

2012

GESCHÄFTSBERICHT
DER FLUGHAFEN ZÜRICH AG

Wesentliche Ereignisse

9. Januar

Neue Flughafen-App fürs iPhone

Der Flughafen Zürich bietet eine gratis App für alle iPhone-Nutzer. Damit können sich Reisende, Abholer und Besucher über Flüge, Services sowie die An- und Abreise vom und zum Flughafen informieren. Besitzer eines Smartphones mit einem anderen Betriebssystem nutzen die neue mobile Website.

1. Februar

Inbetriebnahme der provisorischen Schallschutzanlage

Die provisorische Schallschutzanlage am Flughafen Zürich wird in Betrieb genommen. Die Anlage bringt eine massgebliche Reduktion der Lärmbelastung bei Triebwerktests am Boden. Sie dient als Übergangslösung, bis eine neue, geschlossene Schallschutzhalle gebaut ist.

21. Februar

Schutzkonzept für Anwohner im Süden des Flughafens

Die Flughafen Zürich AG erarbeitet ein Schutzkonzept für die Anwohner im Süden des Flughafens. Das Konzept sieht vor, in einem definierten Wohngebiet an den Schlafzimmerfenstern der Liegenschaften automatische Schliessmechanismen einzubauen.

7. März

Hyatt wird Hotelbetreiberin für «The Circle»

Die Flughafen Zürich AG kann mit der Hotelkette Hyatt eine ideale Betreiberin für das Hotelangebot im Grossprojekt «The Circle» am Flughafen Zürich gewinnen.

11. April

Flughafen Zürich erhält Auszeichnung für seine Frachtabfertigung

Der Flughafen Zürich gewinnt für seine Dienstleistungen im Frachtgeschäft den «Air Cargo Excellence Award».

19. April

Baubewilligung für «The Circle» rechtskräftig

Die 30-tägige Rechtsmittelfrist für die Baubewilligung des Grossprojektes «The Circle» der Flughafen Zürich AG ist ohne Rekurse abgelaufen. Damit ist ein weiterer wichtiger Schritt hin zur Realisierung des geplanten Dienstleistungszentrums erfolgt.

20. April

Rating-Erhöhung von A- auf A

Standard & Poor's erhöht das Rating der Flughafen Zürich AG von A- auf A («stable outlook»).

22. Juni

GPS-Anflug auf den Flughafen Zürich: Plangenehmigungsgesuch für Bodenstation eingereicht

Am Flughafen Zürich sind GPS-Anflüge auf die Piste 14 unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Die Flughafen Zürich AG und die Flugsicherungsorganisation Skyguide wollen das satellitengestützte Anflugverfahren weiter optimieren. Deshalb wird beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Plangenehmigungsgesuch für eine Bodenstation eingereicht.

7. August

Flughafen Zürich: Erster Teil Parkplätze bewilligt

Die Flughafen Zürich AG hat im Oktober 2010 beim Bund ein Gesuch für die schrittweise Erhöhung der Parkplätze bis ins Jahr 2020 beantragt. Von den rund 7'100 Parkplätzen wird die erste Tranche bewilligt.

4. September

Staatsvertrag zur Beilegung des Fluglärmkonflikts unterzeichnet

Der von den Verhandlungsdelegationen am 2. Juli 2012 paraphierte Flugverkehr-Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz wird von Bundesrätin Doris Leuthard und Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer unterzeichnet.

14. September

Flughafen Zürich AG erhält Plangenehmigung für Schallschutzhalle

Die Flughafen Zürich AG darf mit dem Bau der geplanten Schallschutzhalle beginnen. Das BAZL hat der Flughafenbetreiberin die entsprechende Plangenehmigung erteilt.

8. Oktober

Flughafen Zürich erneut führender Flughafen Europas

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

15. November

Flughafen Zürich als bester Verkehrsknoten ausgezeichnet

Gemeinsam mit der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG wird der Flughafen Zürich mit dem Preis «FLUX – Goldener Verkehrsknoten» ausgezeichnet. Der Schwerpunkt des Preises liegt auf der Kundeninformation und der Signaletik.

Vorwort	
Aktionärsadresse	4
Flughafen Zürich AG	
Unternehmensporträt	7
Geschäftsentwicklung	
Kennzahlen	14
Ergebnisentwicklung	16
Konzerngeldflussrechnung	21
Segmentberichterstattung	22
Beteiligungen	24
Investitionen	24
Bilanzstruktur	25
Ausblick	25
Airport Zurich Noise Fund	26
Verkehrsentwicklung	28
Aviation	31
Non-Aviation	33
Projektmanagement	35
Mitarbeitende, Gesellschaft und Umwelt	
Flughafen Zürich als Arbeitgeber	40
Gesellschaftliche Verantwortung	42
Hintergrundgespräch	44
Umwelt	46
Corporate Governance	58
Risk Management	66
Finanzbericht	
Konzernrechnung gemäss IFRS	75
Bericht der Revisionsstelle	125
Jahresrechnung gemäss OR	127
Bericht der Revisionsstelle	141

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

Das Geschäftsjahr 2012 war geprägt von betrieblichen Herausforderungen und politischen Entscheidungen. Die Bauprojekte sind auf Kurs, unsere Infrastruktur funktioniert reibungslos und unsere Dienstleistungsstandards genügen höchsten Ansprüchen. Auf diesen Leistungen dürfen wir uns aber nicht ausruhen. Der politische Druck auf unseren Flughafen wird immer stärker. Die Umsetzung des möglichen Staatsvertrages und die Planung des zukünftigen Betriebs des Flughafens Zürich sorgen für viel Gesprächsstoff – und mitunter auch für Aufklärungsbedarf.

In einem anspruchsvollen Geschäftsjahr hat die Flughafen Zürich AG einen Gewinn von CHF 94.7 Mio. erwirtschaftet. Das sind 44.2 % weniger als im Vorjahr. Grund für den Rückgang ist ein einmaliger Sondereffekt, welcher im Geschäftsjahr 2012 greift – die Rückstellung für die Personalvorsorge BVK. Ohne diesen Sondereffekt läge der Gewinn bei CHF 192.0 Mio., was einer Zunahme von 13.1 % entspräche. Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende von CHF 9.50 pro Aktie vor.

Passagierzahlen: Leichtes Wachstum, neuer Rekord

Im Jahr 2012 haben 24.8 Millionen Passagiere den Flughafen Zürich benutzt. Damit wurde der Rekord des Vorjahres um 1.9 % übertroffen, was im Rahmen der prognostizierten Erwartungen liegt. Die Anzahl der Flugbewegungen ging um 3.2 % zurück. Die Flugzeuge waren im Durchschnitt grösser und besser ausgelastet. Während die Zahl der Lokalpassagiere um 1.6 % auf 16.2 Mio. zunahm, stieg die Zahl der Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich um 2.5 % auf 8.5 Mio. Der Transferanteil entwickelte sich von 34.0 % im Jahr 2011 auf 34.2 % im Jahr 2012. Mit dem schrittweisen Abschluss der letzten Bauarbeiten im Airside Center kann den Passagieren wieder ein hochwertiges Einkaufserlebnis geboten werden. Diese Entwicklung wirkte sich auch positiv auf den Umsatz aus. Die Umsätze aus dem Fluggeschäft betrugen CHF 596.4 Mio. (+ 2.9 %), diejenigen des Nicht-Fluggeschäftes liegen mit CHF 352.4 Mio. um 8.2 % über dem Vorjahresniveau.

Reiseprozesse im Zeichen der Effizienz

Die Flughafenbetreiberin strebt stets danach, die Passagierprozesse am Flughafen Zürich zu vereinfachen und effizienter zu gestalten. Im Dock A wurde ein umfassendes automatisches Deboarding in Betrieb genommen. Alle 17 Gates sind mit automatischen Flügeltüren und Bewegungsmeldern ausgestattet und können ohne Personal betrieben werden. Dank dieser Neuerung wird die Passagierabfertigung für die Fluggesellschaften und Dienstleistungsanbieter effizienter

und kostengünstiger. Für seine Nutzerfreundlichkeit sowie die generellen Qualitätsstandards von Produkten und Dienstleistungen erhält der Flughafen Zürich immer wieder Auszeichnungen, zuletzt zum neunten Mal in Folge den «World Travel Award» als «Europe's Leading Airport».

Neue Flugverfahren im Aufwind

Im Rahmen der bereits im Jahr 2011 eingeführten GPS-Anflüge auf die Piste 14 hat die Flughafen Zürich AG beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Plan-genehmigungsgesuch für eine Bodenstation eingereicht. Diese auf dem Flughafenareal platzierte Station soll die Präzision des GPS-Signals zusätzlich erhöhen. Seit 18. Oktober 2012 ist auch ein neues Abflugverfahren gestützt auf Satellitennavigation auf der Piste 34 möglich. Erstmals wird damit in der Schweiz ein Abflugverfahren angewendet, bei dem neu für den Kurvenflug ein Kurvenradius definiert wird. Die satellitengestützte Abflugroute verläuft deckungsgleich mit der bestehenden Abflugroute. Mit diesem neuen Abflugverfahren verspricht man sich eine genauere Routenführung und damit eine Reduktion der Streuung im Kurvenflug.

Lancierung der Gebührenanpassungen

Mit Erlass der Verordnung vom 25. April 2012 wird die Festlegung und Erhebung von Flughafengebühren neu geregelt. Die Umsetzung der Verordnung muss per 1. Januar 2014 erfolgen. Damit liegen wichtige wirtschaftliche Rahmenbedingungen vor, welche der Flughafen Zürich AG wie auch ihren Nutzern höhere Planungssicherheit bringen werden. Bei der künftigen Festlegung der Flugbetriebsgebühren ist ein Vorgehen in zwei Schritten vorgesehen: als erstes wird mit den Nutzern eine Verhandlungslösung angestrebt. Kommt eine solche nicht zustande, reicht die Flughafen Zürich AG dem BAZL einen Gebührenvorschlag ein, welches diesen prüft, nach Ermessen Anpassungen vornimmt und verfügt. Die vorgezogenen Verhandlungen über die Lärmgebühren wurden im Juli 2012 aufgenommen, brachten in der vorgesehenen Frist jedoch keine Einigung. In der Folge reichte die Flughafen Zürich AG am 30. Oktober 2012 einen Lärmgebührenvorschlag beim BAZL ein, welches diesen mit leichten Ergänzungen mittels Verfügung Anfang 2013 genehmigte. Im Februar 2013 wurde gegen diese Verfügung Beschwerde von dritter Seite erhoben, was die Einführung der geplanten Lärmgebühren verzögern könnte.

Langfristige Planung des landseitigen Verkehrs

In den kommenden Jahren wird die Anzahl der Lokalpassagiere voraussichtlich weiter ansteigen und somit wird sich die Parkplatz-Situation verschärfen. Aus diesem Grund hat die Flughafen Zürich AG den schrittweisen Bedarf von zusätzlich 7'100 Parkplätzen bis ins Jahr 2020 ausgewiesen und ein entsprechendes Gesuch eingereicht. In einem ersten Schritt wurde der Bau von 3'059 Parkplätzen bewilligt. Die bis ins Jahr 2020 zusätzlich beantragten Parkplätze sind auf das regionale Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich abgestimmt. Steigt die Zahl der Lokalpassagiere wie erwartet in den kommenden Jahren weiter an, werden die Standorte der restlichen 4'041 beantragten Parkplätze überprüft und die Baugesuche entsprechend ergänzt.

Der Flughafen Zürich hat mit dem Modalsplit verbindliche Vorgaben zur Erhöhung des öffentlichen Verkehrsanteils. In den letzten Jahren wurde dieser Anteil kontinuierlich gesteigert. Für seine Verdienste in Sachen öffentlicher Verkehr wurde der Flughafen Zürich zudem gemeinsam mit der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG mit dem Preis «FLUX – Goldener Verkehrsknoten» ausgezeichnet.

Aufwertung und Optimierung der Infrastruktur

Nach Abschluss der vorgelagerten Teilprojekte startete im Frühling die Hauptbauphase 1 der Aufwertung des Terminals 2. Sie beinhaltet neben neuen Ankunfts- und Check-in-Anlagen in der südlichen Hälfte auch den Anschluss an die Gepäcksortieranlage, neue Fassaden im Süden und Osten sowie neue Büroräumlichkeiten. Auch auf dem Vorfeld wird gebaut. Im Bereich Werft fallen aufgrund der neuen Schallschutzhalle grössere Vorfeldflächen weg. Die Flughafenbetreiberin plant deshalb eine Erweiterung der Vorfeldflächen im westlichen Teil des Flughafens Zürich. Es handelt sich um eines der letzten noch vorhandenen aviatischen Entwicklungsgebiete am Flughafen Zürich. Das Gesuch für die sogenannte «Zone West» wurde im März 2012 beim BAZL eingereicht.



Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates



Thomas E. Kern
Vorsitzender der Geschäftsleitung

«The Circle» in entscheidender Phase

Die Flughafen Zürich AG konnte im März 2012 mit dem internationalen Hotelunternehmen Hyatt eine langfristige Vereinbarung erzielen, welche auf einer Fläche von rund 45'000 m² den Betrieb zweier Hotels mit insgesamt 550 Zimmern und einem Kongressbereich für bis zu 1'500 Personen vorsieht. Mit der Belegung von rund einem Viertel der verfügbaren Gesamtnutzfläche und der rechtskräftigen Baubewilligung sind zwei wichtige Schritte hin zur Realisierung des geplanten Dienstleistungszentrums erfolgt. Sind alle weiteren Voraussetzungen erfüllt und ist die Finanzierung gesichert, beginnen voraussichtlich im Jahr 2014 die Bauarbeiten. Die Eröffnung einer ersten Etappe ist für Ende 2017 vorgesehen.

Politische Rahmenbedingungen

Am 4. September 2012 unterzeichneten Bundesrätin Doris Leuthard und der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer den Staatsvertrag zum Flugverkehr. Die Zustimmung durch die Parlamente beider Staaten vorausgesetzt, tritt der Staatsvertrag spätestens per 1. Januar 2020 in Kraft. Allerdings hat Deutschland den Ratifikationsprozess im November 2012 ausgesetzt. Es ist nun Aufgabe des Bundes, Aufklärungsarbeit zu leisten und die Ratifizierung voranzutreiben. Die Flughafen Zürich AG setzt sich für die Ratifizierung durch die Schweiz ein, um Rechtssicherheit zu erlangen und um das Risiko einer einseitigen Verschärfung zu minimieren.

Auch im SIL-Prozess steht ein wichtiger Entscheid an. Der SIL ist das Raumplanungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Er wird Planungs- und Rechtssicherheit sowohl für die Bevölkerung als auch für uns als Flughafenbetreiberin schaffen. Deshalb ist es von zentraler Bedeutung, dass der SIL-Prozess schnell abgeschlossen wird. Sollten wegen des Staatsvertrages Verzögerungen entstehen, ist eine Teilfestsetzung erwünscht und sinnvoll.

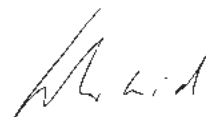
Ausblick auf das kommende Geschäftsjahr

Die Flughafen Zürich AG ist für die Zukunft gut gerüstet. Das Unternehmen erwartet aber aufgrund des schwer einschätzbaren europäischen Luftverkehrsmarktes sowie aufgrund der Unsicherheit der wirtschaftlichen Entwicklung ein Passagievolumen, welches nur moderat über demjenigen des Jahres 2012 liegen wird.

Dank

Die Nachfrage nach direkten Verbindungen aus der Schweiz zu den wichtigsten Metropolen dieser Welt ist ungebrochen. Ein Dankeschön gebührt daher allen, die sich auch im Jahr 2012 für die Entwicklung und das Wohlergehen des Unternehmens und des Flughafens Zürich eingesetzt haben. Mit einem wachsamen Auge auf die Entwicklung des Tagesgeschäftes und einer langfristigen und umsichtigen Planung wappnen wir uns für die Zukunft.

Zürich-Flughafen, 7. März 2013



Andreas Schmid
Präsident des
Verwaltungsrates



Thomas E. Kern
Vorsitzender der
Geschäftsleitung

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.

Als gemischtwirtschaftliches, börsenkotiertes Unternehmen betreibt die Flughafen Zürich AG im Auftrag des Bundes die bedeutendste Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz – den Flughafen Zürich. Der Kernauftrag lautet, die Nachfrage nach Direktverbindungen zu den wichtigsten Metropolen der Welt zu befriedigen. 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 1'600 Mitarbeitende.



Struktur

Die Flughafen Zürich AG sorgt mit ihren vier Geschäftsbereichen für ein Maximum an Sicherheit, Qualität und Leistungsfähigkeit.

Operations

Operations ist für den Betrieb des Flughafens Zürich zuständig. In diesem Bereich werden alle Aktivitäten und Abläufe für einen sicheren, qualitativ hochstehenden und effizienten Flugbetrieb erbracht und koordiniert. Dazu gehören alle passagierbezogenen Flugprozesse bei Abflug, Ankunft und Transfer, das Frachthandling, die Standplatzzuteilung und Rollverkehrsführung sowie Safety und Security. Der reibungslose Ablauf wird durch den Einbezug aller Partner in einem zentralen Steuerungsgremium – dem Airport Steering – gewährleistet. Das Aviation Marketing unterstützt den nachfrageorientierten Verkehrszuwachs bei Drittairlines. Der Bereich Operations ist weiter für die Entwicklung, den Bau sowie für den Betrieb des 880 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 sicher und setzt sich beim BAZL für möglichst gute Rahmenbedingungen ein.

Marketing & Real Estate

Der Bereich Marketing & Real Estate ist verantwortlich für die Entwicklung, den Bau sowie die renditeorientierte Bewirtschaftung der Hochbauten am Flughafen Zürich. Der Bereich gestaltet luft- und landseitig attraktive Einkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungsplattformen sowie Büroflächen. Weitere Aufgaben sind die Betreuung der für den Flugbetrieb und die Hochbauten notwendigen technischen Anlagen, das infrastrukturelle Facility Management, die Gesamtverantwortung für alle landseitigen Verkehrsträger und Parkplätze, die Landgeschäfte sowie die übergeordnete Vermarktung und Markenbildung des Flughafens Zürich.

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

Services

Zum Bereich Services gehören sämtliche Unternehmensdienstleistungen, die für die ablauforganisatorischen Prozesse der Flughafen Zürich AG verantwortlich sind. Dazu zählen unter anderem das Personalwesen, das Beschaffungswesen sowie die Rechtsabteilung, welche auch die Lärmentschädigungsverfahren abwickelt. Die Abteilungen Public Affairs und Corporate Communication vertreten die politischen Anliegen der Flughafen Zürich AG und stellen die zielgruppengerechte Kommunikation gegen aussen sicher. Die Abteilung Lärmmanagement & Anwohnerschutz ist verantwortlich für die Umsetzung des Schallschutzprogrammes und überwacht die Einhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugwege. Die Abteilung Umweltschutz bearbeitet alle Aspekte rund um die Themen Luft und Klima, Ressourcen und Biosphäre. Die Informatik ist für die gesamte Datenverarbeitung und Kommunikationsvernetzung verantwortlich. Sie bietet zudem in den Informatikgeschäftsfeldern technologische Leistungen und Lösungen für die am Flughafen Zürich ansässigen Unternehmen an.



Strategie

Die Strategie ist der Wegweiser, welcher uns über Projekte und Massnahmen zu den massgebenden Zielen führt:

- Erfüllung des Konzessionsauftrages (Tor der Schweiz zur Welt)
- Steigerung des Unternehmenswertes

Wir (Flughafen Zürich AG) erfüllen den Konzessionsauftrag und steigern den Unternehmenswert, indem wir

- unsere Ressourcen (Mitarbeitende, Infrastruktur, Finanzen) nachhaltig einsetzen und die Handlungsspielräume optimal nutzen,

- die Verkehrsdrehscheibe als qualitativ hochwertigen Hub ständig weiterentwickeln, dabei Sicherheit gewährleisten und die beste Nutzung der verfügbaren Infrastruktur und Technologie anstreben,
- mit dem Begegnungszentrum (Immobilien, Kommerz, Dienstleistungen) den Flugbetrieb ergänzen, die «Faszination Fliegen» erlebbar machen und Erträge generieren, welche es erlauben, das Gesamtsystem Flughafen Zürich auf hohem Qualitätsniveau weiterzuentwickeln,
- unsere Kompetenz und Erfahrung bei Projekten im In- und Ausland so einsetzen, dass dadurch mittel- und langfristig neue Ertragsquellen erschlossen werden.

Langfristige Schwerpunkte

Um ihren Auftrag wahrzunehmen und ihre Vision umzusetzen, hat die Flughafen Zürich AG in ihrer Strategie zehn langfristige Schwerpunkte festgelegt. Sie gelten als Grundlage für die erfolgreiche Weiterentwicklung des Unternehmens.

