein erhebliches Risiko besteht, dass im Folgejahr wesentliche An-

passungen notwendig sein werden, sind in den Erläuterungen zur Konzernrechnung, Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie Ziffer 7, Entwicklung Anlagevermögen, enthalten.

Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze

Die Rechnungslegungsgrundsätze wurden gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme der nachfolgenden Änderungen unverändert angewendet:

Mit Anwendbarkeit für das Geschäftsjahr beginnend am 1. Januar 2011 publizierte das International Accounting Standards Board (IASB) folgende weitere Interpretationen und Änderungen: IFRIC 19 «Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente», IAS 24 revidiert «Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen», Änderungen zu IAS 32 «Finanzinstrumente: Darstellung – Klassifizierung von Bezugsrechten», Änderungen zu IFRIC 14 «IAS 19 – Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswerts, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung – Vorauszahlung einer Mindestdotierungsverpflichtung» sowie Änderungen zu IFRSs (Mai 2010).

Die genannten Änderungen und Interpretationen wurden im Geschäftsjahr 2011 erstmals angewendet. Die erwähnten Änderungen und Interpretationen hatten keine unmittelbare Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG.

Einführung von neuen Standards im Jahr 2012 und später

Die folgenden neuen, überarbeiteten und geänderten Standards und Interpretationen sind bis zum Datum der Genehmigung der Konzernrechnung 2011 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 wurde noch nicht systematisch analysiert, sodass die erwarteten Effekte, wie sie am Fusse der Tabelle offengelegt werden, lediglich eine erste Einschätzung des Managements darstellen.

Neue Standards oder Interpretationen	Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG
IFRS 10 Konzernabschlüsse	1. Januar 2013	Geschäftsjahr 2013
IFRS 11 Gemeinschaftliche Vereinbarungen	*	1. Januar 2013
IFRS 12 Offenlegung von Anteilen an anderen Unternehmen	**	1. Januar 2013
IFRS 13 Fair Value Bewertung	*	1. Januar 2013
IFRIC 20 Abtragungskosten in der Produktionsphase eines Tagebaus	*	1. Januar 2013
IFRS 9 Finanzinstrumente und damit zusammenhängende Änderungen zu IFRS 7 bezüglich Erstanwendung	***	1. Januar 2015
Überarbeitungen und Änderungen von Standards und Interpretationen		
Offenlegung – Transfer finanzieller Vermögenswerte (Änderungen von IFRS 7)		1. Juli 2011
Latente Steuern: Realisierung von zugrundeliegenden Vermögenswerten (Änderungen von IAS 12)	*	1. Januar 2012
Darstellung sonstiger Ergebnisposten (Änderungen von IAS 1)	*	1. Juli 2012
IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer (geändert 2011)	***	1. Januar 2013
IAS 27 Einzelabschlüsse (geändert 2011)	*	1. Januar 2013
IAS 28 Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften und Joint Ventures (geändert 2011)	*	1. Januar 2013
Offenlegung – Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten (Änderungen von IFRS 7)	*	1. Januar 2013
Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten (Änderungen von IAS 32)	*	1. Januar 2014

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

Fremdwährungsumrechnung

Sämtliche Aktiven und Verbindlichkeiten der in Fremdwährung erstellten Bilanzen von Gruppengesellschaften werden zu Konsolidierungszwecken zum Jahresendkurs in CHF (Funktionalwährung der Flughafen Zürich AG) umgerechnet. Die in Fremdwährung erstellten Erfolgs- und Geldflussrechnungen werden zu Durchschnittskursen der Periode umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen, die sich aus der unterschiedlichen Umrechnung von Bilanzen und Erfolgsrechnungen ergeben, werden direkt den Umrechnungsdifferenzen im Eigenkapital zugewiesen 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 aus Dienstleistungen 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. Bei Mietverträgen, die als operatives Leasing einzustufen sind, werden die Mieten periodengerecht über die Laufzeit des Mietvertrages erfasst. Bedingte Mietzahlungen (z.B. Umsatzmieten) werden in der Periode als Ertrag erfasst, in der sie erwirtschaftet werden. Die Flughafen Zürich AG hält derzeit keine Mietverträge, die als Finanzierungsleasing zu klassieren sind.

Die Erträge im Segment «Aviation Flugbetrieb» beinhalten insbesondere die Passagier- und Landegebühren 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 Pachteinahmen 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 Bewertung erfolgt zum tieferen Wert von Marktwert und Barwert der minimalen Leasingzahlungen abzüglich der kumulierten Abschreibungen und allfälliger Wertbeeinträchtigungen (Impairment). Die Leasingraten werden in einen Zinsaufwand und einen Tilgungsbetrag aufgeteilt. Die Abschreibung der Leasinggegenstände erfolgt über die geschätzte Nutzungsdauer oder die kürzere Leasingdauer. Die Zins- und Abschreibungsanteile werden der Erfolgsrechnung belastet.

Operatives Leasing

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

Finanzergebnis

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

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

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

Grundstücke

Grundstücke werden zu Anschaffungskosten bilanziert.

Das gesamte Flughafenareal von rund 8'150'000 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 675.00 pro m² für intensiv nutzbare Grundstücke und CHF 2.00 pro m² für das Naturschutzgebiet.

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

Hoch- und Tiefbauten sowie mobile Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen. Die Herstellkosten der Immobilien enthalten direkte Arbeitskosten (Dritt- und Eigenleistungen), Material- und Gemeinkosten sowie die während der Bauphase entstandenen Fremdfinanzierungskosten, welche bis zum Zeitpunkt des Nutzenantritts (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 den betragsmässig wesentlichen Bauten in Arbeit die anteiligen Fremdfinanzierungskosten und Eigenleistungen belastet.

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

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 à-fonds-perdu-Beiträge und es besteht keinerlei Rückzahlungspflicht seitens der Flughafen Zürich AG.

Projekte in Arbeit

Projekte in Arbeit werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten bewertet und umfassen Investitionen in noch nicht abgerechnete Projekte, wobei es sich zum grössten Teil um Bauprojekte handelt. Nach der Abrechnung der Projekte werden diese den einzelnen Sachanlagekategorien und Segmenten 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 Mai 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. Dabei wird per Erwerbszeitpunkt der Marktwert der anteiligen Nettoaktiven ermittelt und gemeinsam mit einem allfälligen Goodwill in der Position Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften bilanziert. In den nachfolgenden Berichtsperioden wird dieser Wert um den Anteil der Flughafen Zürich AG am zusätzlichen Kapital und erwirtschafteten Ergebnis sowie um allfällige Dividenden angepasst.

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an 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 auch 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 zu fortgeführten Anschaffungskosten, welche in der Regel dem Nominalwert entsprechen, abzüglich der notwendigen Wertberichtigungen für uneinbringliche Forderungen, bewertet. Die Wertberichtigung setzt sich zusammen aus individuellen Wertberichtigungen für spezifisch identifizierte Positionen, bei denen objektive Hinweise dafür bestehen, dass der ausstehende Betrag nicht vollumfänglich eingehen wird, sowie pauschalen Wertberichtigungen für Gruppen von Forderungen mit ähnlichem Risikoprofil. Die pauschalen Wertberichtigungen decken Verluste ab, die eingetreten, aber noch nicht bekannt sind. 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.

Der erzielbare Wert von Forderungen entspricht dem Barwert der geschätzten zukünftigen Cashflows. Wertminderungen auf Forderungen 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.

Flüssige Mittel

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

Wertbeeinträchtigungen

Die Buchwerte des nicht finanziellen Anlagevermögens (ohne latente Steuern) werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit beurteilt. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Werts durchgeführt (Impairment-Test). 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 zahlungsmittelgenerierende Einheit bestimmt, zu der der Vermögenswert gehört.

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 **Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen** 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 BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich
(vormals Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich)

Seit dem 1. Januar 2000 ist die gesamte Belegschaft der Flughafen Zürich AG für die berufliche Vorsorge der BVK Personalvorsorge 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 76'000 Arbeitnehmende 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 schweizerischer Rechnungslegung (Art. 44 BVV2) per 31. Dezember 2011 einen Deckungsgrad von 83.2% (Vorjahr per 31. Dezember: 86.5%) 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 durch eine Vereinbarung ergänzt, wonach 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 Gewinne 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 im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital erfassten Transaktionen. In diesen Fällen werden die Ertragssteuern ebenfalls im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital verbucht.

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

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

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

Zur Veräusserung gehaltene, langfristige Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte sowie Gruppen von Vermögenswerten inkl. direkt zurechenbarer Verbindlichkeiten (sog. «Verkaufsgruppen» oder «disposal groups») werden als «zum Verkauf gehalten» klassiert und in der Bilanz in einer separaten Position in den Aktiven bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen, wenn der Buchwert nicht durch die Nutzung, sondern durch den Verkauf der Vermögensgegenstände eingebracht werden soll. Voraussetzung ist, dass der Verkauf 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 die 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, die 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 Landegebühen. 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, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen und Betriebskosten (siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 16, 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 Parkerträge 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 Projekte in Arbeit werden bis zur Abrechnung demjenigen Segment zugeordnet, in dem die Projektverantwortung liegt. Nach der Abrechnung der Projekte auf die einzelnen Anlagekategorien erfolgt die definitive Segmentzuordnung. 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 hauptsächlichen 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 2011 wurden CHF 2.1 Mio. (2010: CHF 2.4 Mio.) Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht.

Die Flughafen Zürich AG erzielte im Geschäftsjahr 2011 mit der Lufthansa-Gruppe einen Umsatz von rund CHF 362.0 Mio. (Vorjahr CHF 317.4 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

1. Aktuelle Risikosituation

1.1 Rechtliche Unsicherheiten

Verschiedene in- und ausländische Restriktionen könnten dazu führen, dass die Flughafen Zürich AG ihre Infrastrukturen nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen unter anderem:

- Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
- Regelung der Benützung des süddeutschen Luftraums durch An- und Abflüge von Zürich (DVO)
- Investitionen zur Reduktion der Komplexität
- Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)
- Verordnung zur Gebührenregulierung

Die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK) hat im Herbst 2010 unter anderem aufgrund des seit längerer Zeit ungenügenden Deckungsgrads umfassende Sanierungsmassnahmen (Beitrags-erhöhungen, Senkung Umwandlungssatz, Anpassung Zinssatz, Sanierungsbeiträge der Arbeitgeber usw.) angekündigt, welche die Leistungen der Vorsorgeeinrichtung den heutigen wirtschaftlichen Gegebenheiten anpassen und die Finanzierung langfristig sichern sollen. Aufgrund der Reaktionen aus der durchgeführten Vernehm-lassung hat die BVK im 4. Quartal 2011 einen überarbeiteten Vorschlag zur Sanierung der Personalvorsorgeeinrichtung vorgestellt. Die Inkraftsetzung der definitiven Sanierungsmassnahmen ist gemäss publiziertem Zeitplan der BVK auf den 1. Januar 2013 vorgesehen, falls der Kantonsrat im 2. Quartal 2012 dem überarbeiteten Mass-nahmenpaket zustimmt.

Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG hält in diesem Zusammen-hang fest, dass die Gesellschaft aufgrund einer im Geschäftsjahr 2003 unterzeichneten Ergänzungsvereinbarung zum Anschluss-vertrag mit der BVK im Falle einer Unterdeckung keine zusätzlichen Beiträge zu leisten hat. Ferner bestätigt er, dass die Flughafen Zürich AG jedoch alles Notwendige veranlassen wird, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrechtzuerhalten (siehe dazu auch «Finanzbericht, Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Vorsor-geverpflichtungen» auf Seite 84).

In Gesprächen mit der BVK hat sich gezeigt, dass die Vorsorgeein-richtung in Abweichung zur Flughafen Zürich AG die Auffassung vertritt, dass die oben erwähnte Ergänzungsvereinbarung die Flughafen Zürich AG nicht grundsätzlich von allfälligen Sanierungs-massnahmen entbindet. Die Frage, ob die Flughafen Zürich AG, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrechterhalten zu können, im Rahmen der Umsetzung des geplanten Massnahmenpakets Sanierungsbeiträge mittragen muss, kann im Moment nicht abschliessend beurteilt werden. Die Ausrichtung von Sanierungs-beiträgen hätte voraussichtlich die Klassierung des Vorsorgeplans als leistungsorientierten Plan gemäss IAS 19.27 zur Folge, was erheb-liche finanzielle Auswirkungen auf die Jahresrechnung haben könnte.

1.2 Nachfragerückgang

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

1.3 Steigende Safety- und Security-Anforderungen

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

1.4 Hubcarrier

Die 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.