1. Konsequente Konsumenten- und Qualitätsorientierung
2. Erhalt der unternehmerischen Flexibilität
3. Wahrnehmung der Führungsrolle am Flughafen Zürich
4. Erweiterung und weitere Vernetzung der Verkehrsdrehscheibe
5. Stärkung des Begegnungszentrums durch innovative Projekte mit hoher Anziehungskraft
6. Ausbau und Stärkung der Projektleistung im In- und Ausland
7. Einsatz für optimale Rahmenbedingungen
8. Zielgerichtete Personalführung und zielgerichteter Mitarbeitereinsatz
9. Stärkung der finanziellen Basis und solide Wertvermehrung
10. Differenzierung durch Schweizer Kernwerte – «Swissness»

Unternehmenswerte und Kultur

Basierend auf ihrer Tradition und fokussiert auf ihre Vision hat die Flughafen Zürich AG starke Unternehmenswerte definiert. Sie prägen jedes Handeln und gelten als Grundlage für eine nachhaltige Geschäftstätigkeit. Das Verhalten aller Mitarbeitenden ist zielgerichtet und geprägt durch Loyalität, Offenheit, Respekt und Disziplin.

Drei Werte erhalten eine besonders wichtige Bedeutung:

«Schweizerisch»

Jeder Handgriff sitzt, Sicherheit und Perfektion werden gross geschrieben. Die Qualität richtet sich konsequent nach den Bedürfnissen der Konsumenten, wobei Pünktlichkeit und Verlässlichkeit als Grundvoraussetzung gelten. Details sind genauso wichtig wie der Blick und das Verständnis für das Ganze. Kurz gesagt: schweizerisch durch und durch. Das ist die Flughafen Zürich AG, die als Aushängeschild des kleinen, feinen Landes im Herzen Europas für ein herzliches Willkommen sorgt und sich als zuverlässige Partnerin in aller Welt einen Namen gemacht hat.

«Aufmerksam»

Das Lächeln kommt von Herzen. Genauso wie der Wille, sich mit Leidenschaft um die Bedürfnisse und die Wünsche von Kunden und Partnern zu kümmern. In jedem Moment für die genau richtige Lösung zu sorgen, gehört zu den Grundsätzen, die immer wieder aufs Neue gelebt werden. Aufmerksamkeit bedeutet für die Flughafen Zürich AG, sich sowohl den kleinen Dingen im Alltag anzunehmen wie sich den grossen Herausforderungen im Fluggeschäft und in der Gesellschaft zu stellen.

«Entschlossen»

Die Flughafen Zürich AG agiert mutig und entschlossen. Dabei setzt sie mit ihrer hohen Dienstleistungsqualität im direkten Umfeld wie auch in der gesamten Branche neue Massstäbe. Aktiv und dynamisch werden die gesetzten Ziele angegangen und umgesetzt – und dies mit grosser Effizienz und klarer Fokussierung. Finger-spitzengefühl und Durchsetzungswille prägen das Handeln, wobei immer das Wohl von Mitarbeitenden, Kunden, Partnern und Aktionären im Zentrum steht.

Nachhaltigkeitsverpflichtung

Das untenstehende Nachhaltigkeitsverständnis der Flughafen Zürich AG orientiert sich am dreidimensionalen Ansatz der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, der ökologischen Verantwortung und der gesellschaftlichen Solidarität. Dieser Ansatz gilt über das ganze 3-Säulen-Geschäftsmodell mit der internationalen Verkehrsdrehscheibe, dem Begegnungszentrum sowie der Projektentwicklung im In- und Ausland.

«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, Partner, Kunden und Besucher schaffen und einen umfassenden Austausch mit der Nachbarschaft sicherstellen.»



8

NEUE GESCHÄFTE WURDEN 2012
IM NICHT ÖFFENTLICHEN BEREICH
ERÖFFNET (INKL. RESTAURANT MARCHÉ
BAKERY UND SPRÜNGLI CAFÉ).

224'080

LUXEMBURGERLI WURDEN 2012 AM
FLUGHAFEN ZÜRICH VERKAUFT.

1'390

QUADRATMETER BETRÄGT DIE
VERKAUFSFLÄCHE DES FLÄCHENMÄSSIG
GRÖSSTEN GESCHÄFTS IM NICHT
ÖFFENTLICHEN BEREICH. DIES IST DER
TAX & DUTY FREE-SHOP LEVEL 1.

14'000

QUADRATMETER (INKL. GATE-BEREICHE)
BETRÄGT DIE GESAMT-VERKAUFS-
FLÄCHE ALLER GESCHÄFTE IM
NICHT ÖFFENTLICHEN BEREICH.

50'000

BESUCHER HATTE DAS SPRÜNGLI CAFÉ
IM JAHR 2012.



Kennzahlen (2-Jahres-Vergleich)

(CHF in 1'000)	2012	2011 ¹⁾	Veränderung in %
Erträge	948'820	905'404	4.8
davon Aviation-Erträge	596'411	579'613	2.9
davon Non-Aviation-Erträge	352'409	325'791	8.2
Betriebskosten	-558'143	-421'462	32.4
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	390'677	483'942	-19.3
EBITDA-Marge (in %)	41.2	53.5	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	171'936	282'731	-39.2
EBIT-Marge (in %)	18.1	31.2	
Konzerngewinn	94'732	169'845	-44.2
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	439'920	438'899	0.2
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-185'046	-449'688	-58.9
Investiertes Kapital per 31.12. ²⁾	3'383'681	3'212'552	5.3
Ø Investiertes Kapital ²⁾	3'298'117	3'090'595	6.7
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	4.1	7.3	
Eigenkapital per 31.12.	1'859'803	1'801'777	3.2
Eigenkapitalrendite (in %)	5.2	9.7	
Eigenkapitalquote (in %)	45.7	47.2	
Finanzschulden (netto) ³⁾	826'230	1'012'051	-18.4
Finanzschulden (netto) / EBITDA	2.11x	2.09x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	24'802'400	24'337'954	1.9
Anzahl Flugbewegungen	270'027	279'001	-3.2
Fracht in Tonnen	418'751	415'035	0.9
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'365	1'321	3.3
Anzahl Mitarbeiter per 31.12.	1'615	1'570	2.9
Kennzahlen für den Aktionär			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	
Dividende (vorgeschlagen / ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	9.50	9.50	0
Dividendenbetrag (CHF in 1'000)	58'334	58'334	0
Payout Ratio (in %)	61.6	34.3	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	302.88	293.43	3.2
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	15.52	27.67	-43.9
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	15.51	27.65	-43.9
Aktienkurs (in CHF)			
Höchst	432.50	402.50	7.5
Tiefst	316.00	276.50	14.3
	Valoren-		
	nummer	SIX Symbol	Reuters
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	1056796	FHZN	FHZN.S

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.²⁾ Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital sowie die Marktwerte der Absicherungsinstrumente.³⁾ Die Finanzschulden (netto) beinhalten das verzinsliche Fremdkapital sowie die Marktwerte der Absicherungsinstrumente reduziert um flüssige Mittel sowie verzinsliche kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.

Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss

Die Flughafen Zürich AG refinanziert sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Kosten verursachergerecht über Lärmgebühren. Die Lärmgebühren sind zweckgebunden. Ein allfälliger Gebührenüberschuss müsste, nach Auszahlung sämtlicher Lärmkosten, an die Gebührenzahler 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. Die nachfolgenden Kennzahlen wurden um alle wesentlichen Lärmpositionen der Erfolgsrechnung und der Bilanz korrigiert.

(CHF in 1'000)	2012	2011 ¹⁾	Veränderung in %
Erträge	896'764	856'817	4.7
davon Aviation-Erträge	544'355	531'026	2.5
davon Non-Aviation-Erträge	352'409	325'791	8.2
Betriebskosten	-554'332	-417'197	32.9
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	342'432	439'620	-22.1
EBITDA-Marge (in %)	38.2	51.3	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	131'440	245'472	-46.5
EBIT-Marge (in %)	14.7	28.6	
Konzerngewinn	80'590	149'351	-46.0
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	414'262	400'242	3.5
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-173'283	-412'127	-58.0
Investiertes Kapital per 31.12. ²⁾	3'193'750	3'036'763	5.2
Ø Investiertes Kapital ²⁾	3'115'257	2'925'054	6.5
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	3.4	6.7	
Eigenkapital per 31.12.	1'669'872	1'625'988	2.7
Eigenkapitalrendite (in %)	4.9	9.5	
Eigenkapitalquote (in %)	47.8	49.9	
Finanzschulden (netto) ³⁾	1'107'886	1'257'253	-11.9
Finanzschulden (netto) / EBITDA	3.24x	2.86x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	24'802'400	24'337'954	1.9
Anzahl Flugbewegungen	270'027	279'001	-3.2
Fracht in Tonnen	418'751	415'035	0.9
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'354	1'310	3.4
Anzahl Mitarbeiter per 31.12.	1'604	1'559	2.9
Kennzahlen für den Aktionär			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	
Dividende (vorgeschlagen / ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	9.50	9.50	0
Dividendenbetrag (CHF in 1'000)	58'334	58'334	0
Payout Ratio (in %)	72.4	39.1	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	271.95	264.80	2.7
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	13.20	24.33	-45.7
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	13.19	24.31	-45.7

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

²⁾ Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital sowie die Marktwerte der Absicherungsinstrumente.

³⁾ Die Finanzschulden (netto) beinhalten das verzinsliche Fremdkapital sowie die Marktwerte der Absicherungsinstrumente reduziert um flüssige Mittel sowie verzinsliche kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.

Ergebnisentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich die **Erträge** von CHF 905.4 Mio. auf CHF 948.8 Mio. (+4.8 %). Zum Wachstum beigetragen haben sowohl das aviatische wie auch das nicht aviatische Geschäft.

Von den Gesamterträgen entfallen rund 63 % auf **Aviation-Erträge**, welche im Berichtsjahr CHF 596.4 Mio. (+2.9 %) betrugen. Nachstehend sind die wichtigsten Ertragspositionen kommentiert.

(CHF in 1'000)	2012	2011	Veränderung in %
Passagiergebühren	199'636	195'555	2.1
PRM-Gebühren	11'104	11'200	-0.9
Landegebühren	85'954	84'527	1.7
Emissionsgebühren	3'222	3'150	2.3
Parkgebühren	6'675	6'100	9.4
Treibstoffgebühren	7'164	7'039	1.8
Frachterträge	7'623	7'817	-2.5
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	29'574	29'047	1.8
Flugzeug-Energieversorgungsanlage	12'906	11'134	15.9
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling Agents)	4'697	4'397	6.8
Übrige Erträge	14'803	12'521	18.2
Total Erträge Aviation Flugbetrieb	383'358	372'487	2.9
Sicherheitsgebühren	160'039	157'310	1.7
Rückerstattung Sicherheitskosten	958	1'229	-22.1
Total Erträge Aviation Sicherheit	160'997	158'539	1.6
Lärmgebühren	52'056	48'587	7.1
Total Erträge Aviation Fluglärm	52'056	48'587	7.1
Total Aviation-Erträge	596'411	579'613	2.9

Die Erträge aus den **Passagier- und Sicherheitsgebühren** erhöhten sich entsprechend der positiven Entwicklung der Passagierzahlen auf CHF 199.6 Mio. beziehungsweise CHF 160.0 Mio.

Trotz rückläufiger Flugbewegungen (-3.2 %) konnten die **Landegebühren** auf CHF 86.0 Mio. (+1.7 %) gesteigert werden, was auf den erneuten Anstieg des durchschnittlichen Abfluggewichts (MTOW) pro Flugzeug zurückzuführen ist.

Deutlich überproportional stiegen die Einkünfte aus **Lärmgebühren**. Sie betrugen im Berichtsjahr CHF 52.1 Mio. (+7.1 %) und setzen sich aus Passagier-Lärmgebühren, lärmabhängigen Landegebühren und Nachtrandstunden-Zuschlägen zusammen. Der Grund für den überproportionalen Ertragsanstieg ist die plangemäss erfolgte, neue Aufteilung der Lärmgebühren zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich von 76 % zu 24 % (bisher 72 % zu 28 %). Seit dem 1. Juli 2008 werden die Erträge aus Lärmgebühren zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich zwecks Finanzierung von formellen Enteignungsentschädigungen aufgeteilt.

Die **Non-Aviation-Erträge** konnten um 8.2 % auf CHF 352.4 Mio. gesteigert werden und machten damit im Berichtsjahr einen Anteil von rund 37 % an den Gesamterträgen aus.

(CHF in '000)	2012	2011	Veränderung in %
Retail, Tax & Duty Free	87'425	75'167	16.3
Food & Beverage	14'275	13'631	4.7
Werbeflächen und Promotion	16'749	15'070	11.1
Parkingerträge	67'097	65'863	1.9
Übrige Kommerzerträge	12'369	12'668	-2.4
Total Kommerz- und Parkingerträge	197'915	182'399	8.5
Mieterträge und Pachtzinsen	94'531	88'905	6.3
Energie- und Nebenkostenverrechnung	26'833	25'236	6.3
Reinigung	3'919	3'521	11.3
Dienstleistungserträge	2'478	3'023	-18.0
Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	127'761	120'685	5.9
Kommunikationsdienstleistungen	14'839	13'587	9.2
Consultingerträge	1'335	2'062	-35.3
Übrige Dienstleistungen und Diverses	10'559	7'058	49.6
Erträge aus Dienstleistungen	26'733	22'707	17.7
Total Non-Aviation-Erträge	352'409	325'791	8.2

Bei den umsatzabhängigen Erträgen in den **Bereichen Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage** konnte im Berichtsjahr eine Steigerung um 16.3 % beziehungsweise um 4.7 % erreicht werden. Hauptgrund für diese Ertragszunahme ist die substanzielle Flächenerweiterung auf der Luftseite.

Insgesamt betrugen die Umsätze aller Shop- und Restaurantbetreiber am Flughafen Zürich CHF 517.2 Mio. (+7.9 %), was wiederum durchschnittlichen Ausgaben pro abfliegenden Passagier von CHF 41.70 (Vorjahr CHF 39.40) entspricht.

(CHF in '000)	2012	2011	Veränderung in %
Umsatzentwicklung der Kommerzpartner (CHF in Mio.)	517.2	479.2	7.9
Konzessionseinnahmen Flughafen Zürich AG			
Retail, Tax & Duty Free	87'425	75'167	16.3
Food & Beverage	14'275	13'631	4.7
Durchschnittliche Ausgabe pro abfliegenden Passagier (in CHF)	41.70	39.40	5.9

Der Zuwachs bei den **Erträgen aus dem Parking** um 1.9 % auf CHF 67.1 Mio. ist vorwiegend auf Preiserhöhungen im nicht öffentlichen Parking zurückzuführen.

Im Bereich der **Liegenschaftsbewirtschaftung** konnten Erträge von insgesamt CHF 127.8 Mio. (+5.9 %) erwirtschaftet werden. Die **Mieterträge und Pachtzinsen** wurden im Vergleich zum Vorjahr um CHF 5.6 Mio. (+6.3 %) gesteigert, was einerseits auf die Vermietung von neuen zusätzlichen Flächen und andererseits auf eine weitere Reduktion der Flächenleerstände zurückzuführen ist. Ähnlich entwickelten sich die Erträge aus der Weiterverrechnung von **Energie- und Nebenkosten**, welche im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls um 6.3 % auf CHF 26.8 Mio. angestiegen sind.

Im Berichtsjahr konnten die **Erträge aus Dienstleistungen** insgesamt um rund CHF 4.0 Mio. (+17.7 %) auf CHF 26.7 Mio. gesteigert werden. Dazu beigetragen haben unter anderem höhere Erträge aus Kommunikationsdienstleistungen sowie höhere Erträge aus der Zuschauerterrasse auf dem Dock B.

Geschäftsentwicklung | Ergebnisentwicklung

Die **Betriebskosten** nahmen im Berichtsjahr durch einen Sonder-effekt um 32.4 % von CHF 421.5 Mio. auf CHF 558.1 Mio. zu. Dieser starke Anstieg ist primär auf die erfolgswirksame Ersterfassung des neuen Anschlussvertrages mit der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK) zurückzuführen. Unter dem neuen Anschluss-vertrag trägt die Flughafen Zürich AG an die Sanierung der BVK bei. Zudem kann angesichts des Umstandes, dass die BVK ab dem Jahr 2014 eine eigene Rechtspersönlichkeit erhält und daher keine unselbständige Anstalt des kantonalen öffentlichen Rechts mehr ist, nicht mehr mit dem dauerhaften Fortbestand (Perennität) dieser

Vorsorgeeinrichtung gerechnet werden. Beide Aspekte führten dazu, dass der Vorsorgeplan der Flughafen Zürich AG neu als leistungs-orientierter Plan nach IAS 19 und nicht mehr wie bisher als beitrags-orientierter Plan klassifiziert und in den Büchern ausgewiesen wird. Diese Ersterfassung, welche erfolgswirksam dem Personalaufwand belastet wurde, führte im Wesentlichen zur Erhöhung der Verpflich-tungen der Leistungen an Arbeitnehmer in der Bilanz der Flughafen Zürich AG. Unter Ausklammerung des entsprechenden Effekts von rund CHF 121.9 Mio. würden die Betriebskosten CHF 436.2 Mio. betragen, was einem Anstieg von 3.5 % entspräche.

(CHF in 1'000)	2012	2011 ¹⁾	Veränderung in %
Personalaufwand	290'116	163'543	77.4
Polizei und Sicherheit	115'347	118'040	-2.3
Energie und Abfall	26'109	23'888	9.3
Unterhalt und Material	42'758	39'400	8.5
Andere Betriebskosten	51'953	49'499	5.0
Verkauf, Marketing, Verwaltung	41'618	39'127	6.4
Aktivierter Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto	-9'758	-12'035	-18.9
Total Betriebskosten	558'143	421'462	32.4

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Einflussgrössen des höheren Personalaufwandes dargestellt:

(CHF in Mio.)		
Personalaufwand 2011 (publiziert)		162.5
Anpassung aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011)	ca.	1.1
Anpassung Basissaläre	ca.	2.5
Tiefere ergebnisabhängige, variable Lohnanteile (Geschäftsleitung / Kader)	ca.	-0.7
Abnahme Rückstellung für Ferien- und Überzeitguthaben	ca.	-0.1
Höherer übriger Personalaufwand (u. a. externe Aushilfen)	ca.	2.9
Erfolgswirksame Anpassung der Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	ca.	121.9
Personalaufwand 2012		290.1

Per 31. Dezember 2012 beschäftigte die Flughafen Zürich AG 1'615 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.2011: 1'570), das entspricht 1'365 Vollzeitstellen (31.12.2011: 1'321). Der höhere Personalbestand ist im Wesentlichen auf die Ende 2011 in Betrieb genommenen neuen Infrastrukturen (Dock B und Sicherheitskontrollgebäude) zurückzuführen.

Die Kosten der Flughafen Zürich AG für **Polizei und Sicherheit** sind trotz höherer Passagierzahlen um 2.3 % auf CHF 115.3 Mio. gesunken. Dieser Rückgang ist auf die erwarteten Effizienzgewinne im Zusammenhang mit der Einführung der zentralisierten Sicherheitskontrolle sowie auf eine optimierte Einsatzplanung zurückzuführen.

(CHF in 1'000)	2012	2011	Veränderung in %
Kantonspolizei Zürich	94'978	97'620	-2.7
Sicherheitskosten durch Dritte	20'369	20'420	-0.2
Total Polizei und Sicherheit	115'347	118'040	-2.3

Höhere Elektrizitäts- und Brennstoffkosten sowie der Mehrverbrauch von zusätzlichen Infrastrukturen führten dazu, dass die Kosten für **Energie und Abfall** um 9.3 % von CHF 23.9 Mio. auf CHF 26.1 Mio. anstiegen.

Die Kosten für **Unterhalt und Material** liegen im Berichtsjahr mit CHF 42.8 Mio. (CHF +3.4 Mio. oder +8.5 %) deutlich über dem Wert des Vorjahres. Gründe sind einerseits ein höherer Verbrauch an Enteisermitteln infolge der Witterung während der Wintermonate 2012. Andererseits konnten im Bereich des Hochbaus Unterhaltsarbeiten fortgesetzt werden, welche 2011 aufgrund der in Betrieb genommenen Grossprojekte im Rahmen von «Zürich 2010» plan- gemäss zurückgestellt wurden. Im Mehrjahresvergleich liegen die Kosten für Unterhalt und Material im abgelaufenen Geschäftsjahr in etwa im Durchschnitt.

Mit CHF 52.0 Mio. liegen die Aufwände für **andere Betriebskosten** um 5.0 % über dem Vorjahr. Der Anstieg begründet sich insbesondere durch höhere PRM-Kosten (Kosten für die Betreuung von Passagieren mit reduzierter Mobilität), was auf eine deutliche höhere Anzahl betreuter Passagiere (+13 %) im Berichtsjahr zurückzuführen ist.

Die Aufwendungen für **Verkauf, Marketing und Verwaltung** liegen mit CHF 41.6 Mio. über dem Vorjahreswert von CHF 39.1 Mio. (+6.4 % oder CHF +2.5 Mio.). Die Zunahme ist unter anderem durch höhere Kosten für Studien und externe Unterstützung begründet.

Im Geschäftsjahr 2012 fiel die Nettoposition **Aktiviert Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen** rund CHF 2.3 Mio. (-18.9 %) tiefer aus als im Vorjahr. Grund dafür sind unter anderem weniger Eigenleistungen, welche im Vorjahr aufgrund der Fertigstellung und Inbetriebnahme von «Zürich 2010» ausserordentlich hoch waren.

(CHF in 1'000)	2012	2011 ¹⁾	Veränderung in %
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	390'677	483'942	-19.3
Abschreibungen und Amortisationen	-218'741	-201'211	8.7
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	171'936	282'731	-39.2
Finanzergebnis	-56'969	-73'451	-22.4
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften	2'401	1'390	72.7
Ertragssteuern	-22'636	-40'825	-44.6
Konzerngewinn	94'732	169'845	-44.2

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Das **Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)** beträgt CHF 390.7 Mio. und liegt CHF 93.3 Mio. unter dem Wert des Vorjahres (CHF 483.9 Mio.). Bereinigt um die erfolgswirksame Erfassung der Kosten für Leistungen an Arbeitnehmer im Zusammenhang mit dem neuen Anschlussvertrag mit der BVK (siehe dazu Erläuterungen im vorgehenden Abschnitt Betriebskosten) konnte das EBITDA um 5.9 % auf CHF 512.6 Mio. gesteigert werden. Die bereinigte EBITDA-Marge konnte mit 54.0 % gegenüber dem Vorjahr (53.5 %) nochmals leicht gesteigert werden.

Mit CHF 218.7 Mio. liegen die **Abschreibungen und Amortisationen** rund CHF 17.5 Mio. über dem Vorjahr. Diese Zunahme ist hauptsächlich auf die neuen Infrastrukturen, welche Ende 2011 in Betrieb genommen wurden, zurückzuführen.

Das tiefere EBITDA-Ergebnis sowie die höheren **Abschreibungen und Amortisationen** führten zu einem Rückgang des Betriebsergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) von CHF 282.7 Mio. auf CHF 171.9 Mio. (-39.2 %).

Das **Finanzergebnis** fiel mit CHF 57.0 Mio. um CHF 16.5 Mio. oder 22.4 % tiefer aus als im Vorjahr. Dabei konnten die ordentlichen Zinskosten gegenüber dem Vorjahr leicht reduziert werden. Der Grund für den substanziellen Rückgang liegt jedoch insbesondere in der erfolgswirksamen Erfassung eines Bewertungsgewinnes auf dem Japanese Private Placement, welches teilweise kompensiert wurde durch einen wesentlich höheren Finanzaufwand für die Aufzinsung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen. Das tiefere Zinsniveau und die per Bilanzstichtag tieferen Refinanzierungskosten der Flughafen Zürich AG haben zu einer für die Bewertung der Rückstellung notwendigen Reduktion des Diskontierungszinssatzes von 2.5 % auf 1.2 % geführt, was zu einem entsprechend höheren Finanzaufwand geführt hat.

Der **Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften** basiert im Berichtsjahr auf den Gewinnanteilen an der Betreibergesellschaft des indischen Flughafens in Bengaluru (Bangalore International Airport Ltd., BIAL) und dem Beteiligungsportfolio in Lateinamerika.

Geschäftsentwicklung | Ergebnisentwicklung

Der **Konzerngewinn** in Höhe von CHF 94.7 Mio. liegt um 44.2 % unter dem Vorjahreswert. Bereinigt um die erfolgswirksame Erst-erfassung des neuen Anschlussvertrages mit der Pensionskasse BVK (siehe dazu Erläuterungen im vorgehenden Abschnitt Betriebskosten) würde der Konzerngewinn CHF 192.0 Mio. (+13.1 %) betragen.

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Aus-schüttung einer Dividende von CHF 9.50 (Vorjahr CHF 9.50) 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 14 und 15 sind die Kennzahlen inklusive und exklusive Lärm dargestellt.

(CHF in 1'000)	2012 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	2012 ohne Fluglärm	2011 ¹⁾ mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	2011 ¹⁾ ohne Fluglärm
Aviation-Erträge	596'411	-52'056	544'355	579'613	-48'587	531'026
Non-Aviation-Erträge	352'409	0	352'409	325'791	0	325'791
Total Erträge	948'820	-52'056	896'764	905'404	-48'587	856'817
Betriebskosten	-558'143	3'811	-554'332	-421'462	4'265	-417'197
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	390'677	-48'245	342'432	483'942	-44'322	439'620
EBITDA-Marge (in %)	41.2		38.2	53.5		51.3
Abschreibungen und Amortisationen	-218'741	7'749	-210'992	-201'211	7'063	-194'148
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	171'936	-40'496	131'440	282'731	-37'259	245'472
EBIT-Marge (in %)	18.1		14.7	31.2		28.6
Konzerngewinn	94'732	-14'142	80'590	169'845	-20'494	149'351
Konzerngewinn in % der Erträge	10.0		9.0	18.8		17.4

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Konzerngeldflussrechnung

Der Geldzufluss aus operativer Geschäftstätigkeit hat gegenüber dem Vorjahr (CHF 438.9 Mio.) leicht zugenommen und beträgt für das Berichtsjahr CHF 439.9 Mio. Der Geldzufluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm beträgt dabei CHF 25.7 Mio. (Vorjahr CHF 38.7 Mio.).

Der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit verminderte sich im Wesentlichen aufgrund der reduzierten Bautätigkeit sowie der Rückzahlung von Festgeldern mit einer Laufzeit von mehr als 90 Tagen um CHF 264.6 Mio. und beträgt für das Geschäftsjahr 2012 CHF -185.0 Mio. Auf den Geldabfluss aus der Investitionstätigkeit Fluglärm (Nettoinvestitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund) entfallen dabei CHF -11.8 Mio. (Vorjahr CHF -37.6 Mio.).

Der Geldzufluss aus Finanzierungstätigkeit beträgt für das Jahr 2012 CHF 44.3 Mio. (Vorjahr CHF 6.7 Mio.). Im Berichtsjahr wurde dabei eine Anleihe in der Höhe von nominal CHF 300.0 Mio. aufgenommen (Vorjahr Aufnahme von CHF 250.0 Mio.). Weitere wesentliche Geldabflüsse resultierten aus der Amortisation des US Car Park Lease (CHF -56.0 Mio.) sowie des US Private Placement (CHF -73.2 Mio.), aus Zinszahlungen (CHF -60.0 Mio.) sowie aus der Dividendenausschüttung in der Höhe von CHF 57.4 Mio.

Per Ende 2012 verfügt die Gesellschaft über flüssige Mittel in Höhe von CHF 368.7 Mio. (Vorjahr CHF 69.5 Mio.), wovon CHF 27.8 Mio. durch den Airport Zurich Noise Fund gehalten werden.

(CHF in 1'000)	2012	2011	Veränderung in %
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	439'920	438'899	0.2
davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)	25'658	38'657	-33.6
Einnahmen Lärmgebühren	52'044	48'244	7.9
Ausgaben für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	-26'386	-9'587	175.2
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-185'046	-449'688	-58.9
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)	-11'763	-37'561	-68.7
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-87'613	-99'313	-11.8
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	75'850	61'752	22.8
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	44'332	6'672	564.4
Zu- (+) / Abnahme (-) flüssige Mittel	299'206	-4'117	n/a
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	69'512	73'642	-5.6
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln	-5	-13	-61.5
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	368'713	69'512	430.4
davon Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)	27'759	1'101	n/a

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.)	2012	2011 ¹⁾	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	381.3	372.5	2.4
Intersegmentäre Erträge	8.2	12.9	-36.4
Total Erträge	389.5	385.4	1.1
Segmentergebnis (EBIT)	-16.4	52.4	n/a
Total Segmentaktiven	948.0	961.3	-1.4
Abschreibungen und Amortisationen	61.6	59.6	3.4
Total Investitionen	59.1	53.9	9.6
Vollzeitstellen per 31.12.	595	595	0.0

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Mit CHF -16.4 Mio. weist das Segment «Aviation Flugbetrieb» ein negatives Ergebnis aus. In der Vorjahresperiode war das Segmentergebnis mit CHF 52.4 Mio. positiv. Die markante Verschlechterung ist hauptsächlich auf die erfolgswirksam verbuchte Rückstellung für Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer zurückzuführen, welche anteilmässig dem Segment «Aviation Flugbetrieb» belastet

wurde. Der Rückgang der intersegmentären Erträge begründet sich mit der Neuordnung von Primärkosten (ergebnisneutral im Segment «Aviation Flugbetrieb»). Ebenfalls haben die höheren Abschreibungen sowie die Kosten für die Aufwendungen für ein volles Betriebsjahr des Dock B zur Ergebnisverschlechterung beigetragen. Dagegen haben sich die höheren Aviation-Erträge positiv auf das Ergebnis ausgewirkt.

Aviation Sicherheit

(CHF in Mio.)	2012	2011 ¹⁾	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	161.6	158.5	2.0
Intersegmentäre Erträge	0.0	0.0	n/a
Total Erträge	161.6	158.5	2.0
Segmentergebnis (EBIT)	8.6	4.0	115.0
Total Segmentaktiven	37.2	42.2	-11.8
Abschreibungen und Amortisationen	5.5	7.7	-28.6
Total Investitionen	0.9	1.8	-50.0
Vollzeitstellen per 31.12.	16	16	0.0

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Das Segment «Aviation Sicherheit» weist ein um CHF 4.6 Mio. besseres Ergebnis aus und kommt auf CHF 8.6 Mio. zu stehen. Einerseits wirkten sich die höheren Erträge mit Dritten, welche aufgrund des Passagierwachstums zugenommen haben, positiv auf das Ergebnis aus. Andererseits trugen auch die tieferen Kosten für

Polizei und Sicherheit zur Ergebnisverbesserung bei. Teilweise kompensiert wurde dies durch höhere Flächenmietkosten für ein volles Betriebsjahr des Sicherheitskontrollgebäudes.

Aviation Fluglärm

(CHF in Mio.)	2012	2011 ¹⁾	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	52.1	48.6	7.2
Intersegmentäre Erträge	0.0	0.0	n/a
Total Erträge	52.1	48.6	7.2
Segmentergebnis (EBIT)	40.1	37.1	8.1
Total Segmentaktiven	580.1	551.7	5.1
Abschreibungen und Amortisationen	8.0	7.5	6.7
Total Investitionen	87.6	124.2	-29.5
Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	334.4	333.7	0.2
Vollzeitstellen per 31.12.	11	11	0.0

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Im Geschäftsjahr 2012 verbessert sich das Ergebnis im Segment «Aviation Fluglärm» von CHF 37.1 Mio. auf CHF 40.1 Mio. Der Grund für die positive Entwicklung ist nebst dem höheren Verkehrsvolumen die seit dem 1. Januar 2012 neue Aufteilung der Lärmgebühren zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich von 76 % zu 24 % (bisher 72 % zu 28 %).

Die Zunahme der Finanzierungsaufwendungen begründet sich durch den substanziell höheren Finanzaufwand für die Aufzinsung der Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignung.

Non-Aviation

(CHF in Mio.)	2012	2011 ¹⁾	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	353.8	325.8	8.6
Intersegmentäre Erträge	138.9	122.7	13.2
Total Erträge	492.7	448.5	9.9
Segmentergebnis (EBIT)	139.6	189.2	-26.2
Total Segmentaktiven	1'951.2	1'968.9	-0.9
Abschreibungen und Amortisationen	143.6	126.4	13.6
Total Investitionen	116.7	283.4	-58.8
Vollzeitstellen per 31.12.	743	699	6.3

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Das Ergebnis im Segment «Non-Aviation» verschlechtert sich trotz höherer Gesamterträge von CHF 44.2 Mio. auf CHF 139.6 Mio. (Vorjahr: CHF 189.2 Mio.). Die positive Ertragsentwicklung ist insbesondere auf höhere Erträge aus Kommerz und Liegenschaftsbewirtschaftung zurückzuführen. Die intersegmentären Erträge verbesserten sich ebenfalls durch den erstmals für ein ganzes Betriebsjahr verrechneten internen Mietzins für die per 1. Dezember 2011 in Betrieb genommenen Infrastrukturen Dock B und Sicher-

heitskontrollgebäude. Ergebnisverschlechternd hat sich, analog dem Segment «Aviation Flugbetrieb», die erfolgswirksam verbuchte Rückstellung für Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer ausgewirkt. Dies hat in Kombination mit den höheren Abschreibungen zur Ergebnisverschlechterung von CHF 49.6 Mio. geführt.

Der Rückgang bei den Investitionen ist mit dem Abschluss des Investitionsprogramms «Zürich 2010» begründet.

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 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 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 Anfang 2013 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.

Nach der abgeschlossenen strukturellen Optimierung werden die Beteiligungen an den Konzessionsgesellschaften für die chilenischen Flughäfen in Antofagasta, Puerto Montt und Iquique von A-port Chile S.A. mit Sitz in Santiago de Chile sowie am Hato International Airport in Curaçao durch Companhia de Participações Aeroportuárias 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. Es haben verschiedene Schriftenwechsel zwischen der Flughafen Zürich AG und der Bolivarischen Republik Venezuela stattgefunden. Das Hearing vor dem ICSID in Washington ist im Juni 2013 vorgesehen. Die Beteiligung wurde im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

Investitionen

Unter Berücksichtigung der Lärmthematik wurden im Jahr 2012 CHF 264.3 Mio. investiert gegenüber CHF 463.3 Mio. im Vorjahr. Die Investitionen in Sachanlagen betrugen CHF 176.7 Mio. (Vorjahr CHF 339.1 Mio.). Aufgeteilt auf die verschiedenen Kategorien zeigt sich folgendes Bild:

(CHF in Mio.)	2012	2011
Sachanlagen	176.7	339.1
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	0.0	27.0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	87.6	97.2
Total	264.3	463.3

Die grössten Investitionen in der Position «Sachanlagen» entfallen auf folgende Projekte:

- Aufwertung Terminal 2 (CHF 30.8 Mio.)
- Verschiedene werterhaltende Unterhaltsarbeiten an Hochbauten (CHF 24.2 Mio.)
- Erweiterung Parking-Anlagen (CHF 23.0 Mio.)
- Sanierungsarbeiten Piste 14 / 32 (CHF 9.9 Mio.)
- Ersatz Fluggastbrücken Dock A (CHF 9.8 Mio.)

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 253.6 Mio. auf CHF 4'067.9 Mio. Dabei nahm das Umlaufvermögen um CHF 279.4 Mio. auf CHF 647.2 Mio. zu, was vor allem auf den höheren Gesamtbestand an flüssigen Mitteln und Festgeldern zurückzuführen ist. Das Anlagevermögen verminderte sich aufgrund eines Überhangs der Abschreibungen im Verhältnis zu den Neuinvestitionen leicht um CHF 25.9 Mio. auf CHF 3'420.7 Mio.

Das Eigenkapital konnte im Berichtsjahr um CHF 58.0 Mio. gestärkt werden und beträgt neu per Ende 2012 CHF 1'859.8 Mio. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 45.7 % (2011: 47.2 %).

Aufgrund der im Juli 2012 ausgegebenen Obligationenanleihe und der höheren Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer erhöhte sich das langfristige Fremdkapital um CHF 273.1 Mio. und beläuft sich per 31. Dezember 2012 auf CHF 1'802.5 Mio. Das kurzfristige Fremdkapital konnte um CHF 77.6 Mio. reduziert werden und beträgt per Bilanzstichtag CHF 405.6 Mio.

Die Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROIC) sank primär aufgrund der erfolgswirksamen Ersterfassung des neuen Anschlussvertrags mit der BVK auf 4.1 % (Vorjahr 7.3 %).

(CHF in 1'000)	2012		2011 ¹⁾	
	Total	in %	Total	in %
Anlagevermögen	3'420'690	84.1	3'446'543	90.4
Umlaufvermögen	647'225	15.9	367'798	9.6
Bilanzsumme	4'067'915	100.0	3'814'341	100.0
Eigenkapital	1'859'803	45.7	1'801'777	47.2
Langfristiges Fremdkapital	1'802'477	44.3	1'529'347	40.1
Kurzfristiges Fremdkapital	405'635	10.0	483'217	12.7
Bilanzsumme	4'067'915	100.0	3'814'341	100.0
Durchschnittlich investiertes Kapital (Capital Invested)	3'298'117		3'090'595	
Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROIC)		4.1		7.3

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Ausblick

Verkehrs- und Ertragsentwicklung

Die Flughafen Zürich AG erwartet, dass aufgrund der anhaltenden, unsicheren globalen wirtschaftlichen Situation das Passagierwachstum im Jahr 2013 nur leicht zunimmt und rechnet mit einem moderaten Anstieg des Passagiervolumens zwischen 0 % und 1 %. Die Erträge im Bereich Non-Aviation werden im Vergleich zu den Aviation-Erträgen voraussichtlich leicht überproportional wachsen.

Betriebskosten

Die Betriebskosten werden, bereinigt um die im Geschäftsjahr 2012 verbuchte Ersterfassung des neuen Anschlussvertrages mit der BVK, leicht unterdurchschnittlich ansteigen.

Investitionen

Die Gesellschaft plant 2013 Investitionen in der Grössenordnung von rund CHF 200 – 250 Mio. zu tätigen. Die grössten Einzelprojekte betreffen die Aufwertung des Terminals 2, die Erweiterung des Parkingangebots, die Sanierung der Piste 14 / 32 und den Neubau von zusätzlich notwendigen Flugzeug-Standplätzen.

Ergebnis

Ohne ausserordentliche Einflüsse und bereinigt um die im Geschäftsjahr 2012 verbuchte Ersterfassung des neuen Anschlussvertrages mit der BVK werden sowohl das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) als auch die EBITDA-Marge und das EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Steuern) leicht über den Vorjahreswerten liegen.

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 Seiten 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 Seiten 108 und 109 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)	2012			2011		
	Flughafen Zürich AG	Kanton ZH	Total	Flughafen Zürich AG	Kanton ZH	Total
Airport Zurich Noise Fund per 1.1.	247'711	203'337	451'048	209'050	183'938	392'988
Einnahmen Lärmgebühren	52'044	16'435	68'479	48'244	18'762	67'006
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-23'230	0	-23'230	-9'526	0	-9'526
Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	-3'156	-3'227	-6'383	-929	-1'748	-2'677
Nettoergebnis vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	273'369	216'545	489'914	246'839	200'952	447'791
Operative Kosten	-3'811	-16	-3'827	-4'265	-19	-4'284
Zinsertrag aus Finanzanlagen	5'857	2'279	8'136	5'031	2'115	7'146
Marktwertveränderung sowie realisierte Kursgewinne / -verluste auf Finanzanlagen	-1'629	425	-1'204	106	289	395
Airport Zurich Noise Fund per 31.12.	273'786	219'233	493'019	247'711	203'337	451'048

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 107, 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)							in %
Endverfall	2013	2014	2015	2016	2017 ff.	Total	
Bonitätsklasse							
Flüssige Mittel	197'499	0	0	0	0	197'499	40.06
AAA	24'251	22'858	20'586	40'652	19'708	128'055	25.97
AA+/AA/AA-	37'971	28'759	6'582	10'695	15'095	99'102	20.10
A+/A/A-	10'486	4'127	9'830	5'051	6'828	36'322	7.37
Ohne Rating	5'111	0	12'231	10'858	8'742	36'942	7.49
Übrige ¹⁾	-4'901	0	0	0	0	-4'901	-0.99
Total	270'417	55'744	49'229	67'256	50'373	493'019	100.00
in %	54.84	11.31	9.99	13.64	10.22	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.

Verkehrsentwicklung

Positive Entwicklung trotz unsicherem wirtschaftlichem Umfeld

Im Jahr 2012 haben 24'802'400 Passagiere den Flughafen Zürich benutzt. Damit wurde der Rekord des Vorjahres um 1.9 % übertroffen. Dieses Wachstum liegt deutlich über dem Durchschnitt der wichtigsten europäischen Flughäfen von +0.4 %¹⁾.

Das Wachstum wurde von den ersten drei Quartalen getrieben. In den Monaten Januar bis September war die Passagierentwicklung durchgehend positiv, während die Monate Oktober bis Dezember eine leicht negative Entwicklung aufweisen.

Das Einzugsgebiet des Flughafens Zürich erwies sich trotz unsicherem wirtschaftlichem Umfeld auch im Jahr 2012 als stabiler und verlässlicher Markt mit weiterhin steigender Nachfrage nach Flugreisen. Die Zahl der Lokalpassagiere nahm im Jahr 2012 um 1.6 % auf 16.2 Mio. zu. Gleichzeitig stieg die Zahl der Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich um 2.5 % auf 8.5 Mio. Der Transferanteil der Passagiere stieg dabei von 34.0 % im Vorjahr auf 34.2 % im Berichtsjahr.