1.5 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik ist von hoher Komple-xität 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 20'000 Lärmentschädigungs-begehren eingegangen, wovon Ende 2011 noch rund 15'600 offen waren. Davon sind rund 1'800 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

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

Basierend auf den durch das Bundesgericht entschiedenen Grund-satzfragen beliefen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Case») per 30. Juni 2008 auf insgesamt CHF 759.8 Mio. (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz 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 Lärm- und Anwohnerschutz sowie sämtliche Betriebskosten) im angenommen 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 Schwellenwert unterliegt einem jährlichen Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG. Der Schwellenwert per 31. Dezember 2011 liegt mit CHF 1.55 Mia. über den ursprünglichen CHF 1.1 Mia., hat aber zurzeit 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.

Ebenfalls ab diesem Zeitpunkt erhielt 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 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.

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, worauf die Flughafen Zürich AG dieses Urteil an das Bundesgericht weitergezogen hat. Das Bundesgericht hat in der Folge mit Urteil vom 8. Juni 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit auch im Osten auf den 1. Januar 1961 festgesetzt.

Mit dem Urteil des Bundesgerichts vom 9. Dezember 2011 zur Berechnungsmethode von Minderwerten bei Ertragsliegenschaften ist eine weitere rechtliche Grundlage geschaffen worden, um offene Entschädigungsforderungen abzuwickeln. Dabei hat das Gericht das Modell der Eidgenössischen Schätzungskommission bestätigt.

Basierend auf diesem neusten Bundesgerichtsentscheid und weiteren bisher entschiedenen Grundsatzfragen hat die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich eine weitere Neueinschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vorgenommen. Gemäss aktualisierter Berechnung betragen die Lärmkosten neu CHF 740.6 Mio. (bisher CHF 739.5 Mio.; ursprünglich CHF 759.8 Mio.). In diesem Betrag sind auch CHF 25 Mio. für den Bau einer neuen Schallschutzhalle berücksichtigt (keine Rückstellung, da es sich um eine künftige Investition handelt). Dieser Kostenschätzung liegen nach wie vor viele Annahmen, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde.

Da im schlechtesten Fall (aktualisierter «Negative Case») die gesamten Lärmkosten nach wie vor den angepassten Schwellenwert gemäss Zusatzvertrag übersteigen, bleibt die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich bestehen. Aufgrund der vorgenommenen Neuberechnungen erhöht sich jedoch der Anteil der «neuen» Lärmverbindlichkeiten, welche durch die Flughafen Zürich AG finanziert werden müssen. Daher musste die Rückstellung für formelle Enteignungen um den Barwert von CHF 27.0 Mio. (nominell CHF 31.4 Mio.) erhöht werden. Gleichzeitig wurde der immaterielle Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung in Übereinstimmung mit dem geltenden Rechnungslegungsgrundsatz (siehe Seite 82, Immaterielle Vermögenswerte und Goodwill) um den gleichen Wert erhöht. Da sich aufgrund der aktualisierten Berechnungen im Gegenzug der Anteil der «alten» Lärmverbindlichkeiten, welche durch den Kanton Zürich vorfinanziert werden, reduziert hat, stehen der Flughafen Zürich AG ab dem 1. Januar 2012 neu 76% (bisher 72%; ursprünglich 53%) der vereinnahmten Lärmgebühren zu.

Per Bilanzstichtag weist die Flughafen Zürich AG immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 305.4 Mio. und Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 233.3 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Lärm- und Anwohnerschutzkosten von CHF 100.4 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. Zu 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 Südanflugsbereich – 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.

Zusammenfassend haben die oben erwähnten Sachverhalte momentan die folgenden wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Gesellschaft:

- Die Erträge aus Lärmgebühren werden um den Anteil des Kantons Zürich 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 wird analog zur Aufzinsung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz erfolgswirksam erfasst.
- Die Betriebskosten der Lärmabteilung werden weiterhin vollumfänglich von der Flughafen Zürich AG getragen und rechnerisch dem Airport Zurich Noise Fund belastet.
- Die Zahlungen für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen erfolgen wie bis anhin zulasten der entsprechenden separaten Rückstellung.

2. Auswirkungen der aktuellen Risikosituation auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

2.1 Werthaltigkeit der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sowie Verlässlichkeit der Schätzung von aktivierungspflichtigen Lärmentschädigungen

Die Unternehmung besitzt Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von rund CHF 3.3 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 die in den vorhergehenden Abschnitten erläuterten Risikofaktoren (insbesondere 1.1 Rechtliche Unsicherheiten und 1.5 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik) wesentlich negativ beeinflusst werden (siehe auch Ziffer 7, Entwicklung Anlagevermögen).

2.2 Bilanzierung Hauptvorsorgeplan BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich

Gemäss den Rechnungslegungsgrundsätzen wird der Hauptvorsorgeplan als beitragsorientierter Plan behandelt. Die Bilanzierung dieses Vorsorgeplans könnte, wie unter 1.1 Rechtliche Unsicherheiten näher beschrieben, aufgrund der zur Diskussion stehenden Sanierung der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich massgebliche Änderungen erfahren, die im Moment nicht abschliessend beurteilt werden können.

Konzernerfolgsrechnung

1) Erträge

(CHF in 1'000)	2011	2010
Passagiergebühren	195'555	183'659
PRM-Gebühren	11'200	11'458
Landegebühren	84'527	79'462
Emissionsgebühren	3'150	2'926
Parkgebühren	6'100	5'574
Treibstoffgebühren	7'039	6'595
Frachterträge	7'817	7'731
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	29'047	27'283
Flugzeugenergieversorgungsanlage	11'134	10'198
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'397	4'220
Übrige Erträge	12'521	15'012
Total Erträge Aviation Flugbetrieb¹⁾	372'487	354'118
Sicherheitsgebühren	157'310	147'439
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'229	1'408
Total Erträge Aviation Sicherheit	158'539	148'847
Lärmgebühren	48'587	31'757
Total Erträge Aviation Fluglärm	48'587	31'757
Total Aviation-Erträge¹⁾	579'613	534'722
Retail, Tax & Duty Free	75'167	74'500
Food & Beverage	13'631	12'198
Werbeflächen und Promotion	15'070	13'530
Parkingerträge	65'863	64'576
Übrige Kommerzerträge	12'668	12'241
Total Kommerz- und Parkingerträge	182'399	177'045
Mieterträge und Pachtzinsen	88'905	86'013
Energie- und Nebenkostenverrechnung	25'236	26'323
Reinigung	3'521	3'459
Dienstleistungserträge	3'023	2'356
Total Erträge aus Liegenschaftenbewirtschaftung	120'685	118'151
Kommunikationsdienstleistungen	13'587	12'565
Consultingerträge	2'062	2'358
Übrige Dienstleistungen und Diverses	7'058	6'707
Total Erträge aus Dienstleistungen¹⁾	22'707	21'630
Total Non-Aviation-Erträge¹⁾	325'791	316'826
Total Erträge¹⁾	905'404	851'548

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurde entsprechend angepasst.

Gebühr zur Hilfeleistung an PRM

Zur Refinanzierung der Betreuung von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (Passengers with Reduced Mobility – PRM), für welche die Flughafen Zürich AG auf Basis der europäischen Verordnung (EG) 1107/2006 verantwortlich ist, erhebt die Gesellschaft eine operationelle Gebühr zur Hilfeleistung an PRM nach den Vorgaben der Art. 32ff. VIL (Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt) in Höhe von CHF 0.90 pro abfliegenden Passagier (bis 31. März 2011 CHF 1.00). Die Gebühr wird den Fluggesellschaften entsprechend in Rechnung gestellt.

Die Gebühr bezieht alle mit der Dienstleistung verbundenen Investitions- und Betriebskosten ein. Sie wird streng kostenbezogen kalkuliert und steht in keiner Verbindung mit anderen Dienstleistungen am Flughafen Zürich. Sie wurde zu Beginn (1. November 2009) über einen zeitlichen Horizont von fünf Jahren errechnet.

Die aktuelle Kostenüberdeckung resultiert vor allem aus dem Passagierwachstum im Jahr 2011, welches über den ursprünglichen Erwartungen zum Zeitpunkt der letztmaligen Gebührenanpassung liegt. Im ersten Quartal 2012 werden aufgrund der Inbetriebnahmen des Dock B und des Sicherheitskontrollgebäudes Anpassungen im Vertrag mit den Dienstleistungsanbietern geprüft. Anschliessend wird die Flughafen Zürich AG eine allfällige Reduktion der PRM-Gebühr prüfen.

Die Erträge aus der PRM-Dienstleistung und die dazugehörenden Kosten stellen sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2011	2010
PRM-Gebühren	11'200	11'458
Total Erträge	11'200	11'458
Fixe Servicekosten (Dienstleistungsanbieter)	-3'288	-3'288
Variable Servicekosten (Dienstleistungsanbieter)	-7'515	-6'862
Andere Betriebskosten	-95	-220
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	302	1'088
Abschreibungen	-46	-8
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	256	1'080
Kalkulatorische Zinsen und Steuern	-58	-222
Kostenüber- / -unterdeckung	198	858

2) Personalaufwand

(CHF in 1'000)	2011	2010
Löhne und Gehälter	128'808	124'094
Personalvorsorgekosten		
für leistungsorientierte Pläne ¹⁾	86	112
für beitragsorientierte Pläne	11'366	11'376
Sozialversicherungsbeiträge	13'061	12'806
Übriger Personalaufwand	9'157	9'179
Total Personalaufwand	162'478	157'567
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen)	1'296	1'297
Personalbestand per 31. Dezember (Vollzeitstellen)	1'321	1'292
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle	123	122

¹⁾ Siehe Ziffer 18, Vorsorgeverpflichtungen.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Die Flughafen Zürich AG gibt denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, welche das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden 156 Aktien (Vorjahr 129 Aktien) im Wert von CHF 57'120 (Vorjahr CHF 47'266) abgegeben.

Bonusprogramm Geschäftsleitung und Kader

Die Summe aller jährlichen Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie des Kaders setzt sich aus einem festen Lohnanteil und einem Bonusanteil zusammen. Dieser basiert auf dem Unternehmensergebnis und 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 20.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Empfänger	2011 CHF in 1'000	2010 ¹⁾ CHF in 1'000	2010 ¹⁾ Stück	Abgabekurs ¹⁾ in CHF
Mitglieder der Geschäftsleitung	375	320	842	382.25
Mitglieder des Kaders	604	521	1'370	382.25
Anpassung Ausgabewert im Folgejahr an Börsenkurs ²⁾	5	-100		
Total	984	741	2'212	382.25

¹⁾ Im Geschäftsjahr 2011 im Rahmen des Bonusprogrammes für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2010.

²⁾ Der Ausgabewert der Aktien lag um CHF 5'000 höher als der Abgrenzungsbetrag des Bonusteils für das Geschäftsjahr 2010 per Jahresende 2010.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Erreichungsgrad des Unternehmensergebnisses respektive der persönlichen Zielerreichung wurde der Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2011 berechnet und abgegrenzt. Die Anzahl Aktien kann noch nicht abschliessend berechnet werden, da der Ausgabewert der Aktien dem Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt entspricht. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 3'004 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 20.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Optionsprogramm

Bei der Flughafen Zürich AG besteht kein Optionsprogramm.

3) Andere Betriebskosten

(CHF in 1'000)	2011	2010
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	21'000	21'000
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	10'802	10'150
Weitere Betriebskosten	6'641	6'215
Versicherungen	4'072	4'361
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	2'097	2'850
Kosten eigener Fahrzeugpark	2'082	2'081
Kommunikationsaufwendungen	1'616	1'628
Passagierdienste	1'189	1'212
Total andere Betriebskosten	49'499	49'497

4) Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto

(CHF in 1'000)	2011	2010
Aktivierte Eigenleistungen	13'634	11'608
Andere Erträge	147	1'482
Andere Aufwendungen	-1'746	-1'591
Total aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto ¹⁾	12'035	11'499

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie Debitorenverluste wurden bisher als Bestandteil der Erträge ausgewiesen.

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 13.6 Mio. (Vorjahr CHF 11.6 Mio.) handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen. Die Zunahme im Vergleich zum Vorjahr ist auf die höhere Investitionstätigkeit zurückzuführen.

In den anderen Aufwendungen sind primär realisierte Buchverluste aus Anlageabgängen enthalten.