Die beiden Bereiche Linien- und Charterverkehr wuchsen im Jahr 2012 je um +1.9 %, währenddem die General Aviation einen Rückgang von -5.9 % verzeichnete.

Der Interkontinentalverkehr wuchs mit +7.5 % überdurchschnittlich stark. Insbesondere die Quell- und Zielregionen Fernost (+13.0 %), Naher und Mittlerer Osten (+9.4 %) sowie Nordamerika (+7.5 %) weisen dank mehr Flugangeboten und erhöhter Nachfrage ein hohes Wachstum aus. Europa, der für Zürich grösste Markt, wuchs um +0.4 %.

Gemessen an der Anzahl Passagiere haben Swiss International Air Lines, Turkish Airlines, Aeroflot und Oman Air am meisten zum Passagierwachstum beigetragen. Der Hub Carrier Swiss fungiert mit einem Passagieranteil von 56.4 % als passagierstärkste Fluggesellschaft am Flughafen Zürich, gefolgt von Air Berlin (6.1 %), Edelweiss Air (3.8 %) und Lufthansa (3.6 %).

Weniger Flugbewegungen bei besserer Auslastung

Im Jahr 2012 fanden 270'027 Flugbewegungen statt. Dies sind 3.2 % weniger als in der Vergleichsperiode. Durch den Einsatz grösserer Flugzeuge blieb das Sitzplatzangebot von und nach Zürich mit -0.2 % dennoch praktisch unverändert.

Das konstante Sitzangebot bei gleichzeitig mehr Passagieren und weniger Bewegungen führte zu einer Steigerung der Sitzauslastung um 1.6 Prozentpunkte auf 74.4 %. Folglich erhöhte sich auch die Anzahl Passagiere pro Flugbewegung von 102 Passagieren im Vorjahr auf 106 im Jahr 2012.

Im Linienverkehr betrug die Abnahme der Anzahl Flugbewegungen -2.3 %, währenddem der Charterverkehr mit +0.4 % leicht zulegen konnte. Der Bereich der General Aviation weist einen Rückgang von -8.6 % auf.

Leichtes Wachstum bei der Fracht

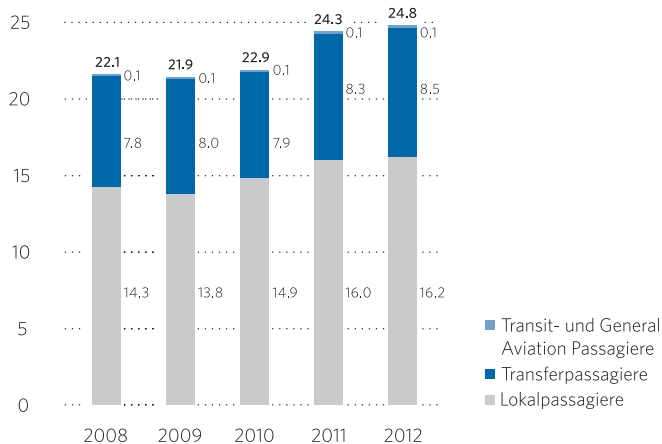
Das Frachtvolumen am Flughafen Zürich nahm im Jahr 2012 gegenüber 2011 um +0.9 % zu. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 418'751 Tonnen Fracht transportiert. Währenddem das Volumen der geflogenen Fracht ein Wachstum von +1.9 % verzeichnete, ging der Luftfrachtersatzverkehr auf der Strasse um -1.3 % zurück.

Starkes Netzwerk

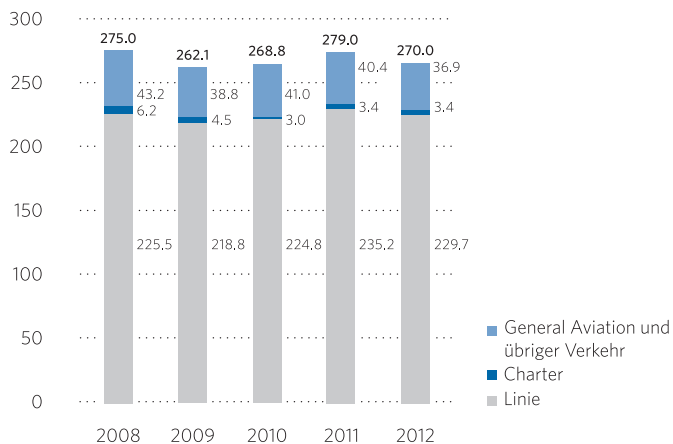
Im Jahr 2012 wurden vom Flughafen Zürich aus 130 europäische und 58 interkontinentale Destinationen von 65 Linien- und 13 Charterfluggesellschaften bedient. Aus wirtschaftlichen Gründen mussten Cirrus Airlines (Dresden und Salzburg), City Airline (Göteborg), Hello (diverse Charterdestinationen) und Malév Hungarian Airlines (Budapest) ihren Betrieb einstellen. Die wegfallenden Kapazitäten wurden jedoch grösstenteils durch bestehende Airlines kompensiert. Zudem konnten im Jahr 2012 mit Air Dolomiti (Verona), Alitalia (Rom) und eurolot (Krakau) drei neue Fluggesellschaften am Flughafen Zürich begrüsst werden.

¹⁾ Quelle: ACI, Airports Council International (Stand Januar 2013)

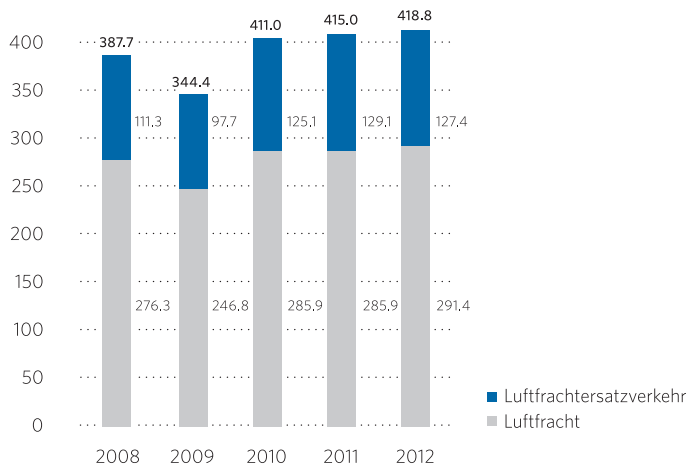
Passagierentwicklung (in Mio.)



Flugbewegungen (in 1'000)



Fracht (in 1'000 Tonnen)

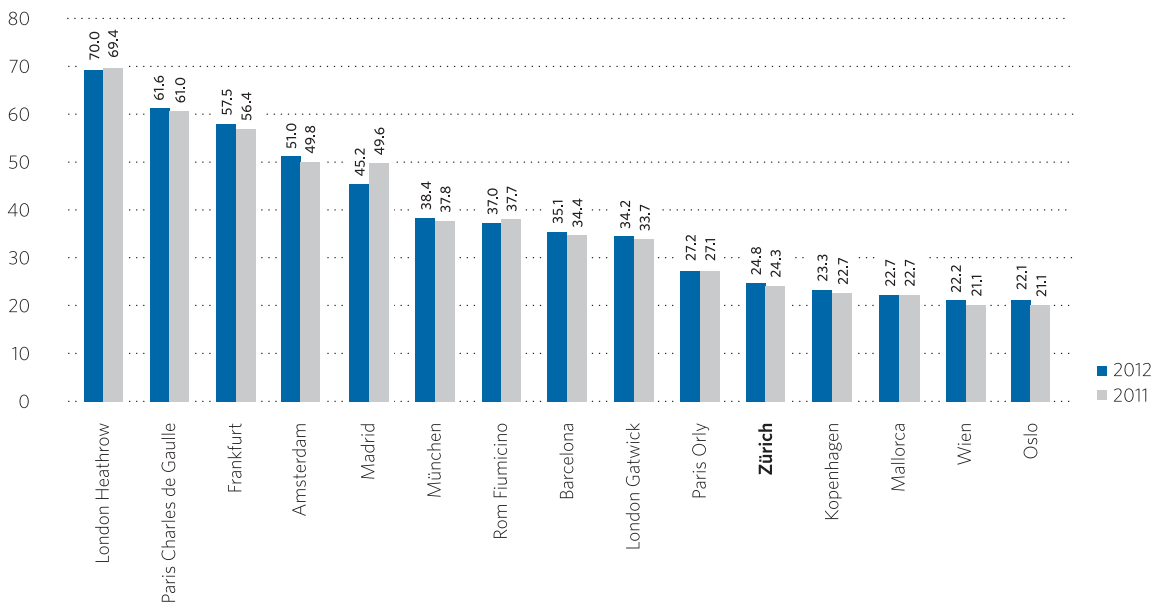


Fluggesellschaften und Destinationen

Anzahl Fluggesellschaften		2012	2011
Linienverkehr		65	70
Charterverkehr		13	15
Destinationen Linienverkehr (Städte)			
Europa		130	135
Afrika		20	20
Asien		19	19
Nordamerika		15	17
Süd-/Zentralamerika		4	5
Total		188	196
Destinationen Linienverkehr (Länder)			
Europa		36	38
Afrika		8	8
Asien		16	15
Nordamerika		2	2
Süd-/Zentralamerika		4	4
Total		66	67

Passagiere an europäischen Flughäfen (in Mio.)

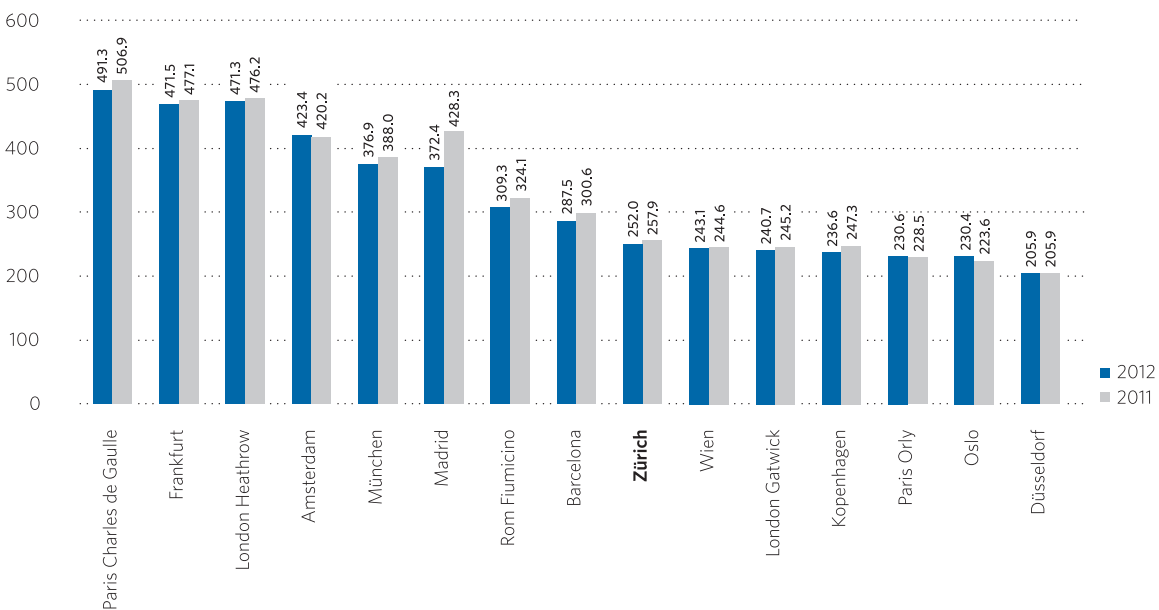
Die 15 grössten europäischen Flughäfen nach Passagieraufkommen.



Quelle: ACI Airport Council International (Stand Januar 2013)

Flugbewegungen an europäischen Flughäfen (in 1'000)

Die 15 grössten europäischen Flughäfen nach gewerblichen Flugbewegungen.



Quelle: ACI Airport Council International (Stand Januar 2013). Gewerbliche Flugbewegungen beinhalten Linien-, Charter- und gewerbsmässigen General-Aviation-Verkehr.

Aviation

Passagiere

Das Jahr 2012 war ein Jahr der Bewährungsproben für grosse Infrastrukturen, insbesondere für das Dock B und das Sicherheitskontrollgebäude, welche Ende 2011 in Betrieb gingen. Die Flughafenbetreiberin strebt stets danach, die Passagierprozesse am Flughafen Zürich zu vereinfachen und effizienter zu gestalten. Wie sich im Jahr 2012 zeigte, halten die neuen Infrastrukturen diesen Ansprüchen stand. An der zentralisierten Sicherheitskontrolle lief der Betrieb wie erwartet gut. Erfreulich ist die hohe Akzeptanz der Reisenden für die automatisierte Bordkartenkontrolle, sowohl beim Eintritt ins Sicherheitskontrollgebäude wie auch beim Boarding am jeweiligen Gate.

Auch beim Verlassen des Flugzeuges, dem sogenannten Deboarding-Prozess, gibt es Neuerungen. Anfang Februar 2012 wurde das automatische Deboarding im Dock A in Betrieb genommen. Alle 17 Gates sind nun mit automatischen Flügeltüren und Bewegungsmeldern ausgestattet und können ohne Personal betrieben werden. Dieser Prozess wurde möglich, weil seit der Zentralisierung der Sicherheitskontrollen zwischen dem Ankunftslevel und dem Abflugslevel im Dock A keine Sicherheitsgrenze mehr besteht. Durch das automatische Deboarding wird die Abfertigung für die Fluggesellschaften und Handling Agents effizienter und kostengünstiger. Die Begleitung der Reisenden in der Fluggastbrücke wird durch eine Bildschirmanzeige mit aktuellen Fluginformationen und einer Voice-Ansage im Triagepunkt unterstützt. So werden Passagiere je nach Anschlusszeit individuell auf dem für sie kürzesten Weg zum Gate des Anschlussfluges geleitet. Letztlich werden so Transferzeiten für Umsteigepassagiere mit kurzen Anschlussverbindungen optimiert und damit Verspätungen abgebaut.

Airlines

Reisende können vom Flughafen Zürich aus 188 Destinationen direkt erreichen. Hub Carrier Swiss International Air Lines ist weiterhin die Nummer eins am Platz mit einem Passagieranteil von rund 56.4 %, gefolgt von Air Berlin (6.1 %), Edelweiss Air (3.8 %) und Lufthansa (3.6 %).

Swiss International Air Lines plant für den Zeitraum 2014 bis 2016 eine etappierte Einführung der neuen Bombardier C-Series als Ersatz für die Avro-Maschinen. Dies verlangt von der Flughafenbetreiberin eine weitsichtige Planung und Investition, insbesondere betreffend Standplatzdisposition. Weitere Neuerungen wie die Inbetriebnahme einer Boeing 787 – dem sogenannten «Dreamliner» – von Qatar Airlines auf der Strecke

Zürich-Doha werden keine grossen operationellen oder baulichen Veränderungen nach sich ziehen. SriLankan Airlines, welche seit Dezember 2011 die beliebte Touristendestination Colombo bediente, musste ein knappes Jahr später ihren Betrieb wieder einstellen. Seit Februar 2012 fliegt Swiss International Air Lines neu fünf Mal wöchentlich nach Peking, seit 19. April täglich. Zudem kehrte eine erstarkte Alitalia nach Zürich zurück und fliegt seit 29. Oktober 2012 zweimal täglich nach Rom.

Auch das Frachtgeschäft trägt seinen Teil bei zum erfolgreichen Betrieb des Flughafens Zürich, insbesondere für den Hub Carrier Swiss International Air Lines. Der Frachtbetrieb des Flughafens Zürich wurde mit dem Air Cargo Excellence Award ausgezeichnet. Der Award würdigt die hervorragende Dienstleistung der Frachtabteilung und der beteiligten Behörden. In der Kategorie «Europäische Flughäfen zwischen 100'000 bis 399'000 Tonnen» belegt der Flughafen Zürich den ersten und im internationalen Vergleich aller bewerteten Flughäfen den dritten Platz.

Regelwerke

Effizienz ist nicht nur am Boden, sondern auch am Himmel über dem Flughafen Zürich wichtig. Verschiedene Protagonisten des Luftverkehrs haben sich unter dem Projektnamen SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) zusammengeschlossen und arbeiten gemeinsam an der Modernisierung und Effizienzsteigerung des europäischen Luftverkehrsmanagements. Den Flughäfen als Knotenpunkten des europäischen Luftverkehrsnetzwerks kommt dabei eine zentrale Aufgabe zu, denn hier herrscht die grösste Verkehrsdichte und läuft auch ein Grossteil der Daten zusammen. Die Flughafen Zürich AG beteiligt sich deshalb im Rahmen eines Konsortiums mit den Flughäfen Amsterdam, Frankfurt, London, München und Paris an SESAR.

Zu den SESAR-Projekten gehört auch ein GPS-Anflugverfahren, welches der Flughafen Zürich im März 2011 als erster Flughafen Europas einführt. Es wird im Rahmen der schweizerischen Innovationsplattform CHIPS entwickelt. CHIPS steht für «CH-wide Implementation Program for SESAR Related Activities». Nebst der Flughafen Zürich AG und Skyguide sind auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sowie die Fluggesellschaft Swiss International Air Lines involviert. Mit dem Vorhaben bekräftigt der Flughafen Zürich seine Rolle als führender Flughafen bei der Entwicklung und Einführung satelliten-gestützter Flugverfahren.

Neue Flugverfahren

Dass den Vorhaben auch konkrete Taten folgen, hat die Flughafenbetreiberin gerade im Berichtsjahr mehr als einmal bewiesen, indem sie nicht nur ein bestehendes, modernes Anflugverfahren optimiert, sondern auch ein innovatives Abflugverfahren implementiert hat. GPS-Anflüge auf die Piste 14 sind am Flughafen Zürich bereits seit März 2011 unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Mittels einer auf dem Flughafenareal platzierten Bodenstation soll die Präzision des GPS-Signals zusätzlich erhöht werden. Entsprechend ausgerüstete Flugzeuge können künftig somit auch bei tief liegenden Wolken oder bei schlechten Sichtverhältnissen mit GPS-Technologie anfliegen. Die Flughafen Zürich AG hat deshalb im Juni dieses Jahres beim BAZL ein Plangenehmigungsgesuch für eine Bodenstation eingereicht.

Seit 18. Oktober 2012 ist auch ein neues Abflugverfahren gestützt auf Satellitennavigation auf der Piste 34 möglich. Erstmals wird damit in der Schweiz ein Abflugverfahren angewendet, bei dem neu für den Kurvenflug ein Kurvenradius definiert wird. Die neue, satellitengestützte Abflugroute verläuft im Grundsatz deckungsgleich mit der bestehenden Abflugroute. Während sich die Technologie ändert, bleiben die Routen dieselben. Mit dem neuen Abflugverfahren verspricht man sich eine genauere Routenführung und damit eine Reduktion der Streuung im Kurvenflug. Mit welcher Technologie die Abflüge auf der Piste 34 erfolgen, hängt von der Ausrüstung der Flugzeuge ab und liegt letztlich im Ermessen des Piloten. Das Projekt dient Skyguide, der Flughafen Zürich AG sowie der Fluggesellschaft Swiss International Air Lines dazu, mit neuen technologischen Möglichkeiten erste Erfahrungen zu neuen An- und Abflugverfahren sammeln zu können.

Sicherheit

Im Rahmen der Konzession muss die Flughafenbetreiberin sicherstellen, dass der Betrieb auf dem Flughafen Zürich jederzeit sicher abgewickelt wird. Mittels optimaler Rahmenbedingungen und Massnahmen, welche die Komplexität des Systems reduzieren, wird zusammen mit den Flughafenpartnern ein effizienter und sicherer Flugbetrieb gewährleistet.

Die Flughafen Zürich AG ist als Betreiberin des Flughafens Zürich seit Juni 2006 gemäss den Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO zertifiziert und muss sich alle drei Jahre einem Audit durch das BAZL unterziehen. Das BAZL hat im Frühjahr 2012 die Betriebs- und Safetyprozesse sowie das Safety Management System der Flughafen Zürich AG überprüft und erneut für gut befunden. Kontrolliert wurde unter anderem, wie die Flughafenbetreiberin die Notfallplanung, die Betankung der Flugzeuge, periodische Zustandskontrollen der Pisten und die Schneerräumung organisiert.

Ein offener Diskussionspunkt ist die Schnittstelle zwischen der Flugverkehrsleitung unter der Verantwortung von Skyguide und der Vorfeldverkehrsleitung unter der Verantwortung der Flughafen Zürich AG. Nach einer eingehenden Prüfung im Rahmen einer risikobasierten Studie wurde dem Flughafen Zürich attestiert, dass es an dieser Schnittstelle keine inakzeptablen Risiken gibt. Die Koordination der Schnittstelle wird kontinuierlich optimiert. Bei der europäischen Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency) sind derzeit Bestrebungen im Gange, gewisse Vorgaben bezüglich dieser Schnittstelle zu erstellen. Eine entsprechende Arbeitsgruppe wurde im Sommer 2012 unter der Leitung des Safety Officers des Genfer Flughafens gebildet. Der Informationsfluss und Wissenstransfer zwischen den beiden Flughäfen Zürich und Genf ist diesbezüglich gewährleistet.