5) Finanzergebnis

(CHF in 1'000)	2011	2010
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	56'786	59'669
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	-4'724	-2'569
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	52'062	57'100
Leasingzins	3'356	2'525
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	3'145	2'867
Übrige Zinsaufwendungen	70	92
Total Zinsaufwand	58'633	62'584
Verlust auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	1'295	495
Übriger Finanzaufwand	3'928	4'713
Währungsverluste	553	292
Zinsaufwand Aufzinsung Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	13'363	8'577
Total Finanzierungsaufwendungen	77'772	76'661
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	-3'332	-3'477
Zinsertrag Post- und Bankguthaben / Darlehen	-555	-347
Verzugszinsen	-8	-3
Total Zinsertrag	-3'895	-3'827
Gewinn auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	0	-572
Währungsgewinne	-396	-213
Übrige Finanzerträge	-30	-13
Total Finanzerträge	-4'321	-4'625
Finanzergebnis	73'451	72'036

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2011 mit einem Durchschnittszinssatz von 5.05% errechnet (Vorjahr 5.04%).

6) Ertragssteuern

(CHF in 1'000)	2011	2010
Steuern des laufenden Jahres	41'985	39'058
Steuern der Vorjahre	474	-136
Total laufende Ertragssteuern	42'459	38'922
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	-1'634	-3'291
Total latente Ertragssteuern	-1'634	-3'291
Total Ertragssteuern	40'825	35'631

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in 1'000)	2011	2010
Gewinn vor Ertragssteuern	211'735	174'150
Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz von 20.5%	43'406	35'701
Steuereffekte aus Vorperioden	-1'600	-136
Steuereffekt aus Verlustverrechnungen	-891	0
Nicht abzugsfähiger Aufwand / nicht steuerbarer Ertrag	-23	0
Verschiedene Überleitungsposten	-67	66
Total Ertragssteuern	40'825	35'631

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 Zurich Noise Fund	Total
Anschaffungswerte												
Eröffnungsbilanz per 1.1.2010	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	6'015.7
Zugänge				6.9	242.7		249.6	57.8			102.6	410.0
Abgänge		-33.2	-46.0			-13.0	-92.2		-7.7			-99.9
Reklassifizierung ¹⁾							0.0				-46.9	-46.9
Transfers		45.9	83.0		-154.4	17.8	-7.7		7.7			0.0
Marktwertanpassung							0.0				-2.8	-2.8
Umrechnungsdifferenzen							0.0			-1.3		-1.3
Schlussbilanz per 31.12.2010	109.5	1'384.6	3'617.5	98.5	283.8	244.3	5'738.2	299.6	71.4	14.7	150.9	6'274.8
Eröffnungsbilanz per 1.1.2011	109.5	1'384.6	3'617.5	98.5	283.8	244.3	5'738.2	299.6	71.4	14.7	150.9	6'274.8
Zugänge					339.1		339.1	27.0			97.2	463.3
Abgänge		-3.6	-30.0			-6.2	-39.8		-7.4			-47.2
Reklassifizierung ¹⁾		85.1	-86.1			1.0	0.0				-79.8	-79.8
Transfers		56.1	336.7		-415.1	14.4	-7.9		7.9			-0.0
Marktwertanpassung							0.0				-0.7	-0.7
Umrechnungsdifferenzen							0.0			-2.4		-2.4
Schlussbilanz per 31.12.2011	109.5	1'522.2	3'838.1	98.5	207.8	253.5	6'029.6	326.6	71.9	12.3	167.6	6'608.0
Abschreibungen / Wertberichtigungen												
Eröffnungsbilanz per 1.1.2010	0.0	629.1	2'023.6	35.1	0.1	149.4	2'837.4	8.4	65.1	0.4	0.0	2'911.3
Zugänge		41.4	114.9	5.9		19.0	181.2	5.7	4.6	-0.5		191.0
Transfer							0.0					0.0
Abgänge		-33.2	-44.9		-0.1	-12.8	-91.0		-7.7			-98.7
Schlussbilanz per 31.12.2010	0.0	637.3	2'093.6	41.0	0.0	155.6	2'927.6	14.1	62.0	-0.1	0.0	3'003.6
Eröffnungsbilanz per 1.1.2011	0.0	637.3	2'093.6	41.0	0.0	155.6	2'927.6	14.1	62.0	-0.1	0.0	3'003.6
Zugänge		44.0	117.4	8.9		19.6	189.9	7.1	4.8	-1.4		200.4
Reklassifizierung		13.8	-14.5			0.7	0.0					0.0
Abgänge		-3.4	-29.0			-5.7	-38.1		-7.2			-45.3
Schlussbilanz per 31.12.2011	0.0	691.7	2'167.5	49.9	0.0	170.2	3'079.4	21.2	59.6	-1.5	0.0	3'158.7
Zuwendungen der öffentlichen Hand												
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	4.2
Abgänge			-0.7				-0.7					-0.7
Schlussbilanz per 31.12.2010	0.0	0.1	3.4	0.0	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5
Abgänge			-0.7				-0.7					-0.7
Schlussbilanz per 31.12.2011	0.0	0.1	2.7	0.0	0.0	0.0	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8
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	3'100.3
Nettobuchwert per 31.12.2010	109.5	747.2	1'520.4	57.5	283.8	88.7	2'807.0	285.5	9.4	14.8	150.9	3'267.7
Nettobuchwert per 31.12.2011	109.5	830.4	1'667.8	48.6	207.8	83.3	2'947.4	305.4	12.3	13.8	167.6	3'446.5

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

¹⁾ Umgliederung in kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

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

Im Jahr 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 2011 von CHF 146.6 Mio. (31. Dezember 2010: CHF 156.6 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 Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) sowie Flugzeugenergieversorgungsanlage (EVA)

Die Flughafen Zürich AG ist im Dezember 2001 in einen Leasingrahmenvertrag zur Finanzierung der sich damals im Bau befindenden Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) sowie der Flugzeugenergieversorgungsanlage (EVA) über eine Laufzeit von 17 Jahren eingetreten. Aufgrund der weitgehenden Fertigstellung der beiden Anlagen wurde per 1. August 2003 je eine erste Tranche der definitiven Leasingverträge über einen Gesamtbetrag von CHF 84.5 Mio. mit einer Laufzeit von 17 Jahren in Kraft gesetzt. Der Abschluss der zweiten bis neunten 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.), per 31. Januar 2007 (CHF 2.3 Mio.) sowie per 31. Oktober 2010 (CHF 6.9 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.

Per 1. Januar 2011 wurde die Laufzeit des Finanzierungsleasings für die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) auf den 31. Dezember 2016 verkürzt. Das Leasing der Flugzeugenergieversorgungsanlage (EVA) läuft unverändert bis 31. Juli 2020.

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) per Mitte 2008 wurde ein gleich hoher Betrag als Rückstellung passiviert. Zudem wurde zum gleichen Zeitpunkt 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 16, 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.

Aufgrund der Bundesgerichtsentscheide vom 8. Juni 2010 zur Vorhersehbarkeit der Ostanflüge und vom 9. Dezember 2011 zur Berechnungsmethode von Minderwerten bei Ertragsliegenschaften sowie weiterer bisher entschiedener Grundsatzfragen wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich jeweils eine Neueinschätzung der Lärmkosten vorgenommen. Aufgrund dieser aktualisierten Berechnungen wurden zusätzliche Beträge in Höhe von CHF 57.8 Mio. (2010) und CHF 27.0 Mio. (2011) als immaterielle Vermögenswerte für formelle Enteignungsentschädigungen aktiviert und jeweils ein gleich hoher Betrag (Barwert der zu erwartenden Kosten) als Rückstellung passiviert (siehe Ziffer 15, Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen).

Die 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 Werteinbusse vorliegen. Als Grundlage dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG. Die Kontrollrechnung per 31. Dezember 2011 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

- 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 201.8 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF -0.7 Mio. verrechnet.

8) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in 1'000)

	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund)	76'469	57'628
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund)	167'632	150'904
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	244'101	208'532

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 2011 zwischen 0.25% und 4.375% (2010: zwischen 0.375% und 4.5%). Siehe auch Ziffer 11, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen, und Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund.

Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt, siehe Ziffer 5, Finanzergebnis, Ziffer 20.1 a), Finanzielles Risk Management, i), Ausfallrisiko.

9) Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Bangalore International Airport Ltd., Bengaluru (Indien)		
Kapital: INR 3'846 Mio. (Vorjahr INR 3'846 Mio.) / Beteiligungsquote 5.0% (Vorjahr 5.0%)	4'695	4'115
A-port S.A., São Paulo (Brasilien)		
Kapital: BRL 117 Mio. (Vorjahr BRL 117 Mio.) / Beteiligungsquote 15.0% (Vorjahr 15.0%)	7'990	9'549
A-port Operaciones S.A., Santiago de Chile (Chile)		
Kapital: CLP 1'328 Mio. (Vorjahr CLP 1'328 Mio.) / Beteiligungsquote 32.6% (Vorjahr 32.6%)	1'047	1'103
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	13'732	14'767

Indien

Die Flughafen Zürich AG ist nach dem Ende 2009 erfolgten anteiligen Verkauf von 12% des Aktienkapitals an der Eigentümer- und Betreibergesellschaft des im Mai 2008 eröffneten Flughafens in Bengaluru, der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), per Bilanzstichtag noch mit 5% am indischen Flughafenbetreiber beteiligt. Zudem ist sie über ein Operations, Management & Service Agreement (OMSA) in den Betrieb des Flughafens involviert. Aus diesem Vertrag fliessen der Gesellschaft 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

Sämtliche Aktivitäten der Flughafen Zürich AG in Lateinamerika (mit Ausnahme von Venezuela) werden durch die 100%ige Tochtergesellschaft Zurich Airport Latin America S.A. (ehemals Unique Chile S.A.) gehalten.

Basierend auf der Strategie, über Betriebs- und Managementverträge die Expertise der Flughafen Zürich AG möglichst gewinnbringend in internationale Projekte einzubringen, wurde vor dem Hintergrund des fortschreitenden Privatisierungsprozesses in Brasilien gemeinsam mit den bestehenden lokalen Partnern strukturell eine Optimierung in Lateinamerika initiiert, welche im 1. Quartal 2012 abgeschlossen wird. Die Flughafen Zürich AG wird dabei die Mehrheit an A-port Operaciones S.A. übernehmen.

Die Gesellschaft A-port Operaciones S.A. mit Sitz in Santiago (Chile) nimmt das Management und den Betrieb von Flughäfen in Lateinamerika und der Karibik wahr. Dies umfasst die Flughäfen in Chile und Curaçao sowie die über die lokalen Gesellschaften A-port Operaciones Colombia S.A.S. und Unique IDC S.A. de C.V. laufenden Verträge in Kolumbien und Honduras.

Die Beteiligungen an den Konzessionsgesellschaften für die chilenischen Flughäfen in Puerto Montt, La Serena und Antofagasta sowie am Hato International Airport in Curaçao werden über die Gesellschaft A-port S.A. mit Sitz in São Paulo (Brasilien) gehalten.

Venezuela

Die Flughafen Zürich AG ist im Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela und der Schweiz. In der Zwischenzeit wurden die Schiedsrichter ernannt, die Meilensteine für das Verfahren festgelegt und die Klageschrift eingereicht. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

Weitere Informationen siehe Ziffer 20.6, Gruppengesellschaften.

Finanzielle Eckdaten der assoziierten Gesellschaften (100%):

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Aktiven	526'995	620'693
Verbindlichkeiten	-378'189	-474'668
Umsatz	154'643	170'633
Jahresergebnis	24'506	22'667

10) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹⁾	99'453	83'724
Wertberichtigungen	-862	-864
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	98'591	82'860

¹⁾ In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 36.6 Mio. (2010: CHF 31.4 Mio.) enthalten (siehe auch Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen, Punkt 1.4), Hubcarrier sowie Ziffern 20.1.a), Finanzielles Risk Management und 20.1.a.i), Ausfallrisiko). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2011 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2011 bestehenden Forderungen vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Schweiz	91'451	76'674
Europa	7'535	6'823
Indien	341	94
Lateinamerika	126	133
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	99'453	83'724

Die Altersgliederung der Forderungen sah per Bilanzstichtag wie folgt aus:

	Forderungen Brutto	Einzelwert- berichtigung	Pauschalwert- berichtigung	Forderungen Brutto	Einzelwert- berichtigung	Pauschalwert- berichtigung
(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2010
Nicht fällig	96'484	0	-465	81'896	0	-402
Fällig zwischen 0-30 Tagen	541	0	-3	1'072	0	-5
Fällig zwischen 31-60 Tagen	708	0	-3	372	-71	-2
Fällig über 61 Tage	1'720	-382	-9	384	-382	-2
Total	99'453	-382	-480	83'724	-453	-411

Die Wertberichtigung hat sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

	Einzelwertberichtigung		Pauschalwertberichtigung		Total Wertberichtigung	
(CHF in 1'000)	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Stand per 1. Januar	-453	-711	-411	-549	-864	-1'260
Veränderung	71	258	-69	138	2	396
Stand per 31. Dezember	-382	-453	-480	-411	-862	-864

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.

11) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Noch nicht fakturierte Leistungen	13'573	13'890
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	3'078	2'677
Vorausbezahlte Leistungen	636	1'049
Aktive Rechnungsabgrenzung	17'287	17'616
Steuerrückforderungen (MwSt / VSt)	11'014	10'013
Sonstige Forderungen	696	410
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	28'997	28'039

Die übrigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen beinhalten die folgenden Finanzinstrumente:

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Noch nicht fakturierte Leistungen	13'573	13'890
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	3'078	2'677
Total Finanzinstrumente	16'651	16'567
Steuerrückforderungen (MwSt / VSt)	11'014	10'013
Vorausbezahlte Leistungen	636	1'049
Sonstige Forderungen	696	410
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	28'997	28'039

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 16, Airport Zurich Noise Fund), wurden periodengerecht abgegrenzt. Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt, siehe Ziffer 5, Finanzergebnis, und Ziffer 20.1 a),

Finanzielles Risk Management, 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.

12) Flüssige Mittel und Festgelder

(CHF in 1'000)	31.12.2011	davon AZNF	31.12.2010	davon AZNF
Bargeld	240		212	
Post- und Bankguthaben	43'417	1'101	51'362	3'889
Callgelder ¹⁾	6'649		18'000	
Festgelder ¹⁾	15'019		0	
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen ²⁾	4'187		4'068	
Total flüssige Mittel	69'512	1'101	73'642	3'889

¹⁾ Fälligkeit innerhalb 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt.

²⁾ Betreffend Collateral siehe Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

Die Ursprungswährung, die Zinssätze und die durchschnittliche Laufzeit der flüssigen Mittel sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	Ursprungs- währung	2011 Zinssätze in %	2010 Zinssätze in %	2011 Durchschn. Laufzeit in Tagen	2010 Durchschn. Laufzeit in Tagen
Post- und Bankguthaben	CHF	0.125 bis 0.25	0.125 bis 0.2	n/a	n/a
Callgelder	CHF	0.15 bis 1.075	0.1 bis 0.625	26	42
Festgelder	CHF	0.375	0.25 bis 0.46	28	n/a
Collateral	CHF	0.00 bis 0.12	0.02 bis 0.12	n/a	n/a

Die bilanzierten Festgelder in der Höhe von CHF 85.1 Mio. weisen folgende Endverfallstermine auf: CHF 25.0 Mio. mit Verfall 15. Februar 2012, CHF 15.0 Mio. mit Verfall 23. Februar 2012, CHF 25.1 Mio. mit Verfall 15. Mai 2012 und CHF 20.0 Mio. mit Verfall 18. Mai 2012.

13) Aktienkapital und Reserven

Anzahl	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 50)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Anfangsbestand 1. Januar 2010	6'140'375	4'975	6'135'400
Erwerb von eigenen Aktien		353	-353
Verkauf von eigenen Aktien		0	0
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-3'003	3'003
Schlussbestand 31. Dezember 2010	6'140'375	2'325	6'138'050
Erwerb von eigenen Aktien		1'436	1'436
Verkauf von eigenen Aktien		0	0
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-2'380	-2'380
Schlussbestand 31. Dezember 2011	6'140'375	1'381	6'138'994

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 20.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften. Der Bestand an eigenen Aktien dient diesem Beteiligungsprogramm sowie als Treasury-Bestand.

Reserven

Die Reserven unterliegen per Bilanzstichtag wegen handelsrechtlicher Bestimmungen einer Ausschüttungssperre im Betrag von CHF 154.0 Mio. (2010: CHF 154.3 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.

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:

	2011	2010
Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF	170'910'361	138'519'099
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'139'056	6'136'942
Einfluss der verwässernden Aktien	3'776	3'123
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'142'832	6'140'065
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	27.84	22.57
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	27.82	22.56

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2011	2010
Öffentliche Hand	38.60%	38.60%
Private	2.54%	2.57%
Unternehmungen	2.68%	2.15%
Pensionskassen	1.45%	2.13%
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Bestände)	32.29%	32.07%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	22.44%	22.48%
Total	100.00%	100.00%

	2011	2010
Anzahl Aktionäre	4'458	4'216

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mehr als 3% der Stimmrechte:

	2011	2010
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	33.40%	33.36%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5.04%	5.04%

14) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Japanisches Private Placement	446'608	419'549
US Private Placement	153'061	203'217
Anleihe	470'980	223'417
Langfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	0	38'526
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	47'728	59'734
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'118'377	944'443
US Private Placement	50'892	50'743
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	38'669	37'229
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	9'095	5'667
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	98'656	93'639
Total Finanzverbindlichkeiten	1'217'033	1'038'082

Am 20. Dezember 2011 wurde die siebte Rate von insgesamt acht Tranchen aus dem US Car Park Lease (CHF 54.2 Mio. nominal) fristgerecht und vertragskonform aus bestehenden flüssigen Mitteln amortisiert. Seit dem Berichtsjahr wird zudem das US Private Placement in fünf jährlichen Tranchen (2011: CHF 73.2 Mio. nominal) amortisiert.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden in Übereinstimmung mit den bestehenden Leasingverträgen insgesamt CHF 8.6 Mio. der ausstehenden Leasingverbindlichkeiten zurückbezahlt (2010: CHF 5.0 Mio.). Dabei wurde die Laufzeit des Leasings für die

Gepäckförder- und Gepäcksortieranlage (GSA) im Berichtsjahr von ursprünglich 2020 auf 2016 verkürzt. Dies führte per Stichtag zu einer Zunahme der kurzfristigen Leasingverbindlichkeiten um rund CHF 3.4 Mio.

Am 5. Mai 2011 wurde eine neue Anleihe im Betrag von CHF 250.0 Mio. (nominal) und einem Zinscoupon von 2.25% mit Rückzahlung im Jahr 2017 platziert. Diese 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	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung/ Amortisation	Zinszahlungs- termin
Finanzverbindlichkeiten	31.12.2011	31.12.2011				
Anleihe	CHF 225'000	223'898	2009–2014	4.500%	nein	18.2.
Anleihe	CHF 250'000	247'082	2011–2017	2.250%	nein	5.5.
Japanisches Private Placement	JPY 37'000'000	446'608	2003–2024	5.730%	nein	23.5./23.11.
US Private Placement	USD 165'000	153'061	2003–2015	4.753%	seit 2011	11.4./11.10.
Leasingverbindlichkeiten GSA	CHF 37'139	37'139	2003–2016	5.868%	nein	1. des Monats
Leasingverbindlichkeiten EVA	CHF 10'589	10'589	2003–2020	3.860%	nein	1. des Monats
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		1'118'377				

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 340.9 Mio. (Siehe Ziffer 20.1 a), Finanzielles Risk Management, ii), Liquiditätsrisiko).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Innerhalb 1 Jahr	98'656	93'639
Zwischen 2 und 5 Jahren	419'248	490'252
Über 5 Jahre	699'129	454'191
Total Finanzverbindlichkeiten	1'217'033	1'038'082

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):

Betreff	Japanisches Private Placement	US Private Placement	US Car Park Lease	Total Marktwerte brutto	Latente Steuern	Total Marktwerte netto
Laufzeit	2003–2024	2003–2015	2003–2012			
Kontraktwert (CHF in 1'000)	JPY 37'000 Mio.	USD 275 Mio.	USD 271 Mio.			
Marktwerte						
Stand 31. Dezember 2009	99'333	92'110	36'526	227'969	–46'734	181'235
Marktwertanpassungen	–2'456	24'561	–3'920	18'185	–3'728	14'457
Stand 31. Dezember 2010	96'877	116'671	32'606	246'154	–50'462	195'692
Marktwertanpassungen	–12'471	–23'865	–16'076	–52'412	10'745	–41'667
Stand 31. Dezember 2011	84'406	92'806	16'530	193'742	–39'717	154'025

Die kumulierten Verluste auf den Absicherungsinstrumenten haben sich im Berichtsjahr von CHF 195.7 Mio. (nach Abzug latenter Steuern) auf CHF 154.0 Mio. vermindert. Die Verkehrswerte der derivativen Finanzinstrumente sind in der Position Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen bilanziert (siehe auch Ziffer 19, 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 20.1 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:

(CHF in 1'000)	Japanisches Private Placement	US Private Placement	US Car Park Lease	Total Fremd- währungs- schwankungen brutto	Latente Steuern	Total Fremd- währungs- schwankungen netto
Stand 31. Dezember 2009	-6'374	-82'735	-35'056	-124'165	25'454	-98'711
Fremdwährungsschwankung	10'157	-25'959	3'366	-12'436	2'549	-9'887
Stand 31. Dezember 2010	3'783	-108'694	-31'690	-136'601	28'003	-108'598
Fremdwährungsschwankung	26'781	22'476	15'725	64'982	-13'321	51'661
Stand 31. Dezember 2011	30'564	-86'218	-15'965	-71'619	14'682	-56'937

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

(CHF in 1'000)	Brutto	Latente Steuern	Netto
Stand 31. Dezember 2009	-103'802	21'278	-82'524
Marktwertanpassung	-16'673	3'419	-13'254
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	10'922	-2'239	8'683
Stand 31. Dezember 2010	-109'553	22'458	-87'095
Marktwertanpassung	-26'196	5'370	-20'826
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	13'626	-2'793	10'833
Stand 31. Dezember 2011	-122'123	25'035	-97'088

Sicherheiten zu vorstehenden Absicherungsgeschäften

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

(CHF in 1'000)	Ursprungswährung	2011 Zinssätze in %	2010 Zinssätze in %	31.12.2011	31.12.2010
Flüssige Mittel, fällig innerhalb 90 Tagen	CHF	0.00 bis 0.12	0.02 bis 0.12	4'187	4'068
Letter of Credit, fällig innerhalb 90 Tagen ¹⁾	CHF	0.85 bis 0.95	0.95 bis 1.25	159'000	180'000

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 unten dargestellten Leasingverbindlichkeiten beinhalten die unter Ziffer 7, Entwicklung Anlagevermögen, dargestellten Leasingverträge für die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) sowie für die Flugzeugenergieversorgungsanlage (EVA).

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	11'906	8'173
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	47'983	32'692
Fällig über 5 Jahre	5'820	37'918
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	65'709	78'783
Zukünftige Zinsen	-8'886	-13'382
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	56'823	65'401
davon fällig innerhalb 1 Jahr	9'095	5'667
davon fällig zwischen 2 und 5 Jahren	42'289	25'091
davon fällig über 5 Jahre	5'439	34'643

Die Zinssätze der Leasingverbindlichkeiten wurden im Mai 2011 fixiert und betragen per Bilanzstichtag 5.868% (GSA) bzw. 3.860% (EVA).

15) Rückstellung Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen

(CHF in 1'000)	Lärm- und Anwohnerschutz	Formelle Enteignungen	Total
Rückstellung per 1. Januar 2010	115'556	130'798	246'354
Auszahlung ¹⁾	-9'771	0	-9'771
Bildung	0	57'767	57'767
Zinsaufwand Aufzinsung	4'826	3'751	8'577
Rückstellung per 31. Dezember 2010	110'611	192'316	302'927
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres)	9'780	960	10'740
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	100'831	191'356	292'187
Rückstellung per 1. Januar 2011	110'611	192'316	302'927
Auszahlung ¹⁾	-9'526	-61	-9'587
Bildung	0	27'041	27'041
Zinsertrag / -aufwand Aufzinsung ²⁾	-637	14'000	13'363
Rückstellung per 31. Dezember 2011	100'448	233'296	333'744
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres)	15'016	5'933	20'949
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	85'432	227'363	312'795

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 16, Airport Zurich Noise Fund.

²⁾ Im Berichtsjahr erfolgte eine Neueinschätzung der zeitlichen Verteilung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse für Lärm und Anwohnerschutzmassnahmen bis Ende 2020, was zu einem entsprechenden Zinsertrag bei der Aufzinsung führte.

Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz

Die Gesellschaft hat sich aufgrund bereits vorgenommener und angekündigter Massnahmen zu Gesamtkosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen in der Höhe von rund CHF 240 Mio. faktisch verpflichtet. Bis zum Bilanzstichtag wurden gesamthaft rund CHF 127 Mio. ausgegeben. Der verbleibende Restbetrag ist im obigen Rückstellungsspiegel zum Barwert dargestellt. Der Diskontsatz für die Aufzinsung der nominellen Zahlungsströme beträgt aufgrund des Rückgangs des allgemeinen Zinsniveaus neu 2.5% (Vorjahr 3.5%). Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2020 abgeschlossen werden können.

Rückstellung für formelle Enteignungen

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen und unter Berücksichtigung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich (siehe dazu ausführliche Erläuterungen unter Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen, Punkt 1.5 auf

den Seiten 87 bis 89) sind per Bilanzstichtag neu insgesamt CHF 233.4 Mio. abdiskontiert als Rückstellung für formelle Enteignungsentschädigungen für «neue» Lärmverbindlichkeiten zurückgestellt (Nominalwert CHF 263.2 Mio.). Dieser Betrag berücksichtigt die bisher vorliegenden letztinstanzlichen Gerichtsentscheide in den unterschiedlichen Flughafenregionen. Der Diskontsatz für die Aufzinsung der nominellen Zahlungsströme beträgt neu ebenfalls 2.5% (Vorjahr 3.5%). Die Bildung dieser Rückstellung erfolgt durch Aktivierung eines immateriellen Vermögenswertes aus Recht zur formellen Enteignung. Es wird momentan damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2018 abgeschlossen werden können.

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

16) 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, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen und Betriebskosten im Zusammenhang mit Fluglärm. Die Darstellung ist von der Rechnungslegung unabhängig. Die wesentlichen Zahlen der Fondsrechnung sind in der unten stehenden Tabelle dargestellt.

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

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 1.5 auf den Seiten 87 bis 89) und der Kanton ab diesem Zeitpunkt zudem einen Teil der vereinnahmten Lärmgebühren erhält, betrifft der nachstehende Saldo per 31. Dezember 2011 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 auf www.flughafen-zuerich.ch/aznf abrufbar.

Die Situation des Fonds seitens der Flughafen Zürich AG präsentiert sich wie nachstehend dargestellt. Es handelt sich bei dieser Betrachtung um die gemäss AZNF-Reglement geforderte Liquiditätsbetrachtung:

(CHF in 1'000)	2011	2010
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	209'050	185'449
Total Einnahmen Lärmgebühren ¹⁾	48'244	35'549
Total Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-9'526	-9'771
Total Kosten für formelle Enteignungen ²⁾	-929	-1'036
Nettoergebnis vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	246'839	210'191
Operative Kosten	-4'265	-4'349
Zinsertrag aus Finanzanlagen	5'031	4'489
Marktwertveränderung Finanzanlagen	1'401	-1'358
Realisierte Kursgewinne / -verluste Finanzanlagen	-1'295	77
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	247'711	209'050

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

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 Ziffer 15, Rückstellung Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen).

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 12, Flüssige Mittel und Festgelder)	1'101	3'889
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	76'469	57'628
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	167'632	150'904
Abgrenzung gegenüber Flughafen Zürich AG ¹⁾	2'509	-3'371
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	247'711	209'050

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)	2012	2013	2014	2015	2016ff.	Total
Flüssige Mittel	1'101	0	0	0	0	1'101
AAA	30'639	24'733	25'784	10'370	27'006	118'532
AA+/AA/AA-	21'684	33'096	13'636	1'594	0	70'010
A+/A/A-	19'139	6'270	4'198	4'246	0	33'853
Ohne Rating	5'007	5'122	0	7'064	4'513	21'706
Übrige ¹⁾	2'509	0	0	0	0	2'509
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	80'079	69'221	43'618	23'274	31'519	247'711
in %	32.33	27.94	17.61	9.40	12.72	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.

17) Verbindlichkeiten für latente Steuern

Gemäss IAS 12.47 sind die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten mit dem bei der Auflösung erwarteten Steuersatz zu berechnen. Die Flughafen Zürich AG geht von einem Steuersatz von 20.5% aus (2010: 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)	2011	2010
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1. Januar	98'484	102'955
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps, über Hedging-Reserve gebucht	-5'370	-3'419
Cross Currency Interest Rate Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	2'793	2'239
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	-1'634	-3'291
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember	94'273	98'484

Die latenten Steuern lassen sich folgenden Bilanzpositionen zuordnen:

(CHF in 1'000)	31.12.2011		31.12.2010	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Hochbauten und mobile Sachanlagen		39'775		48'002
Erneuerungsfonds		27'696		26'568
Fluglärmenthematik		45'615		40'177
Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten		1'836		2'314
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		3'924		3'424
Cross Currency Interest Rate Swaps	39'717		50'462	
Private Placements und Verbindlichkeiten aus US Car Park Lease		14'682		28'003
Diverse Positionen		462		458
Latente Steueraktiven / -verbindlichkeiten	39'717	133'990	50'462	148'946
Verrechnung von Aktiven und Passiven	-39'717	-39'717	-50'462	-50'462
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto	0	94'273	0	98'484

Per 31. Dezember 2011 verfügen die Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorräte von CHF 2.0 Mio. Die Voraussetzungen für die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorräten sind nicht erfüllt, da eine künftige Realisierung nicht gesichert ist.

Vom Gesamtbetrag der Verlustvorräte verfallen CHF 0.5 Mio. im Jahr 2012, CHF 0.6 Mio. im Jahr 2014, CHF 0.3 Mio. im Jahr 2015, CHF 0.4 Mio. im Jahr 2016 und CHF 0.2 Mio. im Jahr 2017.

18) Vorsorgeverpflichtungen

Die dargestellten Vorsorgeverpflichtungen beziehen sich auf den besonderen Plan mit der BVK für Entschädigungen bei vorzeitigen Pensionierungen.

Bilanz	31.12.2011	31.12.2010
(CHF in 1'000)		
Vorsorgeverpflichtungen, Barwert	3'902	3'379
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne / (Verluste)	1'264	1'430
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-1'341	-876
Verpflichtung in der Bilanz	3'825	3'933

Erfolgsrechnung	2011	2010
(CHF in 1'000)		
Zinsaufwand	86	112
Total im Personalaufwand erfasste versicherungsmathematische Beträge	86	112

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

Veränderung der Vorsorgeverpflichtungen in der Bilanz	2011	2010
(CHF in 1'000)		
Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	3'933	3'708
Total im Personalaufwand erfasste versicherungstechnische Beträge	86	112
Direkt vom Arbeitgeber bezahlte Leistungen	-470	-453
Erfassung nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	876	1'113
Amortisation nicht erfasster Gewinn	-600	-547
Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	3'825	3'933

	2011	2010
(CHF in 1'000)		
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-490	-677

Der Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

	2011	2010
Abzinsungssatz in %	2.20	2.70
Erwartete zukünftige Rentensteigerungen in %	1.00	1.00

19) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	39'246	34'527
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	17'969	15'567
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	39'283	14'551
Ertragsabgrenzungen	10'756	4'336
Passive Rechnungsabgrenzungen	107'254	68'981
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	193'742	246'154
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	4'911	4'090
An- und Vorauszahlungen von Kunden	1'220	1'214
Kurzfristige Rückstellungen	0	2'400
Sozialversicherungsbeiträge	1'824	2'145
Andere Verpflichtungen	311	1'261
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	309'262	326'245

¹⁾ Siehe auch Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	39'246	34'527
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	17'969	15'567
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	39'283	14'551
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	96'498	64'645
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	193'742	246'154
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	193'742	246'154
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	4'911	4'090
An- und Vorauszahlungen von Kunden	1'220	1'214
Ertragsabgrenzungen	10'756	4'336
Kurzfristige Rückstellungen	0	2'400
Sozialversicherungsbeiträge	1'824	2'145
Andere Verpflichtungen	311	1'261
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	19'022	15'446
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	309'262	326'245

¹⁾ Siehe auch Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

Bei den per Bilanzstichtag noch nicht in Rechnung gestellten Aufwänden handelt es sich im Wesentlichen um Leistungsbezüge des 4. Quartals 2011 bzw. vom Dezember 2011, welche Anfang 2012 durch die Lieferanten in Rechnung gestellt wurden.

20) Weitere Angaben

20.1) Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

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

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

Das 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. 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 Leiter Treasury & Risk Management geleitet. Er ist in dieser Funktion dem Chief Risk Officer 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 Abteilungen)

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

Fachstellen

In Abstimmung mit der Fachstelle Risk Management übernehmen die Fachstellen eine spezifische, risikobezogene Querschnittsfunktion im Unternehmen, zum Beispiel Liquiditätsmanagement, 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 identifizierbare Risiko im Detail und bewertet dieses sowohl auf die Eintretenswahrscheinlichkeit als auch im Hinblick auf die möglichen betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen. Zudem werden Verantwortlichkeiten und ein terminierter Massnahmenplan definiert, der festhält, wie das entsprechende Risiko minimiert werden kann. Die Risk Management Organisation überwacht die Umsetzung der definierten Massnahmen laufend.

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

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

Mit Ausnahme des Hauptkunden Swiss bestehen die Kundenforderungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 36.6 Mio. (2010: CHF 31.4 Mio.) enthalten (siehe Ziffer 10, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2011 hat die Swiss die per 31. Dezember 2011 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 Vorausfakturierung) 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 Baa1 (Moody's) oder einem vergleichbaren Rating einer anderen anerkannten Ratingagentur (siehe Ziffer 16, 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)	31.12.2011	31.12.2010
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	69'272	73'430
Festgelder	85'111	0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	167'632	150'904
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	98'591	82'860
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	76'469	57'628
Übrige Forderungen (aktive Rechnungsabgrenzungen)	16'651	17'616
Übrige Finanzanlagen	11	11
Total maximales Ausfallrisiko	513'737	382'449

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	31.12.2011	31.12.2010
Kanton Zürich ¹⁾	n/a	0	640'200
Betriebskreditlimiten (committed credit lines)	31.12.2012	300'000	300'000
Kreditlimiten Airport Zurich Noise Fund (committed credit lines)	31.12.2015	200'000	200'000
Total Kreditlimiten		500'000	1'140'200
Beanspruchung ²⁾		-159'060	-180'192
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		340'940	960'008

¹⁾ Der Kreditrahmenvertrag zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG wurde Ende November 2011 in gegenseitiger Uebereinkunft nicht mehr erneuert.

²⁾ Letter of Credit und Bankgarantien

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

Stand 31.12.2011 (CHF in 1'000)	Buchwert	Vertragliche Cashflows	innerhalb 1 Jahr	zwischen 2 und 5 Jahren	über 5 Jahre
Japanisches Private Placement	446'608	593'453	11'337	45'349	536'767
US Private Placement	203'953	232'509	63'026	169'483	0
Anleihen	470'980	539'125	15'750	267'750	255'625
US Car Park Lease	38'669	41'917	41'917	0	0
Leasingverbindlichkeiten	56'823	65'709	11'906	47'983	5'820
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	36'829	36'829	36'829	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	96'498	96'498	96'498	0	0
Total nicht-derivative Finanzinstrumente	1'350'360	1'606'040	277'263	530'565	798'212
Cross Currency Interest Rate Swaps	193'742	233'077	51'391	116'679	65'007
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	193'742	233'077	51'391	116'679	65'007
Total	1'544'102	1'839'117	328'654	647'244	863'219

Stand 31.12.2010 (CHF in 1'000)	Buchwert	Vertragliche Cashflows	innerhalb 1 Jahr	zwischen 2 und 5 Jahren	über 5 Jahre
Japanisches Private Placement	419'549	577'462	11'297	45'187	520'978
US Private Placement	253'960	297'736	66'056	231'680	0
Anleihen	223'417	265'500	10'125	255'375	0
US Car Park Lease	75'755	84'009	42'242	41'767	0
Leasingverbindlichkeiten	65'401	78'783	8'173	32'692	37'918
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	40'313	40'313	40'313	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	64'645	64'645	64'645	0	0
Total nicht-derivative Finanzinstrumente	1'143'040	1'408'448	242'851	606'701	558'896
Cross Currency Interest Rate Swaps	246'154	312'858	51'512	156'417	104'929
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	246'154	312'858	51'512	156'417	104'929
Total	1'389'194	1'721'306	294'363	763'118	663'825

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. Per Bilanzstichtag verfügt die Gesellschaft je über ein Fremdwährungskonto in US-Dollar und Euro.

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

	31.12.2011			31.12.2010		
(CHF in 1'000)	Euro	Yen	US-Dollar	Euro	Yen	US-Dollar
Post- und Bankguthaben	15	0	302	0	0	0
Callgelder	6'649	0	0	0	0	0
Total Währungsrisiken Aktiven	6'664	0	302	0	0	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	0	89'561	0	0	87'972
Anleihen und langfristige Darlehen	0	446'608	153'061	0	419'549	241'743
Cross Currency Interest Rate Swaps	0	19'747	249'064	0	8'821	296'244
Total Währungsrisiken Passiven	0	466'355	491'686	0	428'370	625'959

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des CHF um 10% gegenüber den unten aufgeführten Währungen per 31. Dezember 2011 hätte das Konzerneigenkapital und das Konzernergebnis um unten stehende Beträge erhöht respektive verringert.

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

(CHF in 1'000)	Verteuerung CHF plus 10%		Abwertung CHF minus 10%	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Yen	28'191	0	23'338	0
US-Dollar	-5'601	0	13'484	0
31. Dezember 2010	22'590	0	-9'854	0
Yen	28'494	0	-23'413	0
US-Dollar	-6'427	-24	12'735	24
Euro	0	-528	0	528
31. Dezember 2011	22'067	-552	-10'678	552

iiib) Zinssatzrisiko

Das Zinssatzrisiko teilt sich 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 auf.

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.

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)	31.12.2011		31.12.2010	
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	244'101		208'532	
Festgelder	85'111		0	
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	329'212		208'532	
Flüssige Mittel	68'411		69'753	
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	1'101		3'889	
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	69'512		73'642	
Total verzinsliche Aktiven	398'724		282'174	
Japanisches Private Placement	-446'608		-419'549	
US Private Placement	-203'953		-253'960	
Anleihen	-470'980		-223'417	
US Car Park Lease	-38'669		-75'755	
Cross Currency Interest Rate Swaps	-193'742		-246'154	
Leasingverbindlichkeiten	-56'823		-65'401	
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-1'410'775		-1'284'236	
Total verzinsliche Passiven	-1'410'775		-1'284'236	

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

(CHF in 1'000)	Anstieg Zinsniveau um 50 Basispunkte		Rückgang Zinsniveau um 50 Basispunkte	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	293	0	-76
Festverzinsliche Finanzinstrumente	2'048	0	1'268	0
31. Dezember 2010	2'048	293	1'268	-76
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	276	0	-104
Festverzinsliche Finanzinstrumente	3'306	0	829	0
31. Dezember 2011	3'306	276	829	-104

b) Verkehrswerte (Fair Values)

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

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

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
	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2010
Anleihen	470'980	507'000	223'417	243'675
Japanisches Private Placement	446'608	362'751	419'549	359'285
US Private Placement	203'953	211'578	253'960	266'229
US Car Park Lease	38'669	40'305	75'755	79'234
Total	1'160'210	1'121'634	972'681	948'423

c) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie:

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Callgelder, Collateral und kurzfristige Geldanlagen	69'272	73'430
Festgelder	85'111	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	98'591	82'860
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	16'651	16'567
Übrige Finanzanlagen	11	11
Total Darlehen und Forderungen	269'636	172'868
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (kurz- und langfristig)	244'101	208'532
Total zur Veräusserung verfügbare Finanzanlagen	244'101	208'532
Finanzverbindlichkeiten	-1'217'033	-1'038'082
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-36'829	-40'313
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne		
Derivate und Nicht-Finanzinstrumente	-96'498	-64'645
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	-1'350'360	-1'143'040
Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Cross Currency Interest Rate Swap)	-193'742	-246'154
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	-193'742	-246'154

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 (CHF in 1'000)	Zur Veräusserung gehaltene Wertschriften		Übrige Finanzverbindlichkeiten	
	Anleihen Airport	Zurich Noise Fund	Derivative	Finanzinstrumente
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Stufe 1 (notierte Marktpreise)	244'101	208'532	0	0
Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)	0	0	-193'742	-246'154
Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren)	0	0	0	0
Total Verkehrswerte	244'101	208'532	-193'742	-246'154

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.

20.2) 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 vermieteten 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.

20.3) Investitionsverpflichtungen

Per Bilanzstichtag bestehen Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von rund CHF 255 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen die Aufwertung des Terminals 2 (CHF 122 Mio.) sowie die Erweiterung des Parkhauses 6 (CHF 23 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).

20.4) 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 Konzernrechnung 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 1.5 auf den Seiten 87 bis 89) 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 im Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich zurück («Rückabwicklung»). Gleichzeitig entfällt ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren. Zu 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 Südanflugbereich – 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.

20.5) Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrates
- Mitglieder der Geschäftsleitung
- Assoziierte Gesellschaften

Der Kanton Zürich hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für Fluglärmerschädigungen zugesichert.

a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 97.6 Mio. (2010: CHF 94.3 Mio.) vergütet.

Aus dem Operations, Management & Service Agreement (OMSA) mit Bangalore International Airport Ltd. generierte die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr Dienstleistungserträge in der Höhe von CHF 1.4 Mio. (2010: CHF 2.1 Mio.). Im Rahmen von Dienstleistungsverträgen mit assoziierten Gesellschaften in Lateinamerika (insbesondere A-port Operaciones S.A.) erwirtschaftete die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr Erträge von CHF 0.1 Mio. (2010: CHF 0.1 Mio.).

b) Vergütungen an nahestehende Personen und Gesellschaften

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

An den Verwaltungsrat für das Berichtsjahr 2011:

(CHF)		Verwaltungsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	150'000	22'500	15'000	15'000	14'157	216'657
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	22'500	10'000	20'000	8'215	120'715
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	22'500	10'000	7'500	6'207	91'207
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	22'500	10'000	5'000	3'986	86'486
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	22'500	5'000	7'500	5'842	85'842
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	17'500	5'000	5'000	5'294	77'794
Dr. Elmar Ledergerber (Austritt per 14.04.2011)	Mitglied	15'000	7'500	3'333	7'500	1'732	35'065
Corine Mauch (Eintritt per 14.04.2011) ¹⁾	Mitglied	15'000	7'500	0	2'500	1'826	26'826
Ernst Stocker ²⁾	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	9'000	0	3'000	876	12'876
Total		420'000	154'000	58'333	73'000	48'135	753'468

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 18'333 an die Stadt Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von insgesamt CHF 82'167 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

An den Verwaltungsrat für das Jahr 2010:

(CHF)		Verwaltungsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	150'000	22'500	10'000	15'000	12'439	209'939
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	22'500	5'000	10'000	6'494	103'994
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	22'500	10'000	12'500	5'994	95'994
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	22'500	10'000	5'000	4'755	87'255
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	22'500	5'000	12'500	5'661	90'661
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	22'500	5'000	2'500	4'995	79'995
Dr. Elmar Ledergerber ¹⁾	Mitglied	25'500	22'500	0	0	1'766	49'766
Rita Fuhrer (Austritt per 30.04.2010) ²⁾	Mitglied	0	3'000	0	0	200	3'200
Ernst Stocker (Eintritt per 01.05.2010) ²⁾	Mitglied	0	6'500	0	0	433	6'933
Total		415'500	167'000	45'000	57'500	42'737	727'737

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 24'500 an die Stadt Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von insgesamt CHF 65'500 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

Für den Verwaltungsrat besteht weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm (siehe Ziffer 2, Personalaufwand). Weder im Jahr 2010 noch im Jahr 2011 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2011:

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. Allfällige Salärpassungen erfolgen jeweils per 1. Mai.

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Thomas E. Kern	380'000	291'333	145'667	153'906	26'479	997'385	447	326.00
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'120'000	458'267	229'133	373'419	85'870	2'266'689	703	326.00
Total	1'500'000	749'600	374'800	527'325	112'349	3'264'074	1'150	

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 2011 wurden weder Abgangsentschädigungen noch andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Jahr 2010:

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Thomas E. Kern	380'000	253'333	126'667	145'921	26'479	932'400	332	382.00
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'218'581	432'849	192'850	389'374	103'121	2'336'775	505	382.00
Total	1'598'581	686'182	319'517	535'295	129'600	3'269'175	837	

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

Die effektive Vergütung an die Geschäftsleitung für das Jahr 2010 betrug CHF 3.3 Mio.

c) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

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

Name	Funktion	Stück 31.12.2011	Stück 31.12.2010
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 (Austritt per 14.4.2011)	Mitglied	n/a	110
Corine Mauch (Eintritt per 14.4.2011)	Mitglied	0	n/a
Rita Fuhrer (Austritt per 30.4.2010)	Mitglied	n/a	n/a
Ernst Stocker (Eintritt per 1.5.2010)	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	0
Total		413	523

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

Name	Stück 31.12.2011	Stück 31.12.2010
Thomas E. Kern	1'436	1'101
Daniel Schmucki	667	560
Michael Schallhart	288	181
Stephan Widrig	471	364
Stefan Conrad (Eintritt per 1.6.2010)	63	0
Total	2'925	2'206

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

20.6) Gruppengesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst im Berichtsjahr die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 1'000	307'019 Muttergesellschaft
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	CHF 1'000	100
Zürich Airport International AG	Kloten	CHF 1'000	100
Zürich Airport Latin America S.A. (ehemals Unique Chile S.A.)	Santiago de Chile	CLP Mio.	4'403 100.0

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.	4'426 5.0
Unique IDC Holding Ltda.	Santiago de Chile	CLP Mio.	4'482 49.0
Unique IDC Operaciones Ltda.	Santiago de Chile	CLP Mio.	2'360 49.5
A-port S.A.	São Paulo	BRL Mio.	63 15.0
A-port Chile S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	9'770 15.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	1'800 15.0
Concesión Aeropuerto La Florida S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	1'081 15.0
Concesión Aeropuerto El Loa S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	122 15.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Puerto Montt S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	2'120 5.0
Curaçao Airport Investments N.V.	Curaçao	USD Mio.	17 10.2
Curaçao Airport Partners N.V.	Curaçao	USD Mio.	17 10.2
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	1'351 32.6
A-port Operaciones Colombia S.A.S.	Bogotá	COP Mio.	100 32.6
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL 1'000	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

20.7) 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 stellen. Die Konzessionärin darf zu diesem Zweck von den Benutzern des Flughafens Gebühren erheben.

Ausserdem ist die Flughafen Zürich AG berechtigt, einzelne Rechte und Pflichten aus dieser Konzession an Dritte zu übertragen. Diese Rechtsverhältnisse unterliegen, soweit sie flughafenspezifische Aufgaben wie Treibstoffausschank, Flugzeugabfertigung, Passagier-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung sowie Catering betreffen, dem öffentlichen Recht. Die Flughafen Zürich AG regelt die Rechte und Pflichten der Dritten in Berechtigungen (Zulassungen).

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 für den Flughafen Zürich vom 30. Juni 2011 geregelt. Demgemäss wurden die Bodenabfertigungsberechtigungen (Zulassungen) in jenen Bereichen, in welchen die Anzahl der zur Bodenabfertigung Zugelassenen beschränkt werden kann, nach Ablauf einer ersten Siebenjahresperiode, mittels Ausschreibungsverfahren per 1. Dezember 2011 mit einer Laufzeit bis Ende November 2018 neu vergeben.

20.8) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2011 am 8. März 2012 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2011 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 Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalnachweis, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 74 bis 120), für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den International Financial 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 2011 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.

Hervorhebung von Sachverhalten

Wir verweisen auf die Ausführungen zu «2. Auswirkungen der aktuellen Risikosituation auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage» als Teil der Anmerkungen zu «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen» auf der Seite 89 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 Auswirkungen haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden. Unser Prüfungsurteil ist im Hinblick auf diese Sachverhalte nicht eingeschränkt.

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 vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

Marc Ziegler
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Philipp Hallauer
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 8. März 2012

Jahresrechnung gemäss Schweizer Obligationenrecht (OR)	
Erfolgsrechnung	124
Bilanz	125
Anhang der Jahresrechnung	
Aktuelle Risikosituation	126
Erläuterungen zur Jahresrechnung	128
Verwendung des Bilanzgewinnes	137
Bericht der Revisionsstelle	138

Erfolgsrechnung
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2011	2010
Aviation-Erträge ¹⁾		579'155	522'361
Non-Aviation- Erträge ¹⁾		330'447	321'887
Total Erträge ¹⁾		909'602	844'248
Personalaufwand		-162'362	-157'513
Polizei und Sicherheit		-118'040	-114'549
Energie und Abfall		-23'888	-24'359
Material und Unterhalt		-39'400	-42'799
Andere Betriebskosten		-49'499	-52'937
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-35'917	-30'272
Aufwendungen für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(7)	-41'524	-26'123
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5'500	-5'500
Übrige Erträge und Aufwendungen ¹⁾		13'629	11'462
Gewinn vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		447'101	401'658
Abschreibungen und Amortisationen		-168'839	-154'486
Gewinn vor Zinsen und Steuern		278'262	247'172
Finanzergebnis, netto	(1)	-60'983	-62'133
Ausserordentliches Ergebnis, netto	(2)	-10'244	-34
Gewinn vor Steuern		207'035	185'005
Steuern		-44'826	-39'677
Jahresgewinn		162'209	145'328

¹⁾ Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Debitorenverluste werden neu als Bestandteil der Betriebskosten unter «Übrige Erträge und Aufwendungen» ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst, wobei sich die Erträge des Vorjahres um CHF 11.4 Mio. reduziert haben.