Seit dem 6. November 2006 gilt an allen europäischen Flughäfen die Regelung zur Beschränkung von Flüssigkeiten im Handgepäck. Die Europäische Union (EU) plant nun, diese Regelung ab Januar 2014 schrittweise zu lockern. In diesem Zusammenhang führten verschiedene europäische Flughäfen Tests mit neuen Kontrollgeräten durch. Vom 19. Januar bis Ende Februar 2012 fand am Flughafen Zürich eine Testreihe mit zwei neuen Kontrollgeräten statt, die gefährliche Flüssigkeiten im Handgepäck erkennen sollen. Weitere Tests folgen voraussichtlich im Frühling 2013.

Gebühren

Mit Erlass der Verordnung über die Flughafenengebühren (FIGV) vom 25. April 2012 werden die Festlegung und die Erhebung von Flughafenengebühren neu geregelt. Die FIGV ist seit dem 1. Juni 2012 in Kraft und soll per Januar 2014 umgesetzt werden. Damit liegen wirtschaftliche Rahmenbedingungen vor, welche sowohl der Flughafen Zürich AG wie auch ihren Nutzern höhere Planungssicherheit in Bezug auf Flugbetriebsgebühren wie auch Nutzungs- und Zugangsentgelte bringen werden. Der Flughafen Zürich AG ermöglicht diese Verordnung, ihre hohen Investitionen in die Entwicklung und den Unterhalt der Flugbetriebsinfrastrukturen adäquat zu refinanzieren.

Die Verordnung sieht ein zweistufiges Vorgehen zur Regulierung der Flugbetriebsgebühren vor. In einer ersten Stufe sollen Flughäfen und deren Nutzer eine Einigung über das Gebührensystem und die Höhe der Gebühren auf dem Verhandlungsweg anstreben. Falls auf diesem Weg keine Einigung erzielt werden sollte, unterbreitet die Flughafenbetreiberin dem BAZL als zweite Stufe einen Gebührenvorschlag, welcher entweder auf einer Vergleichsstudie mit Flughäfen mit ähnlichem Geschäftsmodell basiert oder auf den detaillierten Berechnungskriterien gemäss Definition in der Verordnung aufbaut.

Die separaten Verhandlungen über die Lärmgebühren wurden im Juli 2012 aufgenommen, brachten aber in der vorgesehenen Frist keine Einigung. In der Folge reichte die Flughafen Zürich AG am 30. Oktober 2012 einen Lärmgebührenvorschlag beim BAZL ein, welches diesen mit leichten Ergänzungen mittels Verfügung Anfang 2013 genehmigte. Im Februar 2013 wurde gegen diese Verfügung Beschwerde von dritter Seite erhoben, was die Einführung der geplanten Lärmgebühren verzögern könnte.

Infrastruktur Betriebsflächen

Swiss plant, ab 2014 schrittweise die Jumbolino-Flotte durch moderne C-Series zu ersetzen. Da die neuen Flugzeuge eine grössere Spannweite haben, können sie nicht mehr auf den bestehenden Jumbolino-Standplätzen Hotel und India abgefertigt werden. Deshalb hat die Flughafen Zürich AG die Plangenehmigung beim BAZL eingeholt, nördlich vom Dock E sieben neue Standplätze zu bauen. Die Bauarbeiten sind für 2013/2014 geplant.

Ohne Pause werden die Bauarbeiten auf dem Vorfeld im Bereich Werft vorangetrieben. Mit dem Bau der vorgesehenen Schallschutzhalle können im Bereich Werft einige grössere Vorfeldflächen künftig nicht mehr genutzt werden. Deshalb plant die Flughafenbetreiberin eine Erweiterung der Vorfeldflächen im westlichen Teil des Flughafens Zürich. Das Gesuch für die sogenannte «Zone West» wurde im März 2012 beim BAZL eingereicht. Die Gesamtfläche der ersten Bauetappe umfasst rund 16.5 Hektaren. Es handelt sich um eines der letzten noch vorhandenen aviatischen Entwicklungsgebiete am Flughafen Zürich. Mit der ersten Etappe in der Zone West sollen neue Abstellflächen geschaffen werden. Eine Ausweitung der Abfertigungsstandplätze ist damit nicht verbunden. Es wird lediglich der Entwicklung im Flugzeugbau mit grösseren Spannweiten Rechnung getragen. Die Bauausführung ist für die Jahre 2014 bis 2016 geplant.

Die Piste 14/32 ist als Hauptlandepiste des Flughafens Zürich einer starken Beanspruchung ausgesetzt. Aus diesem Grund muss der Mittelstreifen der 35 Jahre alten Piste umfassend saniert werden. Im Mai 2011 hatte die Flughafen Zürich AG das Plangenehmigungsgesuch für die Sanierung der Piste 14/32 eingereicht. Die Hauptbauarbeiten auf der Piste finden voraussichtlich in den Sommermonaten 2014 statt. Die Vorarbeiten starteten jedoch bereits im August 2012. Zu den vorauslaufenden Bauprojekten gehören die Sanierung der Elektroinstallationen und die damit verbundenen neuen Leitungsstrassen entlang der Piste. Um die Lärmbelastung in den benachbarten Wohngebieten möglichst gering zu halten, werden Lärmschutzmassnahmen getroffen.

Non-Aviation

Retail, Gastronomie und Promotionen

Der Umsatz pro abfliegendem Passagier konnte im Berichtsjahr deutlich gesteigert werden. Dazu beigetragen haben insbesondere die zusammen mit dem Sicherheitskontrollgebäude neu erstellten Duty-Free-Walk-Through-Geschäfte im Airside Center, welche um einen grosszügigen Parfümerie- und Kosmetikbereich auf dem Level 1 erweitert wurden. Zahlreiche neue Shops wurden eröffnet und bewährte Konzepte erneuert. So entstanden unter anderem neue Boutiquen von IWC, La Prairie, Caviar House, Sprüngli und Tommy Hilfiger. Ein neues Multibrandkonzept für Handtaschen wurde realisiert und Swatch präsentiert sich wie auch Navyboot auf der Landseite und der Luftseite in einem neuen Erscheinungsbild. Als Ergänzung zum Damengeschäft auf dem Level 1 hat Grieder auf dem Level 2 ein auf Herrenmode spezialisiertes zweites Geschäft eröffnet. Das Arrival Duty Free erfreut sich zunehmender Beliebtheit und Bekanntheit und zeigt ebenfalls wachsende Umsätze.

In der Gastronomie eröffnete im Mai das Restaurant «upperdeck» im Airport Center. Es kombiniert hochwertige Gastronomie mit dem Erlebnis «Faszination Fliegen». Im Sommer eröffnete die Confiserie Sprüngli ihr Café & Lounge mit integriertem Verkaufsgeschäft auf dem Level 2 des Airside Centers. Das Original vom Paradeplatz hat nun eine moderne Dépendance am Flughafen Zürich, die innert kürzester Zeit grosse Beliebtheit bei Passagieren und Flughafenmitarbeitenden errang und die Belebung des oberen Geschosses im Airside Center weiter stärkt. Ergänzend zu dem im Jahr 2012 eröffneten Restaurant Marché in der Fingerwurzel B wurde im Transit A ein ebenso erfolgreiches Marché mit dem Konzept «grab & go» eröffnet. Schweizer Flair bietet der bekannte Bratwurst-Experte «Sternengrill», der sich auf dem Bushof unmittelbar beim Eingang zum Airport Center eingerichtet hat. Nach einer längeren Umbauphase ist zudem seit August das gut frequentierte «Asia»-Restaurant im Check-in 1 wieder offen. Das Restaurant «Italian» firmiert neu unter dem Namen «Intermezzo» und bietet italienische Spezialitäten. Zudem wurde der Aussenbereich vor dem Zugang zur Zuschauerterrasse deutlich erweitert.

Saisonale Promotionen unter Einbindung namhafter Brands sorgen für Aufmerksamkeit und erhöhen den Bekanntheitsgrad des vielfältigen und attraktiven Retailangebots am Flughafen Zürich. Im Frühling war die Motorrad-Kultmarke Ducati zu Gast am Flughafen Zürich. Unter dem Titel «Best of Switzerland» fand im Frühsommer eine Ausstellung von Schweizer Top-Marken eine Plattform am Flughafen Zürich. Für Glamour sorgten die Fashion Days im Herbst. Während sechs Wochen wurden an über 20 Standorten die neuesten Trends der Herbst- und Wintermode präsentiert.

Immobilien

Die Flughafen Zürich AG strebt nach einer renditeorientierten und Mehrwert generierenden Bewirtschaftung ihres Immobilien-Portfolios. Im Fokus stehen die Steigerung der Mieterträge, die Senkung der Leerstände sowie die Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Immobilienanbietern in der Wirtschaftsregion.

Neben dem eigentlichen Vermietungsgeschäft werden Umnutzungen und bauliche Anpassungen in enger Zusammenarbeit mit internen und externen Bauexperten geprüft und umgesetzt.

Nach einer zweijährigen Bauzeit konnte Schutz & Rettung Zürich im November 2012 ihre neue Einsatzleitzentrale auf rund 3'000 m² im Operation Center 1 in Betrieb nehmen. Als neuer Mieter konnte zudem EOS Schweiz AG gewonnen werden. Das Unternehmen aus der Forderungs- und Risikomanagementbranche ist seit Oktober 2012 Mieterin von 1'100 m² im Office Center 1. Die Leerstände bei den Immobilien betrugen per Ende Jahr insgesamt 1.3 % (Vorjahr: 1.8 %).

Dienstleistungen und Werbung

Einfacher wird der Aufenthalt am Flughafen Zürich dank einer neuen Applikation (App) für iPhones, welche die Flughafen Zürich AG Anfang 2012 lancierte. Mit der Flughafen Zürich-App können sich Reisende jederzeit über Ankünfte und Abflüge auf dem Laufenden halten. Besonders praktisch sind die automatischen Benachrichtigungen, die so genannten Push-Nachrichten. Der Nutzer kann dabei seinen bevorzugten Flug festlegen und wird danach bei jeder Statusänderung informiert. Wer mit dem Auto zum Flughafen reist, kann die Verfügbarkeit der Parkplätze in den Parkhäusern abrufen. Benutzer des öffentlichen Verkehrs erhalten die aktuellen Abfahrtszeiten von Zug, Bus und Tram. Auch Informationen zu den Einkaufsmöglichkeiten und gastronomischen Angeboten im Passagier- und im öffentlichen Bereich sind in der App enthalten, genauso wie die Auskunft zu Check-in, Gepäck- und Zollbestimmungen, Fluggesellschaften, Spezialbetreuung, Hotels und Kontaktadressen. Nutzer eines anderen Betriebssystems finden dieselben Informationen auf der neuen mobilen Website. Um die

digitalen Dienstleistungen noch weiter voranzutreiben, wurde auf Anfang 2013 ein kostenloses Gratis-Internet während einer Stunde lanciert.

Im Jahr 2012 wurde zudem ein neuer Imagefilm zum Produkt Flughafen Zürich und der Flughafen Zürich AG produziert. Der ansprechende Film wird zusammen mit Schweiz Tourismus und Zürich Tourismus auf verschiedenen Informationsplattformen gezeigt und leistet der Flughafenbetreiberin auch in der Partnerkommunikation wertvolle Dienste. Ein professioneller Auftritt wurde auch für den Showroom des Grossprojektes «The Circle» realisiert. Neben dem Bushof, in Sichtweite und Gehdistanz zum Butzenbühlhügel, steht seit Herbst 2012 für die Projektverantwortlichen von «The Circle» ein grosszügiger, eleganter Besucherraum mit allen Baupmodellen, einer Multimedia-Installation und Sitzungsgelegenheit als ideale Repräsentationsplattform bereit.

Landseitiger Verkehr

Die Parkplatzsituation am Flughafen Zürich ist heute an rund 30 Spitzentagen pro Jahr kritisch. An diesen Tagen sind die meisten Parkplätze in den Parkhäusern und auf dem Langzeitparkplatz P60 belegt. In den kommenden Jahren wird die Anzahl der Lokalpassagiere voraussichtlich weiter ansteigen und sich somit die Parkplatz-Situation – trotz angestrebter Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs (Modalsplit) – zusätzlich verschärfen. Aus diesem Grund hat die Flughafen Zürich AG den schrittweisen Bedarf von 7'100 Parkplätzen bis ins Jahr 2020 ausgewiesen und ein entsprechendes Gesuch eingereicht.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat den Bedarf für die beantragten Parkplätze bestätigt und in einem ersten Schritt den Bau von 3'059 Parkplätzen bewilligt. Dabei handelt es sich um die Erweiterung des bestehenden Parkhauses 6 um 2'817 Parkplätze nach Osten und die Erstellung eines neuen Parkdecks mit 242 zusätzlichen Plätzen auf dem Parkplatz P70 im Bereich Werkhof. Mit diesen zusätzlichen Parkplätzen kann der unmittelbare Bedarf infolge steigender Lokalpassagierzahlen fürs Erste aufgefangen werden. Die bis ins Jahr 2020 schrittweise beantragten zusätzlichen Parkplätze sind auf das regionale Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich abgestimmt. Steigt die Zahl der Lokalpassagiere wie erwartet in den kommenden Jahren weiter an, werden die Standorte der restlichen 4'041 beantragten Parkplätze überprüft und die Baugesuche entsprechend ergänzt.

Der Flughafen Zürich hat mit den Modalsplit-Vorgaben verbindliche Ziele zur Erhöhung des öffentlichen Verkehrsanteils. In den letzten Jahren wurde dieser Anteil kontinuierlich gesteigert und beträgt heute nach neuer Definition rund 40 % (entspricht nach bisheriger Definition 46 %). Das Verkehrswachstum des öffentlichen Verkehrs am Flughafen Zürich ist seit Jahren grösser als die Zunahme des Individualverkehrs. Der Modalsplit soll bis 2020 auf 42 % und langfristig weiter auf 46 % gesteigert werden. Dieses Ziel ist mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept, mit dem kantonalen Richtplan wie auch mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) abgestimmt.

Für seine Verdienste in Sachen öffentlicher Verkehr wurde der Flughafen Zürich gemeinsam mit der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG mit dem Preis «FLUX – Goldener Verkehrsknoten» ausgezeichnet. In diesem Jahr lag der Schwerpunkt des Preises auf der Kundeninformation und der Signalistik, welche gemäss Jury am Flughafen Zürich herausragend umgesetzt werden.

Ein weiterer erfreulicher Preis ist der «World Travel Award» als «Europe's Leading Airport», welchen der Flughafen Zürich zum neunten Mal in Folge erhielt. Kriterien der Nomination sind Reichweite des Vertriebes in der Tourismusbranche, also die Kommunikation mit Reiseveranstaltern und Reisebüros, die Nutzerfreundlichkeit des Flughafens sowie generelle Qualitätsstandards von Produkten und Dienstleistungen.

Der Flughafen als Ausflugsziel

Der Flughafen Zürich gehört zu den beliebtesten Ausflugszielen der Schweiz. Mit Inbetriebnahme der neuen Zuschauerterrasse auf dem Dock B vor einem Jahr ist dieses Ausflugsziel noch attraktiver geworden. Auf über 7'500 m² laden ein Mini-Flugplatz für Kinder, Fluginformationsstelen und ein Entdeckungspfad rund um das Thema «Faszination Fliegen» zum Verweilen ein. Auf dem begehbaren Vorfeldturm sind Besucherinnen und Besucher dem Flugbetrieb so nah wie an keinem anderen grossen Flughafen auf der Welt und können die Piloten im Cockpit beobachten. Eine weitere Weltneuheit sind die medialen Ferngläser, die so genannten Airportsopes. Sie wurden eigens für den Flughafen Zürich entwickelt und liefern Hintergrundinformationen zu interessanten festen und mobilen Punkten am Flughafen Zürich.

Die Zuschauerterrasse auf dem Dock B ist für die Flughafen Zürich AG eine Erfolgsgeschichte. Die Erwartungen betreffend Besucherzahlen wurden mit 400'000 verzeichneten Einzuleintritten bereits im ersten Betriebsjahr übertroffen. Die Besucherinnen und Besucher stammen aus allen Altersgruppen, davon sind 27 % Kinder bis 10 Jahre, 5 % Jugendliche und 68 % Erwachsene.

Die Zuschauerterrasse dient aber nicht nur als Ausflugsziel, sondern als wertvolle Plattform für Flughafenpartner. So lassen sich dank dem begehbaren Vorfeldturm die Flugzeugtaufen der Swiss International Air Lines publikumsnah inszenieren. Zudem bietet der Besucherraum auf der Zuschauerterrasse vielseitige Veranstaltungsmöglichkeiten. Die Buchungszahlen belegen, dass diese neue Dienstleistung grossen Anklang findet.

Projektmanagement

Projekte und Infrastruktur

Der Umbau des Terminals 2 ist das grösste derzeit laufende Bauprojekt. Gleichzeitig mit der Generalüberholung des Gebäudes wird eine spürbare Aufwertung angestrebt. Das Gebäude wird dank einer Erweiterung den Passagieren mehr Raum bieten und sich in einer freundlichen Atmosphäre mit viel Tageslicht präsentieren.

Nach Abschluss sämtlicher vorgelagerter Teilprojekte (unter anderem Anlieferung Nord, Gepäckhalle, Zolldurchgang, Garderoben und Lounge im Zwischengeschoss, Zolllhallenverbund, provisorisches Check-in) wurde im Frühling die Hauptbauphase 1 gestartet, in der zunächst der südliche Teil des Gebäudes erneuert wird. Diese Bauphase beinhaltet neben neuen Ankunfts- und Check-in-Anlagen in der südlichen Hälfte auch den Anschluss an die Gepäcksortieranlage, neue Fassaden im Süden und Osten sowie neue Büroräumlichkeiten. Die Schalter der Reihen 7 bis 10 aus dem südlichen Teil des Terminals 2 wurden bereits an einen Ersatzstandort auf dem Zwischengeschoss G1 verlegt und wieder in Betrieb genommen.

Weil der Umbau in mehreren Phasen verläuft und bis ins Jahr 2015 dauert, wird nach Abschluss der ersten Etappe Anfang 2014 der südliche Teil der Halle bereits in der neuen Form genutzt werden können. Bereits davor wird auch das «neue» Terminal 2 immer stärker spürbar werden. Dann nämlich, wenn die neue Fassade und die zweite Passerelle errichtet werden und der Innenausbau beginnt. Anschliessend wird der nördliche Teil renoviert. Etappenweise werden auch das Dach, die Gebäudetechnik sowie die Anschlüsse an die Gepäcksortierung und weitere Nutzflächen erneuert.

Der gesamte Umbau findet während des laufenden Betriebs statt, wobei die grössten räumlichen Engpässe temporär die Ankunft 2 betreffen. Mit Airport Guides vor Ort, zusätzlichen Wegweisern und einer Informationskampagne will die Flughafenbetreiberin das Personenaufkommen vor Ort möglichst optimal steuern. Zusätzlich zu diesen Massnahmen ist aber von allen Beteiligten viel Verständnis und Geduld gefordert. Parallel zur Aufwertung des Terminal 2 wird derzeit auch die Gesamtenergieerneuerung der Vorfahrten geplant und in den Jahren 2013 bis 2016 schrittweise realisiert.

Die erste Etappe des Umbaus des General Aviation Centers wurde Anfang Dezember 2012 abgeschlossen und dem Betrieb übergeben. Diese Etappe umfasste den Bereich der Ausreise mit der Sicherheits- und der Passkontrolle sowie den Bereich der Einreise, ebenfalls mit Passkontrolle. Weiter gehört die Zollabfertigung, neu mit einem roten und einem grünen Bereich, dazu. Das bedeutet, dass nun auch Waren im General Aviation Center verzollt werden können. Die Bauarbeiten wurden danach temporär sistiert, damit der Betrieb während des jährlich stattfindenden World Economic Forums nicht tangiert wird. Die zweite Bauetappe wird voraussichtlich im Sommer 2013 fertiggestellt sein.

Auch Bestehendes muss laufend optimiert und den aktuellen Bedürfnissen angepasst werden. Stellvertretend für eine Fülle von Infrastruktur-Projekten werden hier beispielhaft drei erläutert:

Auf dem Dach der Gepäcksortieranlage wird eine neue Kältezentrale erstellt, welche die entsprechend geforderte Grösse hat für eine zentral angeordnete Kälteproduktion inklusive aller notwendigen elektrotechnischen Installationen. Die 22 Kältemaschinen, die bisher dezentral auf neun Standorte verteilt waren, werden neu mit vier Kältemaschinen an einem einzigen Standort betrieben. Einerseits werden mit dieser neuen Kältezentrale gesetzliche Anforderungen bezüglich Kältemittelumsatz erfüllt. Andererseits schafft die Flughafenbetreiberin so die notwendigen Kühlkapazitätsreserven für einen effizienten und unterhaltsfreundlichen Betrieb.