Bilanz
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2011	31.12.2010
Aktiven			
Grundstücke		109'508	109'509
Hochbauten, Tiefbauten	(13)	2'290'005	2'026'722
Projekte in Arbeit	(13)	207'814	281'963
Mobile Sachanlagen	(13)	83'317	84'511
Total Sachanlagen		2'690'644	2'502'705
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		95'200	102'202
Übrige immaterielle Anlagen		12'303	7'802
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(3)	167'632	150'904
Finanzanlagen und Beteiligungen	(4)	10'826	19'886
Anlagevermögen		2'976'605	2'783'499
Warenlager		9'118	8'643
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(3)	76'469	57'628
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		98'552	87'468
Übrige Forderungen		107'748	16'200
Aktive Rechnungsabgrenzungen		17'287	17'616
Eigene Aktien	(5)	450	888
Festgelder		85'111	0
Flüssige Mittel		69'394	45'277
Umlaufvermögen		367'129	233'720
Total Aktiven		3'343'734	3'017'219
Passiven			
Aktienkapital		307'019	307'019
Gesetzliche Reserven			
Agio		0	533'290
Allgemeine Reserven aus Kapitaleinlage		509'980	0
Allgemeine Reserven		42'370	19'060
Reserven für eigene Aktien	(5)	477	751
Freie Reserven		108'230	80'107
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		354'190	254'875
Dividendenausschüttung 2010 / 2009		-42'964	-46'013
Jahresgewinn		162'209	145'328
Eigenkapital		1'441'511	1'294'417
Anleihen und langfristige Darlehen	(6)	1'115'623	994'805
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(7)	325'063	304'969
Erneuerungsfonds		135'102	129'602
Übrige langfristige Rückstellungen	(8)	5'325	5'433
Langfristiges Fremdkapital		1'581'113	1'434'809
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		38'643	42'308
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	129'182	127'348
Übriges kurzfristiges Fremdkapital		1'646	8'437
Passive Rechnungsabgrenzungen		108'243	71'441
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(7)	20'949	107'740
Übrige kurzfristige Rückstellungen	(10)	22'447	27'719
Kurzfristiges Fremdkapital		321'110	287'993
Total Fremdkapital		1'902'223	1'722'802
Total Passiven		3'343'734	3'017'219

Anhang der Jahresrechnung

Allgemeines

Die nachfolgende Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt. Dieser Einzelabschluss dient gleichzeitig für steuerliche Zwecke und bildet die Grundlage für die statutarischen Geschäfte der Generalversammlung.

Aktuelle Risikosituation

Zusammenfassend werden folgende Risiken für die Gesellschaft als zentral eingeschätzt:

1. Rechtliche Unsicherheiten

Verschiedene in- und ausländische Restriktionen könnten dazu führen, dass die Flughafen Zürich AG ihre Infrastrukturen nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen unter anderem:

- Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
- Regelung der Benützung des süddeutschen Luftraums durch An- und Abflüge von Zürich (DVO)
- Investitionen zur Reduktion der Komplexität
- Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)
- Verordnung zur Gebührenregulierung

2. Nachfragerückgang

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

3. Steigende Safety- und Security-Anforderungen

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

4. Hubcarrier

Die 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 Kosten für die formellen Enteignungen qualifizieren nach den Rechnungslegungsvorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts als immaterieller Vermögenswert. Die Aktivierung wird spätestens dann vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. Spätestens zu diesem Zeitpunkt erfolgt eine Passivierung in gleicher Höhe. Für die Verpflichtungen aus Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen 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, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten sowie Amortisation) verbleibender Saldo von Gebühreneinnahmen wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt (siehe Ziffer 7, Rückstellung für Fluglärm).

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, der unsicheren bzw. teilweise noch offenen Rechtsprechung und aus den politischen Diskussionen.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2011 noch rund 15'600 offen waren. Rund 1'800 dieser Fälle sind bei der eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

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 Lärm- und Anwohnerschutz 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 Enteignungsschädigungen das Risiko besteht, dass die gesamten, im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz 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 Schwellenwert unterliegt einem jährlichen Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Eigenkapitalentwicklung der Flughafen Zürich AG. Der Schwellenwert per 31. Dezember 2011 liegt mit CHF 1.55 Mia. über den ursprünglichen CHF 1.1 Mia., hat aber keine Auswirkungen auf die Vorfinanzierung des Kantons Zürich.

Da per Mitte 2008 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.

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, worauf die Flughafen Zürich AG dieses Urteil an das Bundesgericht weitergezogen hat. Das Bundesgericht hat in der Folge mit Urteil vom 8. Juni 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit auch im Osten auf den 1. Januar 1961 festgesetzt.

Mit dem Urteil des Bundesgerichts vom 9. Dezember 2011 zur Berechnungsmethode von Minderwerten bei Ertragsliegenschaften ist eine weitere rechtliche Grundlage geschaffen worden, um offene Entschädigungsforderungen abzuwickeln. Dabei hat das Gericht das Modell der eidgenössischen Schätzungskommission bestätigt.

Basierend auf dieser neusten Bundesgerichtsentscheid und weiteren bisher entschiedenen Grundsatzfragen hat die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich eine Neueinschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vorgenommen. Gemäss aktualisierter Berechnung betragen die Lärmkosten neu CHF 740.6 Mio. (bisher CHF 739.5 Mio.; ursprünglich CHF 759.8 Mio.). In diesem Betrag sind auch CHF 25 Mio. für den Bau einer Schallschutzhalle berücksichtigt (keine Rückstellung, da es sich um eine künftige Investition handelt). Dieser Kostenschätzung lagen nach wie vor viele Annahmen, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde.

Da im schlechtesten Fall (aktualisierter «Negative Case») die gesamten Lärmkosten nach wie vor den angepassten Schwellenwert gemäss Zusatzvertrag übersteigen, bleibt die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich bestehen.

Per Bilanzstichtag weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 95.2 Mio. und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 346.0 Mio. aus (siehe Ziffer 7, Rückstellung für Fluglärm). Die bilanzierte Rückstellung bezieht sich wie erwähnt nur auf «neue» Lärmverbindlichkeiten (gemäss «Base Case»), welche durch die Gesellschaft zu entschädigen sind.

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 im Gegenzug den anteiligen Saldo des Airport Zurich Noise Fund vom Kanton Zürich zurück («Rückabwicklung»). Gleichzeitig entfällt ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren. Zu 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 Südanflugsbereich – 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) Finanzergebnis, netto

(CHF in 1'000)	2011	2010
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	56'786	59'669
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	-4'724	-2'569
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	52'062	57'100
Leasingzinsen	3'356	2'525
Realisierte und unrealisierte Kurgewinne / -verluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund, netto	1'635	2'781
Übrige Zins- und Finanzaufwendungen	11'398	7'133
Total Finanzaufwand	68'451	69'539
Zinserträge aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-5'134	-4'977
Übrige Zins- und Finanzerträge	-2'334	-2'429
Total Finanzertrag	-7'468	-7'406
Finanzergebnis, netto	60'983	62'133

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2011 mit einem Durchschnittszinssatz von 5.05% (2010: 5.04%) errechnet.

2) Ausserordentliches Ergebnis, netto

(CHF in 1'000)	2011	2010
Ausserordentlicher Ertrag	680	1'392
Ausserordentlicher Aufwand	-10'924	-1'426
Ausserordentliches Ergebnis, netto	-10'244	-34

Im ausserordentlichen Aufwand ist im Berichtsjahr neben realisierten Buchverlusten aus Anlageabgängen auch ein einmaliger Aufwand im Zusammenhang mit der Sanierung der 100%-igen Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG enthalten (siehe auch Ziffer 4, Finanzanlagen und Beteiligungen).

3) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Langfristige Finanzanlagen	167'632	150'904
Kurzfristige Finanzanlagen	76'469	57'628
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	244'101	208'532

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

4) Finanzanlagen und Beteiligungen

(CHF in 1'000)		31.12.2011	31.12.2010
APT Airport Technologies AG, Kloten ¹⁾	Beteiligungsquote 100% / Aktienkapital CHF 1.8 Mio.	0	1'800
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Beteiligungsquote 100% / Aktienkapital CHF 0.1 Mio.	100	100
Zürich Airport International AG, Kloten	Beteiligungsquote 100% / Aktienkapital CHF 0.1 Mio.	6'020	100
Zürich Airport International AG, Kloten	Darlehen ²⁾	0	13'759
Bangalore International Airport Ltd., Indien	Beteiligungsquote 5% / Aktienkapital INR 3'846 Mio.	4'695	4'116
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		10'826	19'886

¹⁾ Fusioniert mit Flughafen Zürich AG per 1. Januar 2011.

²⁾ Gesamthaft mit Rangrücktritt.

Die bisherige Tochtergesellschaft APT Airport Technologies AG wurde im Berichtsjahr mit der Flughafen Zürich AG fusioniert. Ihr Angebot an Dienstleistungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie wurde dabei vollständig in die Flughafen Zürich AG integriert. Der Fusionsgewinn in der Höhe von CHF 27.8 Mio. wurde den freien Reserven der Gesellschaft zugewiesen.

Die Unique Betriebssysteme AG bezweckt den Betrieb flughafenrelevanter Infrastruktur.

Die Zürich Airport International AG, welche den Zweck hat, weltweit Flughäfen bzw. flughafenverwandte Unternehmen zu beraten, zu betreiben bzw. zu besitzen, wurde im Berichtsjahr durch die Flughafen Zürich AG saniert (siehe auch Ziffer 2, Ausserordentliches Ergebnis).

Ferner ist die Flughafen Zürich AG mit 5% am Aktienkapital der Eigentümer- und Betreibergesellschaft des im Mai 2008 eröffneten Flughafens in Bengaluru, der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), beteiligt. Zudem ist sie über ein Operations, Management & Service Agreement (OMSA) in den Betrieb des Flughafens involviert.

Aus diesem Vertrag fließen der Gesellschaft entsprechende Erträge zu. Die Flughafen Zürich AG ist auch im Verwaltungsrat von BIAL vertreten.

Die Flughafen Zürich AG ist im Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela und der Schweiz. In der Zwischenzeit wurden die Schiedsrichter ernannt, die Meilensteine für das Verfahren festgelegt und die Klageschrift eingereicht. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

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

5) Eigene Aktien

Anzahl Aktien	2011	2010
Bestand zu Beginn des Geschäftsjahres	2'325	4'975
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	1'436	353
Verkauf (zum jeweiligen Börsenkurs)	0	0
Unentgeltliche Abgabe	-2'380	-3'003
Bestand am Ende des Geschäftsjahres	1'381	2'325

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Bilanzwert der eigenen Aktien	450	888
Bestand der Reserve für eigene Aktien	477	751

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

6) Anleihen und langfristige Darlehen

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Japanisches Private Placement	421'173	421'173
US Private Placement	219'450	292'600
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	0	56'032
Anleihen	475'000	225'000
Total Anleihen und langfristige Darlehen	1'115'623	994'805

Es bestehen folgende langfristige Finanzverbindlichkeiten, welche festverzinslich sind:

	Nominalbetrag			Vorzeitige Kündigung/	
(CHF in 1'000)	31.12.2011	Laufzeit	Zinssatz	Amortisation	Zinszahlungstermine
Japanisches Private Placement	421'173	2003–2024	5.730%	nein	23. Mai/23. November
US Private Placement	219'450	2003–2015	4.753%	ab 2011	11. April/11. Oktober
Anleihe	225'000	2009–2014	4.5%	nein	18. Februar
Anleihe	250'000	2011–2017	2.25%	nein	5. Mai

7) Rückstellung für Fluglärm

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Rückstellung für Fluglärm am 1. Januar	315'709	302'546
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	30'303	13'163
Rückstellung für Fluglärm am 31. Dezember	346'012	315'709
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres)	20'949	10'740
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	325'063	304'969

Die Erhöhung der Rückstellung für Fluglärm ergibt sich aus dem Saldo der Erträge aus Lärmgebühren und den lärmbezogenen Kosten bzw. Aufwendungen:

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Erträge aus Lärmgebühren	48'587	31'757
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-9'526	-9'771
Kosten für formelle Enteignungen	-929	-1'036
Operative Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik	-4'265	-4'349
Zinserträge und realisierte / unrealisierte Kursgewinne / -verluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	3'499	2'196
Amortisation immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	-7'063	-5'634
Total Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	30'303	13'163

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch Anhang zur Jahresrechnung, Aktuelle Risikosituation, Punkt 5 «Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» auf den Seiten 126 und 127.