Seit März 2012 werden zudem die in die Jahre gekommenen Fluggastbrücken im Dock A sukzessive durch modernere Glasbrücken ersetzt. Die letzte der 17 Fluggastbrücken wird im März 2013 dem Betrieb übergeben und somit dem qualitativ hohen Standard der Fluggastbrücken im Dock B und Dock E angepasst sein. Gleichzeitig mit der Installation der neuen Fluggastbrücken am Dock A wurden auch die Flugzeug-Energieversorgungsanlagen erneuert.

In der Gepäcksortieranlage ersetzt die Flughafenbetreiberin die Röntgengeräte gemäss modernen Standards. Die Anlage genügt so den höchsten Sicherheitsanforderungen und sorgt auch in Zukunft dafür, dass die aufgegebenen Gepäckstücke der Passagiere schnell und effizient sicherheitsgeprüft werden.

Des Weiteren wurden die für den Flughafenbetrieb wichtigen Anlagen auch im Berichtsjahr gewartet und optimiert. Die Flughafen Zürich AG ist stolz, dass alle Anlagen ihre Verfügbarkeitsziele erreicht und zum Teil deutlich übertroffen haben und damit dazu beitragen, die hohen Qualitäts- und Pünktlichkeitsziele des Flughafens Zürich zu gewährleisten.

«The Circle»

Die Flughafenbetreiberin hat am 6. März 2012 von der Stadt Kloten die Baubewilligung für ihr Grossprojekt «The Circle» erhalten. Innerhalb der 30-tägigen Rechtsmittelfrist sind keine Rekurse eingegangen, womit die Baubewilligung rechtskräftig ist. Ebenfalls im März konnte die Flughafen Zürich AG zudem den erfolgreichen Abschluss einer Vereinbarung mit dem internationalen Hotelunternehmen Hyatt vermelden. Die langfristige Vereinbarung sieht vor, dass auf einer Fläche von rund 45'000 m² zwei Hotels mit insgesamt 550 Zimmern und einem Kongressbereich betrieben werden. Mit der Belegung von rund einem Viertel der verfügbaren Gesamtnutzfläche und der rechtskräftigen Baubewilligung sind zwei wichtige Schritte hin zur Realisierung des geplanten Dienstleistungszentrums erfolgt. Für eine erfolgreiche Umsetzung müssen des Weiteren Ankermieter für die Büroflächen und Dienstleistungsbereiche gefunden, Investitionssicherheit als wesentliche Grundlage für die Projekt-Wirtschaftlichkeit erreicht sowie Beteiligungs- und Finanzierungsstrukturen geschaffen werden. Sind alle diese Voraussetzungen erfüllt und ist die Finanzierung gesichert, beginnen voraussichtlich im Jahr 2014 die ersten Bauarbeiten. Die Eröffnung einer ersten Etappe ist für Ende 2017 vorgesehen.

International Business Development

Ausserhalb der Schweiz ist die Flughafen Zürich AG zurzeit am Betrieb von zehn Flughäfen in Indien und Südamerika beteiligt. Dabei arbeitet sie immer mit starken lokalen Partnern zusammen. Obwohl sich die Flughafenbetreiberin im Berichtsjahr für eine Reihe von Übernahmeprojekten bewarb, hatte sie jeweils auf der Zielgeraden das Nachsehen. Mit der Teilnahme an der Ausschreibung der portugiesischen Flughäfen wagte sich das Geschäftsfeld erstmals an ein Projekt von besonders grosser Dimension. Die zu privatisierende Gesellschaft ANA betreibt zehn Flughäfen, unter anderem Lissabon und Porto sowie auch kleinere Flughäfen auf Madeira und den Azoren. Von den insgesamt acht Bewerbern, die an der unverbindlichen Angebotsrunde teilgenommen hatten, wurden neben der Flughafen Zürich AG vier weitere Konsortien präqualifiziert. Vier Bewerber reichten im Dezember 2012 eine definitive Offerte ein. Die Flughafen Zürich AG trat als Zurich Airport Consortium zusammen mit Global Infrastructure Partners (GIP) und Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR) in die Endrunde. Trotz des äusserst knapp bemessenen Zeitrahmens und teils rapide wechselnden Bedingungen gelang es, eine professionelle Einschätzung zu erstellen und eine verbindliche Offerte abzugeben. Leider ging die Konzession an einen Mitbewerber mit einem deutlich höher gesetzten Angebot.

Nebst Portugal sondierte die Flughafen Zürich AG auch im Berichtsjahr weltweit nach Projekten. In Lateinamerika hat sie über das Joint Venture A-Port Chile S.A. die Konzession für den Ausbau und Betrieb des Flughafens Iquique in Chile erhalten. Mit der Übernahme im Januar 2013 werden sowohl die Verantwortung für den Ausbau wie auch das Management des Flughafens für eine Übergangsperiode von vier Jahren an A-Port Chile übertragen. Der Flughafen «Aeropuerto Internacional Diego Aracena» liegt ungefähr 20 Kilometer südlich der Hafenstadt Iquique. Rund 1.1 Millionen Passagiere reisten im letzten Jahr über den drittgrössten Flughafen Chiles. Im Weiteren konnte Mitte Oktober 2012 mit grossem Erfolg das neue internationale Terminal in Bogotá in Betrieb genommen werden. Es ist dies das derzeit modernste Terminal am drittgrössten Flughafen Lateinamerikas.





2

REHE LEBEN AUF DEM
FLUGHAFENGELÄNDE.

70

KILOGRAMM GUMMI VERLIERT
EINE BOEING 747 UNGEFÄHR BEI EINER
LANDUNG.

250

TONNEN GUMMIBELAG WURDE 2012
VON DEN PISTEN AM FLUGHAFEN ZÜRICH
ENTFERNT.

3'249

PISTENFEUER WURDEN 2012 AUF PISTEN
UND ROLLWEGEN ERSETZT.

10'338

PISTENFEUER SIND INSGESAMT AUF
PISTEN UND ROLLWEGEN AM FLUGHAFEN
ZÜRICH INSTALLIERT.

Leitbild

Für die Flughafenbetreiberin sind die Mitarbeitenden der Schlüssel zum langfristigen Erfolg und das Personalmanagement ist nachhaltig ausgerichtet. Im dazugehörigen Leitbild sind die wichtigsten Elemente festgehalten:

Attraktivität des Arbeitgebers

Durch zeitgemässe Anstellungsbedingungen stellt die Flughafen Zürich AG sicher, dass sie eine attraktive und fortschrittliche Arbeitgeberin ist und bleibt. Sie bietet eine faire, marktorientierte Entlohnung, gewährt Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden und fördert deren berufliche Entwicklung. Im Berichtsjahr wurden die Anstellungsvereinbarungen komplett überarbeitet und eine neue, einheitliche Zeitwirtschaft implementiert, was zusätzlich zur Attraktivität der Flughafen Zürich AG beiträgt.

Grundsätze der Zusammenarbeit

Mitbestimmung und Mitgestaltung sind feste Bestandteile der Unternehmenswerte. Es werden regelmässig Mitarbeiterbefragungen durchgeführt und Massnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung umgesetzt. Das Unternehmen kultiviert einen respektvollen Umgang und die gegenseitige Unterstützung in der täglichen Arbeit und pflegt eine offene Kommunikationskultur. Das Verhalten ist zielorientiert und geprägt durch Loyalität, Offenheit, Respekt und Disziplin. Sehr gute Leistungen werden belohnt. Vorgesetzte führen situativ und zielorientiert.

Erhalt der Arbeitsmarktfähigkeit

Das Unternehmen unterstützt die Förderung der Mitarbeitenden und Führungskräfte mit gezielten Personalentwicklungsmassnahmen. Grundlage hierfür sind ein Personalentwicklungskonzept sowie die Führungsgrundsätze. Qualifizierte Mitarbeitende können flughafenbezogene Aufgaben im Ausland übernehmen und erhalten so die Gelegenheit, sich in einem internationalen Umfeld weiter zu entwickeln. Die Befähigung für Auslandseinsätze als auch die berufliche Weiterbildung generell werden unter Berücksichtigung der Interessen der Unternehmung durch geeignete interne und externe Weiterbildungsangebote unterstützt und gefördert. Im Jahr 2012 wurde das interne Kursangebot zur Weiterentwicklung in Fach- und Führungsthemen ergänzt. Zudem wurde in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung International Business Development ein Expat-Anwärter-Programm konzipiert. In diesem Programm werden interessierte und geeignete Mitarbeitende gezielt auf einen allfälligen Auslandseinsatz vorbereitet.

Lernenden-/Praktikantenwesen

Die Flughafen Zürich AG erachtet die berufliche Grundbildung als wirtschaftlichen sowie gesellschaftspolitischen Auftrag. Sie sichert die Qualifikation der zuständigen Praxis- und Berufsbildner und legt bei der Lehr- und Praktikantenstellenbesetzung Wert auf eine sorgfältige Auswahl. Sie fördert zudem die fachliche, persönliche und soziale Entwicklung der Lernenden und Praktikanten und stellt sicher, dass sie nach Abschluss der Ausbildung für den Einstieg ins Berufsleben gut vorbereitet sind. Oft erhalten Lernende wie auch Praktikanten die Möglichkeit, nach Abschluss der Ausbildung im Betrieb zu bleiben. Diese motivierten Mitarbeitenden sind eine wertvolle Unterstützung des Unternehmens.

Gesundheitsmanagement

Das firmeninterne Gesundheitsmanagement richtet den Fokus auf die Erhaltung und Förderung der Gesundheit aller Mitarbeitenden, denn gesunde Mitarbeitende sind leistungsfähiger und motivierter. Zudem führt es zu einer Reduktion der Absenzen und zu einem Rückgang der Fluktuation. Für den Erfolg des Gesundheitsmanagements sind das Unternehmen und die Mitarbeitenden gleichermaßen verantwortlich.

Sozialpartnerschaften

Im Berichtsjahr wurde die Personalvertretung (PeV) neu organisiert und zusammengesetzt. Dabei fanden die PeV-Wahlen statt, bei denen ein neuer Präsident und ein neuer Vorstand gewählt wurden. Neu wurde eine enge Zusammenarbeit mit dem SECO und den Gewerkschaften VPOD, SEV, PUSH für die Erarbeitung einer neuen Verordnung zur Sonntagsarbeit etabliert.

Neue Personalvorsorge

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK) angeschlossen, welche ab dem 1. Januar 2014 eine eigene Rechtspersönlichkeit erhält. Im Zusammenhang mit dem Wechsel der Rechtsform und mit der in der BVK anstehenden Sanierung prüfte die Flughafen Zürich AG den von der BVK angebotenen, neuen Anschlussvertrag sowie andere Optionen für die künftige Regelung der Personalvorsorge. Dabei wurde auch die PeV massgeblich in die Entscheidungsprozesse zur neuen Personalvorsorgelösung miteinbezogen. Gestützt auf die Ergebnisse dieser Prüfung und unter sorgfältiger Abwägung aller Interessen haben sich die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG dafür ausgesprochen, bei der BVK zu verbleiben.

Am 14. September 2012 informierte die Flughafen Zürich AG über ihren Entscheid. Der Anschlussvertrag wurde am 29. November 2012 unterzeichnet. Er trat per 1. Januar 2013 in Kraft. Unter dem neuen Anschlussvertrag wird die Flughafen Zürich AG auch an die anstehende Sanierung der BVK beizutragen haben. Der Leiter Human Resources der Flughafen Zürich AG wurde zudem mit deutlicher Mehrheit als Arbeitgebervertreter in den neu gegründeten Stiftungsrat der Pensionskasse BVK gewählt.



Gesellschaftliche Verantwortung

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich ist gross. Der Flughafen Zürich ist ein wichtiger Wirtschaftsmotor und das Schweizer Tor zur Welt. Seine Bedeutung reicht weit über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus. Als direkte Verkehrsanbindung zu und von den wichtigsten Metropolen der Welt leistet der Flughafen Zürich einen wertvollen Beitrag für die Schweizer Volkswirtschaft und den Tourismus. Die Schweiz als exportorientiertes Land ist auf die zuverlässige Anbindung an internationale Märkte angewiesen. Dazu trägt nicht zuletzt auch der Flughafen Zürich bei. Insbesondere für viele hochwertige Schweizer Exportgüter kann einzig über den direkten Luftweg ein schneller und sicherer Transport gewährleistet werden.

Verbände und Interessengemeinschaften

Die Flughafen Zürich AG steht mit ihren nationalen und internationalen Anspruchsgruppen in einem regelmässigen Austausch. Dazu gehören nicht nur die Gremien und Verbände der internationalen Luftfahrt, sondern auch andere Flughäfen in der Schweiz und Europa, nationale Luftfahrt- und Flughafenorganisationen sowie an Flughafenthemen interessierte Vereinigungen und Organisationen. Durch den regelmässigen Informationsaustausch stärkt die Flughafenbetreiberin ihr Netzwerk innerhalb der Luftfahrtbranche und ist somit in der Lage, Entwicklungen zu antizipieren und rechtzeitig geeignete Partnerschaften zu bilden. Ebenfalls in die Kategorie der Verbandsarbeit fällt der Austausch mit direkt oder indirekt dem Flughafen Zürich verbundenen oder vom Flughafen abhängigen Organisationen der Wirtschaft. Hierzu zählen beispielsweise Tourismusorganisationen, Standortförderungen sowie Wirtschafts- und Branchenverbände.

Politischer Dialog

Der aktive Dialog mit Vertretern aus der regionalen, kantonalen und nationalen Politik ist ein wichtiger Aspekt der gesellschaftlichen Verantwortung der Flughafen Zürich AG. Auf regionaler Ebene pflegt die Abteilung Public Affairs einen regen Austausch mit der Standortgemeinde Kloten und den weiteren direkten Anrainergemeinden. Auch im Jahr 2012 fand ein Gemeindeganzen mit den politischen Verantwortungsträgern dieser Gemeinden statt. Ziel dieses Anlasses ist es, frühzeitig über die geplanten Entwicklungen am Flughafen Zürich zu informieren, allfällige Bedenken der Gemeinden zu eruieren und wenn immer betrieblich und wirtschaftlich möglich im weiteren Vorgehen zu berücksichtigen. Damit wird die Akzeptanz für den Flughafen Zürich und seinen Betrieb gestärkt.

Aufgrund des Zürcher Flughafengesetzes hält der Kanton Zürich als Hauptaktionär im Verwaltungsrat ein Vetorecht, wenn es um Änderungen am Pistensystem geht. Durch seine Vertreter im Verwaltungsrat ist der Kanton Zürich immer frühzeitig über die geplanten Entwicklungen informiert und in Entscheide involviert. Zudem wird insbesondere der Dialog mit dem Kantonsrat fortlaufend gepflegt und ausgebaut. Im Jahr 2012 wurde erstmals eine direkte Informationsveranstaltung mit Kantonsratsfraktionen durchgeführt. Diese Veranstaltungsreihe hat sich als wertvolle Massnahme erwiesen, um über die zukünftige Ausgestaltung des Flugbetriebs und die Entwicklung des Flughafens Zürich als Ganzes hinzuweisen. Diese Anlässe werden in Zukunft regelmässig durchgeführt. Auch auf nationaler Ebene wird dieser Austausch mit Parlamentariern und Regierungsvertretern anderer Kantone aktiv gepflegt.

Politische Rahmenbedingungen

Das Jahr 2012 markiert einen wichtigen Meilenstein für den Flughafen Zürich. Am 4. September 2012 unterzeichneten Bundesrätin Doris Leuthard und der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer den Staatsvertrag zum Flugverkehr. Mit diesem Vertrag können die Schweiz und Deutschland die seit Jahren dauernde Auseinandersetzung um die Neuregelung der Anflüge auf den Flughafen Zürich über süddeutsches Gebiet beenden. Der neue Staatsvertrag hat gegenüber demjenigen aus dem Jahr 2001 verschiedene betriebliche Vorteile. Zum einen schafft er Rechts- und Investitionssicherheit bis mindestens ins Jahr 2030. Zudem lässt er durch den Verzicht auf eine zahlenmässige Begrenzung der Anzahl Nordanflüge auch in Zukunft Raum für eine moderate, nachfrageorientierte Entwicklung.

Die Zustimmung durch die Parlamente beider Staaten vorausgesetzt, tritt der Staatsvertrag am 1. Januar 2020 in Kraft. Allerdings hat Deutschland den Ratifikationsprozess im November 2012 ausgesetzt. Politische Akteure in Deutschland beanstanden, dass der Vertragstext zu viel Interpretationsspielraum offen lasse und Deutschland in wichtigen Punkten benachteiligt werde. Es ist nun Aufgabe des Bundes, Aufklärungsarbeit zu leisten und sich für eine rasche Ratifizierung einzusetzen. Die Flughafen Zürich AG steht mit Fachwissen und erläuternden Hilfsmitteln wie einem eigens produzierten Informationsfilm über die verschiedenen komplexen An- und Abflugverfahren zur Seite.

Es ist davon auszugehen, dass der politische Druck auf den Flughafen Zürich zunehmen wird. Dies verlangt von der Flughafenbetreiberin bereits heute eine weitsichtige Planung. Eine Ausweitung der Sperrzeiten wird zwangsläufig zu einer Verlegung von Flugbewegungen, also von Nordanflügen, in die Schweiz führen. Die künftige Entwicklung verlangt deshalb eine taugliche Alternative zum bewährten Nordkonzept. Das Südkonzept ist aus Gründen der Komplexität und Kapazität sowie wegen der hohen Zahl Lärmbetroffener wenig geeignet. Das Verkehrsaufkommen kann mit zusätzlichen Sperrzeiten nur mit den Verlängerungen der Piste 28 nach Westen und der Piste 32 nach Norden effizient abgewickelt werden. Die kürzeste Piste 28 muss von heute 2'500 Meter auf 2'950 Meter verlängert werden, damit auch Langstreckenflugzeuge bei nasser Piste und ungünstigen Witterungsverhältnissen auf ihr landen können. Zudem muss die Piste 32 von 3'300 Meter auf 3'700 Meter verlängert werden, damit sämtliche Flugzeugtypen mit maximaler Beladung starten können. Zu den geplanten Änderungen am Pistensystem gehört ebenfalls der Bau eines Rollweges rund um das östliche Ende der Piste 28, um die Anzahl Flugzeuge zu verringern, welche diese Piste nach der Landung oder vor dem Start kreuzen. Der Flughafen Zürich würde dank dieser Verlängerungen auch während zusätzlicher deutscher Sperrzeiten sowie bei ungünstigen Witterungsbedingungen über zwei voneinander unabhängige Pisten verfügen, was die Komplexität des Systems am Boden und in der Luft verringern und die heutigen Kapazitäten aufrechterhalten würde. Mit diesen Ertüchtigungsmassnahmen wäre das Ostkonzept eine geeignete Alternative zum Nordkonzept.

Für die weitsichtige Planung müssen Grundlagen erarbeitet werden. Um die nötigen Infrastrukturanpassungen fristgerecht umsetzen zu können, müssen die Planung und die Erarbeitung aller Grundlagen bereits heute in Angriff genommen werden. Die Flughafen Zürich AG hat deshalb Ende November 2012 die Planungsarbeiten ausgeschrieben, um eben diese Grundlagen für ein späteres Baugesuch zu erarbeiten. Diese Planungsarbeiten dienen als technische Grundlagen für die Vorbereitung der politischen und wirtschaftlichen Entscheide. Das Baugesuch für Pistenverlängerungen kann jedoch gemäss Flughafengesetz nur mit der Zustimmung der Kantonsvertreter im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG beim UVEK eingereicht werden.

SIL

Der SIL ist das Raumplanungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Im laufenden SIL-Prozess sollen unter der Leitung des Bundes die zukünftige bauliche und betriebliche Ausgestaltung des Flughafens Zürich festgelegt und mit der Raumplanung in der Region koordiniert werden.

Im Bericht des BAZL vom 5. Oktober 2012 stehen sechs Varianten zur Diskussion. Im Rahmen des Vernehmlassungsprozesses zum SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich zur Umsetzung des Staatsvertrages spricht sich die Flughafen Zürich AG ab 2020 für die Variante 3 (Gekrümmter Nordanflug/Südanflüge am Morgen, Ostanflug am Abend) aus. Langfristig soll auch die Variante 2 (Gekrümmter Nordanflug am Morgen, Ostanflug am Abend) raumplanerisch gesichert werden.

Aus Sicht der Flughafen Zürich AG soll der Flugbetrieb bei Umsetzung des Staatsvertrages im Jahr 2020 so abgewickelt werden, dass in den Sperrstunden am Morgen werktags von 6 Uhr bis 6.30 Uhr die Landungen mit einem gekrümmten Nordanflug erfolgen. An Wochenenden sowie an baden-württembergischen Feiertagen sollen wie bisher von 6 Uhr bis 9 Uhr Südanflüge durchgeführt werden. Während der Sperrzeiten am Abend sollen die Flugzeuge neu ab 18 Uhr aus Osten landen. Dieses Szenario entspricht der Variante 3. Falls die technische Entwicklung langfristig von 6 Uhr bis 9 Uhr einen leistungsfähigen gekrümmten Nordanflug zulässt, soll Variante 2 zum Einsatz kommen. Zu den Varianten 2 und 3 hat sich die Flughafen Zürich AG bereits im Rahmen eines Medienhintergrundgesprächs zum Staatsvertrag am 12. Juli 2012 ausgesprochen. Diese Varianten entsprechen in ihren Grundzügen der so genannten Variante Jopt des bisherigen SIL-Prozesses. Auch dort war vorgesehen, das Ostanflugkonzept auszubauen. Die Flughafen Zürich AG hat sich stets für diese Variante ausgesprochen. Wie der gekrümmte Nordanflug, das Ostkonzept und das Südkonzept zukünftig eingesetzt werden, wird im Rahmen des SIL entschieden werden.



Mitarbeitende, Gesellschaft und Umwelt | Hintergrundgespräch

Interview mit Joana Filippi, Head Public Affairs

Flughafen Zürich AG (FZAG): Der Fachbereich «Public Affairs» hat sich in den letzten Jahren immer mehr auch in der Schweiz durchgesetzt. Auch die Flughafen Zürich AG unterhält seit einigen Jahren eine Abteilung Public Affairs. Was genau sind Ihre Aufgaben?

Joana Filippi (JF): Public Affairs wird allgemein als «strategisches Management von Entscheidungsprozessen an der Schnittstelle zwischen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft» verstanden. Das heisst, die Aussenbeziehungen zu Regierungen, Parlamenten und Behörden auf allen Staatsebenen sowie zu Wirtschaft und Gesellschaft werden durch die Abteilung Public Affairs koordiniert und gepflegt. Die politischen Interessen werden direkt durch persönliche Gespräche und Informationsvermittlung sowie indirekt über verschiedenste Kommunikationskanäle in den politischen Prozess eingebracht. Ziel ist es, möglichst vorteilhafte Rahmenbedingungen zu erreichen.

FZAG: Weshalb braucht die Flughafen Zürich AG eine Public-Affairs-Abteilung?

JF: Der Betrieb des Flughafens Zürich wird in vielen Bereichen massgeblich von politischen Rahmenbedingungen beeinflusst und geprägt. So sind auch sämtliche Entwicklungsschritte der wichtigsten Schweizer Flugverkehrsinfrastruktur von politischen Prozessen abhängig. Die Abteilung Public Affairs bildet die Schnittstelle zwischen der Flughafen Zürich AG und den verschiedenen politischen Anspruchsgruppen.

Ein Flughafen ist ein äusserst komplexes Gebilde. Um wichtigen Anspruchsgruppen die Bedürfnisse des Flughafens aufzuzeigen und verständlich zu machen, ist es unerlässlich, ihnen den Flughafen und damit zusammenhängende Prozesse und zentrale Faktoren im Detail zu erläutern. Dies erfordert eine proaktive, systematische und kontinuierliche «Aufklärungsarbeit». Auch in den kommenden Jahren werden wichtige Sachgeschäfte auf der politischen Ebene zu vertreten sein, wie beispielsweise der Flugverkehrs-Staatsvertrag mit Deutschland, der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt oder die Teilrevision 2 des Luftfahrtgesetzes. Um eine optimale Ausgangslage bei den Gesprächen zu haben, müssen die Kontakte zu den Entscheidungsträgern regelmässig gepflegt werden.



FZAG: Welchen Einfluss haben internationale Organisationen und Entscheide auf den Flughafen Zürich?

JF: Hatten Flughafenthemen noch vor zehn Jahren einen vornehmlich regionalen Fokus, haben sich die Fragen im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich stark internationalisiert. Zu einem nationalen und internationalen Thema wurde der Flughafen aufgrund des Lärmkonflikts mit Deutschland.

Der Flughafen Zürich ist zunehmend auch von weiteren grenzüberschreitenden Themen betroffen. Neben vielen aviatischen Standards, welche von der Europäischen Union und von internationalen Luftfahrtorganisationen vorgegeben und von der Schweiz übernommen werden müssen, gibt es auch globale Themenfelder, welche einen Einfluss auf den Flughafen haben, was sich beispielsweise im Asyl- oder Epidemien Gesetz zeigt.

FZAG: Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit politischen Akteuren auf nationaler Ebene? Und auf der kantonalen und kommunalen Ebene?

JF: Wir pflegen einen intensiven Austausch mit politischen Akteuren auf allen drei Ebenen, um laufend über die weiteren Entwicklungen der Branche und die Pläne des Unternehmens zu informieren. Wir organisieren massgeschneiderte Veranstaltungen für die unterschiedlichen politischen Akteure, wir pflegen das persönliche Gespräch mit Meinungsführern und einmal im Jahr veranstalten wir zusammen mit den in der Swiss International Airports Association organisierten Flughäfen einen Parlamentarier-Apéro in Bern. Es ist uns wichtig, dass wir Entscheide transparent begründen, damit unsere Partner nachvollziehen können, weshalb ein Entscheid so und nicht anders getroffen wurde. Zudem versuchen wir – wenn immer betrieblich und ökonomisch möglich – die Anliegen, welche vor allem unsere direkten Anrainergemeinden einbringen, umzusetzen. Der Gedankenaustausch ist durchwegs respektvoll und konstruktiv, auch wenn nicht immer alle Beteiligten einer Meinung sind.

FZAG: Ein grosses Thema im Berichtsjahr war die Unterzeichnung des Staatsvertrages über die Auswirkungen des Flugbetriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland. Worin bestand oder besteht die grosse Herausforderung aus Sicht der Flughafen Zürich AG?

JF: Das Positive vorweg: Nach Jahren der Ungewissheit liegt mit dem Staatsvertrag nun ein Regelwerk vor, das die Verhältnisse in Bezug auf die Landeanflüge über süddeutsches Gebiet auf den Flughafen Zürich klärt. Damit wurde eine wichtige Grundlage geschaffen, um dem Flughafen Zürich auch in Zukunft ein moderates, nachfrageorientiertes Wachstum zu ermöglichen. Der Staatsvertrag schafft klare Rahmenbedingungen, um die nötige Planungs-, Rechts- und Investitionssicherheit für den Flughafen Zürich und für die Region um den Flughafen bis ins Jahr 2030 sicherzustellen.

Der Staatsvertrag ist aber auch ein Kompromiss. Beide Verhandlungsseiten hätten sich wohl mehr Konzessionen der Gegenseite gewünscht. Das liegt in der Natur der Sache.

Die grosse Herausforderung ist nun die Genehmigung des Vertragswerks durch die beiden Parlamente. Deutschland hat den Ratifikationsprozess bedauerlicherweise sistiert. In der Schweiz halten sich momentan befürwortende und ablehnende Stimmen ungefähr die Waage. Deshalb ist noch viel Überzeugungsarbeit nötig. Ohne diesen Vertrag läuft die Schweiz Gefahr, dass Deutschland eine weitere und noch restriktivere einseitige Verordnung erlässt. Deshalb gibt es keine Alternativen zum vorliegenden Staatsvertrag.

Lärmmanagement und Anwohnerschutz

Erfassen der Fluglärmbelastung

Es ist eine Tatsache, dass startende und landende Flugzeuge Lärmimmissionen verursachen. Gemäss Art. 38 Abs. 2 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung sollen Fluglärmimmissionen durch Berechnungen ermittelt werden. Diese Berechnungen werden jährlich von der EMPA anhand effektiver Flugbewegungen, Flugspuren sowie Emissionsdaten aller Flugzeugtypen durchgeführt.

Zudem betreibt die Flughafen Zürich AG ein Lärmmessstellen-Netz mit ortsfesten Messstationen, um die Diskussion rund um die Thematik Fluglärm zu objektivieren. Dieses Messstellen-Netz umfasst aktuell vierzehn Stationen. Durch diese punktuellen Messungen kann die Entwicklung der Lärmbelastung an einem bestimmten Standort langfristig beobachtet werden. Die Messresultate werden im monatlichen Lärmbulletin der Flughafen Zürich AG publiziert. Die Fluglärmbelastung an den Messstationen blieb 2012 im Vergleich zum Vorjahr auf demselben Niveau.

Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen

Die Anzahl Flugbewegungen und deren Verteilung auf die verschiedenen Pisten sind für die Lärmbelastung von zentraler Bedeutung. Besonders Flüge während der Nachtzeit (22 Uhr bis 6 Uhr) werden von der Bevölkerung oft als störend wahrgenommen. Im Jahr 2012 machten die Nachtflugbewegungen 4.1% (2011: 3.6%) der Gesamtbewegungen aus. Für insgesamt 273 Flüge (2011: 166 Flüge), die während der Nachtsperrezeit stattfanden, wurden Ausnahmegewilligungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen triftiger Gründe genehmigt. Die Flughafen Zürich AG ist bemüht, die Anzahl Flüge während der Nachtzeit durch kontinuierliche Optimierung der Abflugpünktlichkeit zu minimieren.

Lärmreklamationen/-anfragen

Der Flughafen Zürich AG ist der Dialog mit der Bevölkerung ein wichtiges Anliegen. Lärmbetroffene können beispielsweise über das «Lärmtelefon» oder per E-Mail direkt und unbürokratisch ihre Anfragen oder Reklamationen an die Flughafen Zürich AG richten. Mitarbeitende der Abteilung Lärmmanagement und Anwohnerschutz nehmen sich den einzelnen Meldungen an und sind bestrebt, konkrete Fragen umgehend zu beantworten. Die Anzahl Anfragen sowie die Reklamationsgründe werden statistisch erfasst und der Geschäftsleitung vorgelegt.

Verteilung der Messstellen



Überwachung der Abflugrouten

Alle Abflugrouten am Flughafen Zürich sind als lärmoptimierte Standardrouten festgelegt, sodass dicht besiedelte Gebiete möglichst nicht direkt überflogen werden. Deshalb ist die Einhaltung dieser Routen tagsüber mindestens bis zu einer Höhe von 5'000 Fuss (ft) verbindlich, in der Nacht sogar bis Flugfläche 80 (ca. 8'000 ft). Lediglich die Flugsicherung ist befugt, Flugzeuge von diesen Standardrouten wegzuleiten.

Bei einer erheblichen Abweichung von diesen verbindlichen Routen wird im Sinne der Lärmbekämpfung der fehlbare Abflugvorgang genauer untersucht. Lassen sich keine berechtigten Gründe wie Ausweichen vor Gewitterzellen oder konkrete Anweisungen der Flugsicherung feststellen, wird mit dem betreffenden Piloten zwecks Detailabklärung Kontakt aufgenommen. Durch dieses Vorgehen werden die Fluggesellschaften angehalten, das zukünftige Abflugverhalten zu optimieren.

Schallschutzmassnahmen und Rückerstattungen

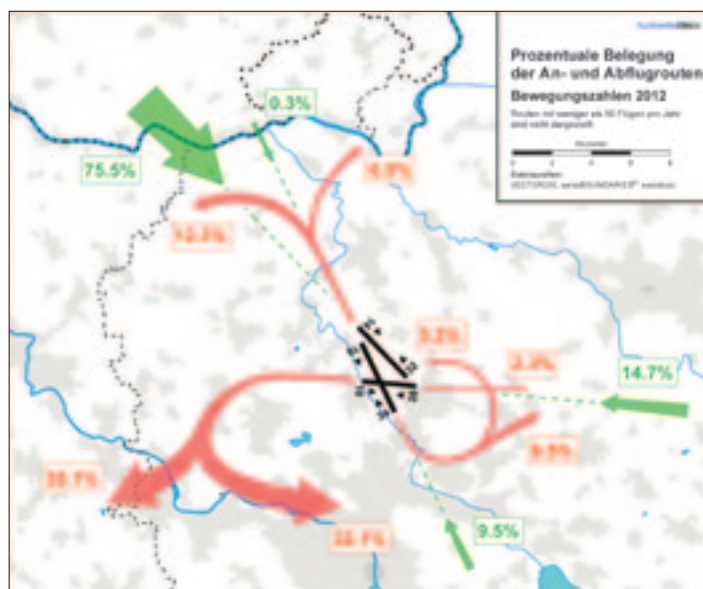
Das Schallschutzprogramm der Flughafen Zürich AG stellt eine der wichtigsten Massnahmen in der Lärmbekämpfung dar. Mit Schallschutzfenstern wird die Bevölkerung vor lästigem oder schädlichem Lärm passiv geschützt. Als Anlagehalterin ist die Flughafen Zürich AG gesetzlich verpflichtet, diese Schutzmassnahmen zu finanzieren. Leistungsberechtigt sind Hauseigentümer, deren Liegenschaften lärmexponierte Räume aufweisen und in einem definierten Perimeter – dem sogenannten Schallschutzperimeter – liegen. Denjenigen Hauseigentümern, die bereits auf eigene Initiative Schallschutzfenster eingebaut haben, wird der Betrag ihrer Investition von der Flughafen Zürich AG rückerstattet. Zwischen 1999 und 2012 wurden rund CHF 150 Mio. für Schallschutzmassnahmen an über 3'650 Gebäuden ausgegeben. Von CHF 23.5 Mio. Ausgaben im Jahr 2012 entfielen 12.5 Mio. auf Sanierungen und 11 Mio. auf Rückerstattungen.

Flugwegabweichungen

	2012	2011	2010
Total der registrierten Abweichungen	4'025	3'208	1'636
davon eingeleitete Ermittlungen	166	235	286
Eingestellte Ermittlungen mit Belehrung	160	247	280
Aussprache mit Piloten/Chefpiloten	7	9	9
Meldungen an das BAZL ¹⁾	0	6	1

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

Verteilung der An- und Abflüge



Umweltmanagement und -kommunikation

Umweltverantwortung

Der Flughafen Zürich erstreckt sich über eine Fläche von 880 Hektaren, beschäftigt rund 24'000 Personen und funktioniert in vielen Bereichen fast wie eine eigene Stadt. Entsprechend trägt die Flughafen Zürich AG als Betreiberin des Flughafens zusammen mit den anderen ansässigen Unternehmen eine grosse Verantwortung gegenüber der Umwelt. Obwohl das Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft stetig steigt, gilt es, die Umwelt vor negativen Auswirkungen zu schützen. Diese ökologische Verantwortung ist fest in den Unternehmenswerten verankert und im Umweltleitbild festgehalten. Letzteres setzt die Schwerpunkte und gibt für die kommenden Jahre die Richtung vor. Die zentralen Themen sind dabei neben dem Fluglärm die Luftqualität, der Klimaschutz, der Energieverbrauch und der Flughafen als Lebensraum für Pflanzen und Tiere.

Langfristige Massnahmen

Die Massnahmen zugunsten des Umweltschutzes sind in der Regel auf lange Sicht angelegt. Entsprechend zeigt sich eine Verbesserung oft erst über längere Zeit. Die Flughafen Zürich AG setzt regulatorische, technische, operationelle und marktwirtschaftliche Massnahmen um, mit dem Ziel, Umweltbelastungen in erster Linie ganz zu vermeiden oder wo dies nicht möglich ist, diese zu minimieren. Der Flughafen Zürich gilt in der Branche seit vielen Jahren als vorbildlich, was das Engagement zugunsten des Umweltschutzes angeht und wurde wiederholt dafür ausgezeichnet. Gerade die beständige und sorgfältige Arbeit der Flughafen Zürich AG hat einen hohen Wert.

Das zentrale Element für einen systematischen Umweltschutz innerhalb des Unternehmens bildet das Umweltmanagementsystem nach der internationalen Norm ISO 14001: 2004. Dieses erfasst sämtliche umweltrelevanten Prozesse im Unternehmen und erlaubt es, diese laufend zu optimieren. Jedes Jahr finden interne Audits statt, in welchen die Anwendung des Systems überprüft und nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht wird. Zudem wird das Managementsystem regelmässig extern überprüft. Im vergangenen Jahr fand entsprechend ein Überwachungsaudit statt, das erfolgreich absolviert wurde.

Im Rahmen des systematischen Managements erfasst die Flughafen Zürich AG flughafenweit die relevanten Umweltkennzahlen. Dies ist die Grundlage dafür, realistische Ziele setzen und deren Erreichen objektiv überprüfen zu können.

Dialog über Umweltthemen

Der Bedarf an detaillierten Informationen über die Umweltauswirkungen des Flughafens Zürich steigt stetig. 2012 wurden verschiedene technische Berichte, welche gegenüber den Themenbroschüren mehr ins Detail gehen, überarbeitet und aktualisiert. Das Unterrichtsmaterial für die Mittel- und Oberstufe, welches seit dem Vorjahr über eine elektronische Plattform für Lehrpersonen zum Download zur Verfügung steht, wird rege benutzt. Spannende Arbeitsblätter ermöglichen den Schülerinnen und Schülern einen Einblick in die Umweltschutzthemen am Flughafen.

Mit der mobilen Umwelt-Ausstellung lässt sich Umweltschutz am Flughafen noch unmittelbarer erleben. Die aus neun Modulen bestehende Wanderausstellung wechselt regelmässig den Standort am Flughafen und wird von Zeit zu Zeit auch extern gezeigt, so Anfang 2012 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Angesprochen werden neun wichtige Themen aus dem gesamten Spektrum des Umweltschutzes am Flughafen.

Lokale Luftqualität

Schadstoffemissionen

Am Flughafen Zürich werden eine Reihe von Luftschadstoffen emittiert. Die Entscheidenden sind dabei Stickoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe (VOC, volatile organic compounds), Kohlenmonoxid (CO) und Feinstaub (PM, particulate matter). Bei den Stickoxiden macht der Flugbetrieb mit den Flugzeugen am Boden und im Flughafennahbereich den Hauptteil aus (89 %). Weitere hauptsächliche Quellen sind Fahrzeuge, Maschinen und Heizungen, bei welchen durch den Einsatz von Treib- und Brennstoffen bei der Verbrennung Schadstoffe entstehen, sowie Abluft aus Prozessen. Da die Emissionen in der Regel nicht direkt gemessen werden können, werden die Gesamtemissionen am Flughafen Zürich mit mathematischen Modellen berechnet. Die Resultate zeigen, dass die Emissionen im Berichtsjahr in etwa auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

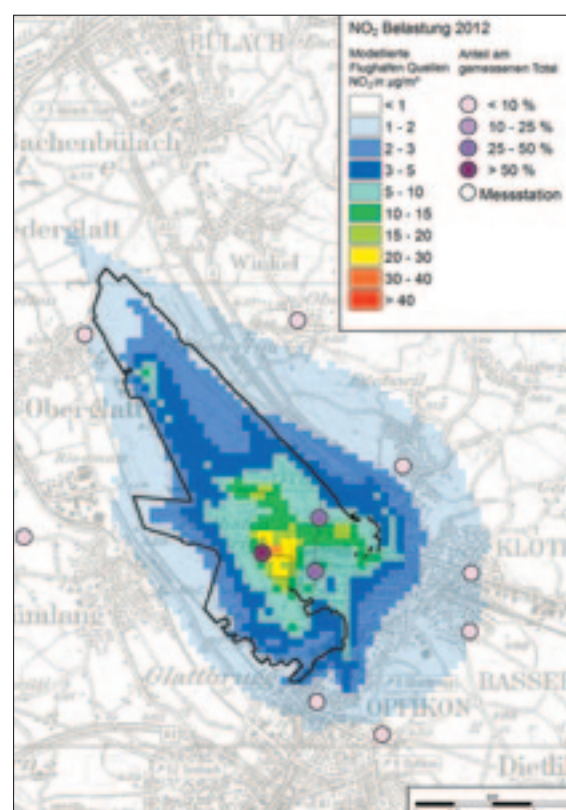
Messen und Modellieren

Die Luftbelastung in der Region des Flughafens Zürich wird einerseits punktuell gemessen und andererseits flächendeckend modelliert. Die Modellierung erfolgt anhand einer Reihe von Parametern wie den Emissionen und den meteorologischen Verhältnissen. Die punktuellen Messungen werden im Auftrag der Flughafen Zürich AG durch das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL) vorgenommen. Am Flughafen selbst sind elektronische Messgeräte in Betrieb, welche die hauptsächlichen Schadstoffe direkt an der Piste und auf dem Vorfeld erfassen. Daneben registriert ein System von Messpunkten in der Region jeweils den Hauptschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2). Im Jahr 2012 wurden einige dieser NO_2 -Passivsammler, bei welchen über die Jahre kein Einfluss der Flughafenemissionen festgestellt wurde, ausser Betrieb genommen. Gleichzeitig wurden auf dem Flughafengelände zwei neue Passivsammler installiert. Diese ermöglichen es, ein detaillierteres Bild über die Schadstoffsituation zwischen den Pisten und auf den Standplätzen zu erhalten. Ein dritter neuer Passivsammler erfasst die Situation im Bereich des landseitigen Verkehrs.