8) Übrige langfristige Rückstellungen

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Pensionskassenverpflichtungen	3'825	3'933
Provisorische Mietverhältnisse	1'500	1'500
Total übrige langfristige Rückstellungen	5'325	5'433

9) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus US Private Placement	73'150	73'150
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	56'032	54'198
Anleihe (Rückzahlung 14.6.2010)	0	0
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	129'182	127'348

10) Übrige kurzfristige Rückstellungen

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	4'911	4'054
Steuerverpflichtungen	17'536	23'629
Nutzungsentgelte ¹⁾	0	0
Andere Verpflichtungen	0	36
Total übrige kurzfristige Rückstellungen	22'447	27'719

¹⁾ Die Rückstellung für fakturierte Nutzungsentgelte konnte aufgrund einer mit dem betroffenen Geschäftspartner erzielten Einigung im Berichtsjahr 2010 erfolgswirksam aufgelöst werden.

11) Bedeutende Aktionäre

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mehr als 3% der Stimmrechte:

	2011	2010
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	33.40%	33.36%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5.04%	5.04%

12) Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrates
- Mitglieder der Geschäftsleitung
- Assoziierte Gesellschaften

Der Kanton Zürich hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für Fluglärmerschädigungen zugesichert.

a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 97.6 Mio. (2010: CHF 94.3 Mio.) vergütet.

Aus dem Operations, Management & Service Agreement (OMSA) mit Bangalore International Airport Ltd. generierte die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr Dienstleistungserträge in der Höhe von CHF 1.4 Mio. (2010: CHF 2.1 Mio.). Im Rahmen von Dienstleistungsverträgen mit assoziierten Gesellschaften in Lateinamerika (insbesondere A-port Operaciones S.A.) erwirtschaftete die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr Erträge von CHF 0.1 Mio. (2010: CHF 0.1 Mio.).

b) Vergütungen an nahestehende Personen und Gesellschaften

An nahestehende Personen und Gesellschaften wurden folgende Vergütungen bezahlt:

An den Verwaltungsrat für das Berichtsjahr 2011:

(CHF)		Verwaltungsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	150'000	22'500	15'000	15'000	14'157	216'657
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	22'500	10'000	20'000	8'215	120'715
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	22'500	10'000	7'500	6'207	91'207
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	22'500	10'000	5'000	3'986	86'486
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	22'500	5'000	7'500	5'842	85'842
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	17'500	5'000	5'000	5'294	77'794
Dr. Elmar Ledergerber							
(Austritt per 14.04.2011)	Mitglied	15'000	7'500	3'333	7'500	1'732	35'065
Corine Mauch							
(Eintritt per 14.04.2011) ¹⁾	Mitglied	15'000	7'500	0	2'500	1'826	26'826
Ernst Stocker ²⁾	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	9'000	0	3'000	876	12'876
Total		420'000	154'000	58'333	73'000	48'135	753'468

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 18'333 an die Stadt Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von insgesamt CHF 82'167 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

An den Verwaltungsrat für das Jahr 2010:

(CHF)		Verwaltungsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Name	Funktion						
Andreas Schmid	Präsident	150'000	22'500	10'000	15'000	12'439	209'939
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	22'500	5'000	10'000	6'494	103'994
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	22'500	10'000	12'500	5'994	95'994
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	22'500	10'000	5'000	4'755	87'255
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	22'500	5'000	12'500	5'661	90'661
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	22'500	5'000	2'500	4'995	79'995
Dr. Elmar Ledergerber ¹⁾	Mitglied	25'500	22'500	0	0	1'766	49'766
Rita Fuhrer (Austritt per 30.04.2010) ²⁾	Mitglied	0	3'000	0	0	200	3'200
Ernst Stocker (Eintritt per 01.05.2010) ²⁾	Mitglied	0	6'500	0	0	433	6'933
Total		415'500	167'000	45'000	57'500	42'737	727'737

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 24'500 an die Stadt Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von insgesamt CHF 65'500 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

Für den Verwaltungsrat besteht weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm. Weder im Jahr 2010 noch im Jahr 2011 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2011:

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. Allfällige Saläranspassungen erfolgen jeweils per 1. Mai.

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Thomas E. Kern	380'000	291'333	145'667	153'906	26'479	997'385	447	326.00
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'120'000	458'267	229'133	373'419	85'870	2'266'689	703	326.00
Total	1'500'000	749'600	374'800	527'325	112'349	3'264'074	1'150	

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 2011 wurden weder Abgangsentschädigungen noch andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Jahr 2010:

(CHF) Name	Salär	Bonus (Baranteil)	Bonus (Aktienanteil)	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie
Thomas E. Kern	380'000	253'333	126'667	145'921	26'479	932'400	332	382.00
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'218'581	432'849	192'850	389'374	103'121	2'336'775	505	382.00
Total	1'598'581	686'182	319'517	535'295	129'600	3'269'175	837	

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

Die effektive Vergütung an die Geschäftsleitung für das Jahr 2010 betrug CHF 3.3 Mio.

c) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

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

Name	Funktion	Stück 31.12.2011	Stück 31.12.2010
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 (Austritt per 14.4.2011)	Mitglied	n/a	110
Corine Mauch (Eintritt per 14.4.2011)	Mitglied	0	n/a
Rita Fuhrer (Austritt per 30.4.2010)	Mitglied	n/a	n/a
Ernst Stocker (Eintritt per 1.5.2010)	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	0
Total		413	523

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

Name	Stück 31.12.2011	Stück 31.12.2010
Thomas E. Kern	1'436	1'101
Daniel Schmucki	667	560
Michael Schallhart	288	181
Stephan Widrig	471	364
Stefan Conrad (Eintritt per 1.6.2010)	63	0
Total	2'925	2'206

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

13) Diverse Angaben

Brandversicherungswerte der Sachanlagen

(CHF in 1'000)	31.12.2011	31.12.2010
Gebäude inkl. Ladebrücken	3'455'078	3'423'607
Fahrhabe	660'126	660'126

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)	31.12.2011	31.12.2010
Nicht bilanzierte Finanzleasingverbindlichkeiten	65'709	78'783

Im Zusammenhang mit dem US Car Park Lease dienen die Nutzungsrechte der Parkhäuser 1, 2, 3 und 6 als Sicherheit.

Collaterals in Form von flüssigen Mitteln von CHF 4.2 Mio. (31. Dezember 2010: CHF 4.1 Mio.) sowie Letters of Credit über CHF 159 Mio. (31. Dezember 2010: CHF 180 Mio.).

Im Zusammenhang mit den Währungs-Swaps US Private Placement und Japanisches Private Placement bestehen per Bilanzstichtag

Eventualverbindlichkeiten

Die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK) hat im Herbst 2010 unter anderem aufgrund des seit längerer Zeit ungenügenden Deckungsgrads umfassende Sanierungsmassnahmen (Beitrags-erhöhungen, Senkung Umwandlungssatz, Anpassung Zinssatz, Sanierungsbeiträge der Arbeitgeber usw.) angekündigt, welche die Leistungen der Vorsorgeeinrichtung den heutigen wirtschaftlichen Gegebenheiten anpassen und die Finanzierung langfristig sichern sollen. Aufgrund der Reaktionen aus der durchgeführten Vernehmlassung hat die BVK im 4. Quartal 2011 einen überarbeiteten Vorschlag zur Sanierung der Personalvorsorgeeinrichtung vorgestellt. Die Inkraftsetzung der definitiven Sanierungsmassnahmen ist gemäss publiziertem Zeitplan der BVK auf den 1. Januar 2013 vorgesehen, falls der Kantonsrat im 2. Quartal 2012 dem überarbeiteten Massnahmenpaket zustimmt.

Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG hält in diesem Zusammenhang fest, dass die Gesellschaft aufgrund einer im Geschäftsjahr 2003 unterzeichneten Ergänzungsvereinbarung zum Anschlussvertrag mit der BVK im Falle einer Unterdeckung keine zusätzlichen

Beiträge zu leisten hat. Ferner bestätigt er, dass die Flughafen Zürich AG jedoch alles Notwendige veranlassen wird, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrechtzuerhalten (siehe dazu auch «Finanzbericht, Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Vorsorgeverpflichtungen» auf Seite 84).

In Gesprächen mit der BVK hat sich gezeigt, dass die Vorsorgeeinrichtung in Abweichung zur Flughafen Zürich AG die Auffassung vertritt, dass die oben erwähnte Ergänzungsvereinbarung die Flughafen Zürich AG nicht grundsätzlich von allfälligen Sanierungsmassnahmen entbindet. Die Frage, ob die Flughafen Zürich AG, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrecht erhalten zu können, im Rahmen der Umsetzung des geplanten Massnahmenpakets Sanierungsbeiträge mittragen muss, kann im Moment nicht abschliessend beurteilt werden. Die Ausrichtung von Sanierungsbeiträgen könnte erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Jahresrechnung haben.

14) Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Für die Ausführungen betreffend Durchführung einer Risikobeurteilung siehe Ziffer 20.1, im Anhang zur Konzernrechnung (Seiten 110 bis 115).

15) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2011 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 8. März 2012 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2011 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 473'434'530 wie folgt zu verwenden:

CHF	
Einlage in gesetzliche Reserve ¹⁾	0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 9.50 ²⁾	58'333'562
Vortrag auf neue Rechnung	415'100'968
Total verfügbarer Bilanzgewinn	473'434'530

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 2011 beträgt die ordentliche Dividende CHF 9.50 pro Aktie. Nach Abzug der Verrechnungssteuer von 35% steht den Aktionären eine Nettodividende von insgesamt CHF 6.18 zur Verfügung.

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung der Flughafen Zürich AG

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 124 bis 137), für das am 31. Dezember 2011 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 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Hervorhebung von Sachverhalten

Wir verweisen auf die Ausführungen zu «1. Rechtliche Unsicherheiten» und «5. Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik» als Teil der Anmerkungen zu «Aktuelle Risikosituation» auf den Seiten 126 und 127 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 Auswirkungen haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden. Unser Prüfungsurteil ist im Hinblick auf diese Sachverhalte nicht eingeschränkt.

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 vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

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

KPMG AG

Marc Ziegler
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Philipp Hallauer
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 8. März 2012

Finanzkalender 2012

Finanzinformationen

21. März 2012	Veröffentlichung Jahresergebnis 2011
26. April 2012	Generalversammlung 2012
21. August 2012	Veröffentlichung Halbjahresergebnis 2012
18. April 2013	Generalversammlung 2013

Verkehrs- & Kommerzstatistik

11. April 2012	Key Figures März 2012
11. Mai 2012	Key Figures April 2012
12. Juni 2012	Key Figures Mai 2012
11. Juli 2012	Key Figures Juni 2012
13. August 2012	Key Figures Juli 2012
12. September 2012	Key Figures August 2012
11. Oktober 2012	Key Figures September 2012
13. November 2012	Key Figures Oktober 2012
12. Dezember 2012	Key Figures November 2012
14. Januar 2013	Key Figures Dezember 2012

Kontakte

Investor Relations

Michael Ackermann
investor.relations@zurich-airport.com

Corporate Communication

Sonja Zöchling
medien@zurich-airport.com

Zusätzliche Informationen

Weitere Ergebnisse und Finanzinformationen finden Sie unter
www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations

Geschäftsbericht 2011

Der Geschäftsbericht 2011 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch. Für Bestellungen wenden Sie sich an die oben genannte Investor Relations E-Mailadresse. Eine elektronische Version finden Sie unter www.flughafen-zuerich.ch/geschaeftsbericht

Impressum

Copyright: Flughafen Zürich AG

Fotografien: Thorsten Futh, Berlin, Markus Bertschi, Zürich

Gestaltung: Hotz Brand Consultants, Steinhausen/Zug, Schweiz

Realisation: gateB AG, Communication Engineering, Steinhausen/Zug, Schweiz

Druck: www.bmdruck.ch