Regionale Luftbelastung

Die Resultate der Messungen und Modellierungen zeigen, dass der Flughafen in der näheren Umgebung nur einen geringen Einfluss auf die Stickstoffdioxid- und die Feinstaubbelastung hat. Die am Flughafen ausgestossenen Emissionen werden nur wenig verfrachtet und zudem rasch verdünnt, weshalb sie nur in geringem Mass als belastende Immission anfallen. Gemäss der Modellierung trägt der Flughafen bereits in zwei Kilometern Entfernung weniger als 10 % zur Gesamtbelastung mit Stickstoffdioxid bei. Dennoch werden an einzelnen Messpunkten die Grenzwerte noch überschritten. Dies ist insbesondere entlang der Hauptachsen des Strassenverkehrs der Fall.

Einfluss des Flughafens auf die lokale Luftqualität in der Region



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA130056)

Luftschadstoffe auf dem Vorfeld

Auf dem Vorfeld sind in der Regel während eines Abfertigungsvorgangs viele Fahrzeuge und Maschinen mit Verbrennungsmotoren im Einsatz. Durch den Einsatz von gas- oder elektrobetriebenen Fahrzeugen und den Ersatz von mobilen Flugzeug-Energieversorgungsgeräten durch stationäre Stromanschlüsse konnten die bei einer Abfertigung anfallenden Emissionen in den letzten Jahren auf tiefem Niveau gehalten werden. Um ein genaueres Bild über die Luftschadstoffe bei der Abfertigung zu erhalten, wurden im Sommer 2012 Messungen vorgenommen. Dabei wurde an verschiedenen Standorten direkt neben abgefertigten Flugzeugen ein erweitertes Spektrum von Luftschadstoffen gemessen. Es zeigte sich, dass die Konzentrationen der gemessenen Schadstoffe (wie Dieselmotoremissionen, Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe, Formaldehyd, Kohlenstoffmonoxid, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid) sehr gering sind. Die gemessenen Konzentrationen beliefen sich bei allen Stoffen auf weniger als 10 – 30 % der maximal zulässigen Arbeitsplatzkonzentration (MAK).

Massnahmen zur Verbesserung

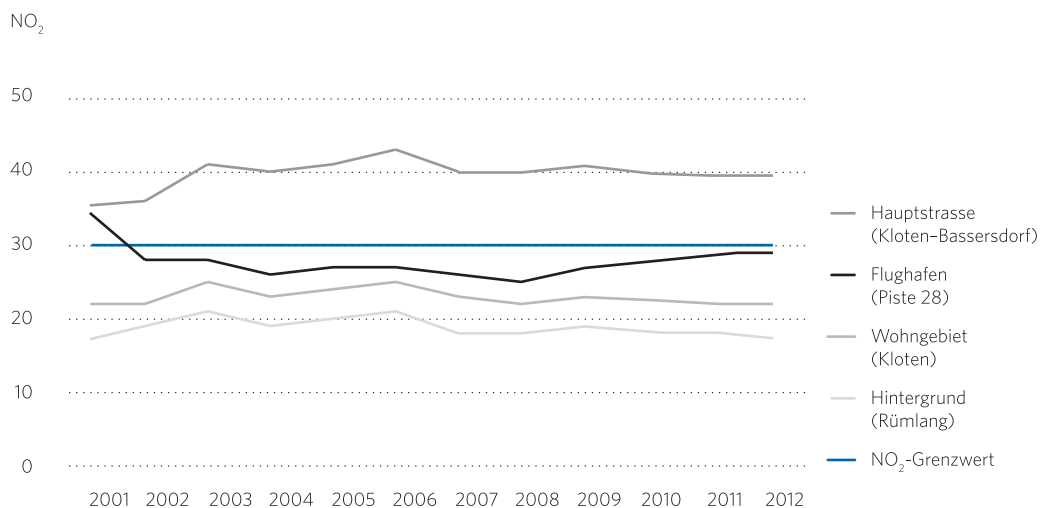
Verbesserungen der Luftqualität am Flughafen können mittels ganz unterschiedlicher Massnahmen erreicht werden. Grundsätzlich geht es darum, die Betriebsstunden von Verbrennungsmotoren und Triebwerken zu reduzieren und den Verbrennungsprozess selbst zu optimieren. Dies gilt für Flugzeuge und Fahrzeuge genauso wie für Heizungen und Maschinen. Um die Fluggesell-

schaften zu motivieren, den Flughafen Zürich mit möglichst emissionsarmen Flugzeugen anzusteuern, wird seit 1997 eine emissionsabhängige Landegegebühr erhoben. Weil dabei der Emissionswert des Triebwerks und nicht etwa die Grössenklasse des Flugzeugs massgebend ist, besteht ein Anreiz, auch kleine Verbesserungen umzusetzen.

Erneuerungen bei der Fahrzeugflotte

Mit der teilweisen Umstellung der Fahrzeugflotte der Flughafen Zürich AG auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge können weitere Verbesserungen in der Luftqualität und im Klimaschutz realisiert werden. Insgesamt umfasst der Fahrzeugpark mehr als 400 motorisierte Fahrzeuge, davon rund 180 in der Kategorie Personen- und Lieferwagen. 2012 wurden 34 Fahrzeuge ersetzt. Umfangreiche Tests mit ersten serienmässig erhältlichen Kleinlieferwagen zeigten sehr positive Ergebnisse, sodass zwei Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb beschafft wurden. Diese Fahrzeuge sind in Bezug auf die Luftqualität im Betrieb emissionsfrei und ermöglichen mit dem gegenwärtig eingekauften Strommix eine wesentliche Reduktion des CO₂-Ausstosses. Der Kauf weiterer Elektrofahrzeuge für den Ersatz von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ist geplant.

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



Globales Klima

Detailliertes Inventar

Sämtliche Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) am Flughafen Zürich werden in einem detaillierten Emissionsinventar dokumentiert. Dieses wird auf der Grundlage des GHG-Protokolls (Greenhouse Gas), ergänzt durch weitere Anleitungen des internationalen Flughafenverbandes ACI, erstellt. Die CO₂-Emissionen werden dabei aufgeteilt in die Bereiche «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. Der weitaus grösste Teil stammt von den Flugzeugen auf ihrem Weg zu den verschiedenen Destinationen. Im Jahr 2012 betrugen die CO₂-Emissionen 25'881 Tonnen für Scope 1, 1'681 Tonnen für Scope 2 und 3'423'169 Tonnen für Scope 3. Die Zunahme der Emissionen für Scope 1 sind einerseits auf den erhöhten Wärmebedarf infolge des sehr kalten Februars 2012 zurückzuführen, andererseits auf die Wiederaufnahme der Stromproduktion im Heizkraftwerk.

Langfristige Ziele

Der Klimaschutz gehört zu den Schwerpunkten im Umweltschutz bei der Flughafen Zürich AG. Diese hat sich freiwillig ambitionierte CO₂-Reduktionsziele gesetzt, welche weit über das gesetzlich Geforderte hinausgehen. Bis zum Jahr 2020 soll der Ausstoss von Kohlendioxid (CO₂) für Scopes 1 und 2 auf 30'000 Tonnen und bis 2030 auf 20'000 Tonnen reduziert werden. Das Erreichen der Ziele würde eine Reduktion der CO₂-Emissionen um mehr als die Hälfte gegenüber 1991 bedeuten.

Die gesteckten Ziele können nur erreicht werden, wenn nachhaltig wirksame Massnahmen getroffen werden. Weil der Bereich der Gebäudeenergie über 80 % der CO₂-Emissionen verursacht, wurde 2012 in einer Studie gezielt die Energiebilanz von einzelnen Gebäuden unter die Lupe genommen, um auf dieser Grundlage die weiteren Sanierungen zu planen.

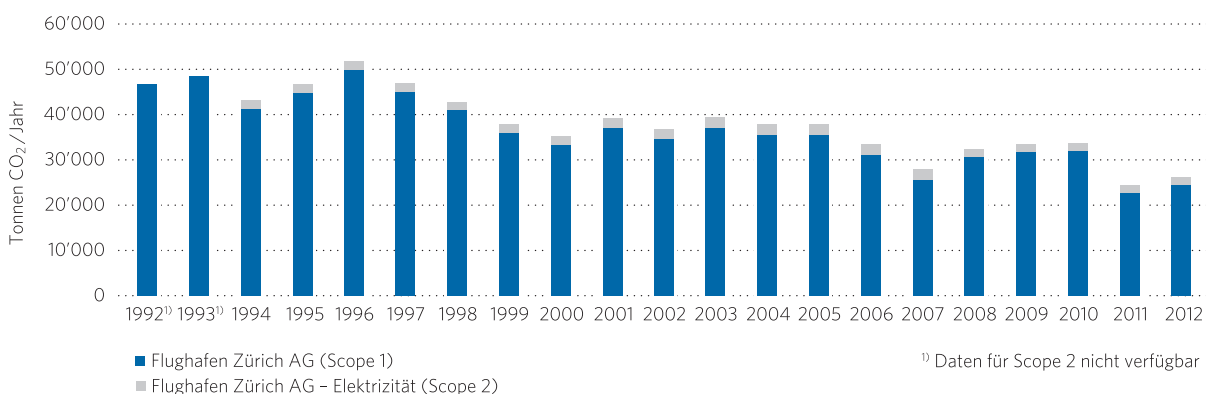
Klimaprogramm

Seit 2010 ist das Klimaprogramm der Flughafen Zürich AG bei Airport Carbon Accreditation akkreditiert. Airport Carbon Accreditation ist ein im Jahr 2009 eingeführtes, unabhängiges europäisches Zertifizierungssystem für Flughäfen. Es umfasst vier Stufen, wobei die höchste Stufe den klimaneutralen Betrieb des Flughafens bedeutet. Seit Beginn ist der Flughafen Zürich auf der zweithöchsten Stufe «Optimisation» akkreditiert. Dies bedeutet, dass nicht nur der eigene CO₂-Ausstoss stetig sinkt, sondern auch die übrigen Unternehmen am Flughafen involviert und bei der Reduktion der CO₂-Emissionen unterstützt werden. Im Jahr 2012 wurden beispielsweise für verschiedene Flughafenpartner spezifische Emissionsinventare erstellt. Damit können zusätzliche Einsichten in die Herkunft der Treibhausgase gewonnen und Massnahmen zu deren Reduktion noch gezielter getroffen werden.

Ende 2012 waren knapp siebzig Flughäfen in Europa bei Airport Carbon Accreditation akkreditiert. Das System wird von der europäischen Zivilluftfahrtkonferenz und weiteren internationalen Organisationen anerkannt.



CO₂-Emissionen Flughafen Zürich nach Scopes



Ressourcen (Energie und Wasser)

Energieverbrauch

Die Sanierung von Gebäuden und die laufende Betriebsoptimierung trugen auch 2012 dazu bei, den Gesamtenergieverbrauch am Flughafen Zürich auf dem seit einigen Jahren stabilen Niveau zu halten. Der sehr kalte Februar schlug sich jedoch deutlich in der Gesamtbilanz nieder. Im Dock E beispielsweise musste alleine in diesem einen Monat so viel Wärmeenergie zugeführt werden wie im ganzen Jahr zuvor. Der erstmalige Vollbetrieb des sanierten Dock B, des neuen Sicherheitskontrollgebäudes und der neuen Speditionshalle wirkte sich dagegen nur marginal auf das Gesamtergebnis aus. Das zeigt einmal mehr, dass mit der Sanierung oder dem Ersatz von bestehenden Gebäuden der Energieverbrauch erheblich reduziert werden kann.

Der Wärmeverbrauch am Flughafen Zürich betrug 2012 insgesamt 112'948 MWh und hat damit gegenüber dem Vorjahr um 4.2 % zugenommen. Angesichts des wetterbedingt sehr niedrigen Verbrauchs im Vorjahr war eine

leichte Steigerung zu erwarten. Im gleichen Rahmen hat auch der gesamte Stromverbrauch zugenommen (+4.7 %) auf 193'896 MWh.

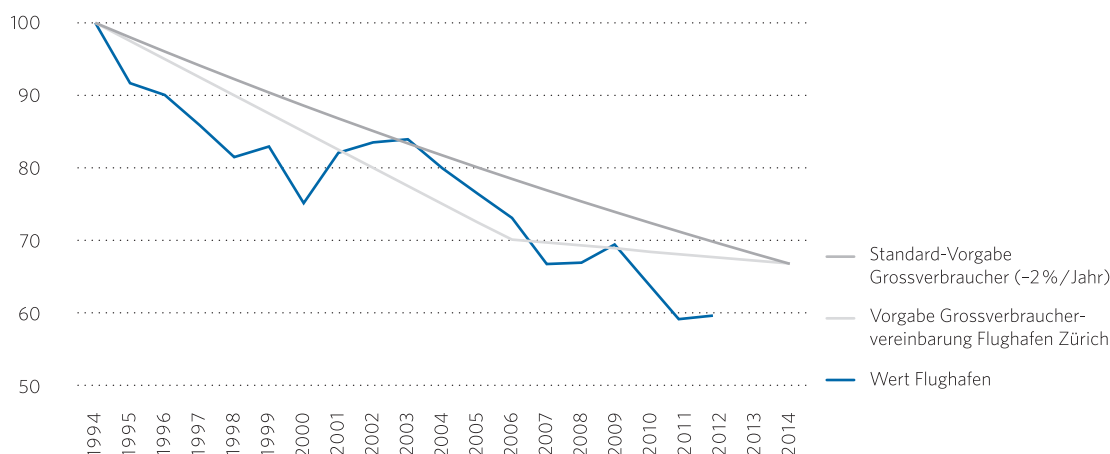
Grossverbrauchervereinbarung

Um eine stetige Steigerung der Energieeffizienz zu sichern, haben die für den Gebäudebestand am Flughafen Zürich verantwortlichen Unternehmen (Flughafen Zürich AG, Priora, Acron AG und SBB) gemeinsam mit der Baudirektion des Kantons Zürich eine Grossverbrauchervereinbarung abgeschlossen. Diese 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 dieses Ziel erreichen.

Im Berichtsjahr konnte der Wert für den spezifischen Energieverbrauch zwar nicht gesenkt werden, hielt sich jedoch stabil auf dem Vorjahresniveau und liegt weiterhin deutlich unter der Zielvorgabe.

Entwicklung spezifischer Gesamtenergieverbrauch Flughafen Zürich (Stand 1. 1. 2013)

Spezifischer Energieverbrauch
(in %)



Entwicklung Energiebilanz Flughafen Zürich

	2012	2011	2010
Am Flughafen genutzte Wärme (MWh)	112'948	108'415	132'551 ¹⁾
Am Flughafen genutzter Strom (MWh)	193'896	185'250	185'399
Total Energieverbrauch (MWh)	306'844	293'665	317'950

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

Wasserverbrauch

Im vergangenen Jahr wurden am Flughafen Zürich insgesamt 551'386 m³ Trinkwasser verbraucht (+2 % gegenüber dem Vorjahr). Zusätzlich wurden 91'241 m³ Grundwasser in technischen Anlagen eingesetzt sowie

11'707 m³ Regenwasser für die Toilettenspülungen genutzt. Gesamthaft betrug der Verbrauch an Frischwasser 652'563 m³ und lag damit um 1 % tiefer als im Vorjahr. Der Verbrauch an Frischwasser pro Passagier konnte auf 26.4 Liter gesenkt werden.

Abfall und Abwasser

Abfallmengen

Im Jahr 2012 fielen am Flughafen Zürich insgesamt 17'228 Tonnen Abfall an. Dies entspricht einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr von 8 %. Der Anteil des Kehrichts konnte von 60 auf 58 % leicht reduziert werden. Gleichzeitig stieg der Anteil der stofflichen Verwertung von 36 auf 39 %. Die diversen Massnahmen der letzten Jahre, welche die Steigerung der Verwertungsquote zum Ziel haben, zeigten damit erstmals Wirkung. An den Abfällen, welche der stofflichen Verwertung zugeführt wurden, hatte Papier/Karton mit 2'621 Tonnen den grössten Anteil (+10 % gegenüber Vorjahr). Leicht zurück ging das Recycling von PET, welches 2012 169 Tonnen (Vorjahr 177 Tonnen) betrug. Ebenfalls verringert hat sich die Menge der an der Sicherheitskontrolle konfiszierten Flüssigkeiten auf noch 276 Tonnen (283 Tonnen). Der Kehrrecht wurde über die Kehrrechtverbrennungsanlage entsorgt, wobei die dabei entstandene Wärme einerseits für die Stromproduktion genutzt und andererseits in ein Fernwärmenetz gespeist wurde. Um den Vergleich mit anderen Flughäfen zu ermöglichen, sind die angegebenen Mengen gemäss der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) definiert.

Häusliches und Industrie-Abwasser

Am Flughafen Zürich fallen verschiedene Arten von Schmutzwasser an. Diese müssen teilweise gezielt vorbehandelt werden, bevor sie der Abwasserreinigungsanlage (ARA) Kloten-Opfikon zugeleitet werden können, welcher der Flughafen Zürich angeschlossen ist. Das häusliche Abwasser, das z. B. von WC-Anlagen oder Restaurants stammt, wird vollumfänglich in der ARA gereinigt. Gleiches gilt für das Industrieabwasser, welches jedoch teilweise vorgereinigt wird. Zusätzlich entstehen am Flughafen weitere spezielle Abwässer, die teilweise vorbehandelt und ebenfalls in der ARA Kloten-Opfikon geklärt (wie z. B. Flugzeugtoilettenabwasser) oder auf spezialisierte Weise fachgerecht entsorgt werden.

Flugzeug- und Flächenenteisung

Im Winter 2011/12 wurden für die Flugzeugenteisungen insgesamt 1'423 m³ an Enteisungsmitteln verbraucht (-16.5 % gegenüber dem Vorwinter). Für die Flächenenteisung auf dem Vorfeld, den Pisten und den Rollwegen waren es 1'283 m³ (-1 %). Im Areal des Werkhofs, auf den Strassen und in den Parkhäusern wurden herkömmliche Tausalze eingesetzt, insgesamt eine Menge von 480 Tonnen und damit etwas mehr als im Winter 2010/11 (+10.9 %).

Behandlung der Enteiserabwässer

Für die Flugzeugenteisung wird Propylenglykol und für die Flächenenteisung ausschliesslich Formiat eingesetzt. Weil der in beiden Mitteln enthaltene Kohlenstoff beim Abbau in Gewässern dem Wasser Sauerstoff entzieht und damit Lebewesen bedroht, ist es notwendig, das Abwasser von den Betriebsflächen aufzufangen und zu behandeln. Heute kann noch nicht der ganze Anteil Kohlenstoff aufgefangen und einer Behandlung zugeführt werden. Im Winter 2011/12 gelangten 78 Tonnen oder rund 12 % der gesamthaft anfallenden Menge (Vorjahr 142 Tonnen, 19 %) unbehandelt in die Glatt. Bis 2015 wird der überarbeitete generelle Entwässerungsplan umgesetzt, was den Anteil des unbehandelt abgeschwemmten Wassers auf unter 5 % verringern wird.

Am Flughafen Zürich wird das aufgefangene Abwasser je nach Konzentration des Kohlenstoffs einer anderen Behandlungsart zugeführt. Gering belastetes Enteiserabwasser 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. Enteiserabwasser 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 konzentriert und das gewonnene Glykol dem Recycling zugeführt.

Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich

	2011/2012	2010/2011	2009/2010
Flugzeugenteisungsmittel (m ³)	1'423	1'705	2'514
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig (m ³)	1'283	1'296	1'991
Flächenenteisungsmittel fest (Tonnen)	0	3	0
Tausalze für übrige Flächen (Tonnen)	480	433	849
Unbehandelt abgeschwemmter Kohlenstoff (Vorfeld, Pisten und Rollwege, %)	12.4	19.1	24.2



Mitarbeitende, Gesellschaft und Umwelt | Umwelt

Natur und Landschaft

Flughafen als Naturraum

Von den 880 Hektaren, die der Flughafen Zürich insgesamt umfasst, sind 780 Hektaren umzäunt und damit nicht öffentlicher Bereich, wovon wiederum rund die Hälfte aus Grünflächen besteht. Extensive Wiesen, Riedwiesen, Bruchwälder und Flachmoore bilden eine Kulturlandschaft mit grosser Artenvielfalt von ökologischem Wert. 74 Hektaren sind Wald- und Naturschutzflächen, davon 44 Hektaren durch die Bundesverfassung geschützte Flachmoorflächen. Diese bilden zusammen mit den an den Flughafen angrenzenden Naturschutzgebieten «Bachenbülacher Allmend», «Rütner Allmend», «Goldentor» und «Altläufe der Glatt» die Überreste einer ehemaligen Flachmoorlandschaft. Ein Teil der Wiesen neben dem Sicherheitsbereich der Pisten wird als technische Anlage für die ökologische Behandlung des mit Enteisermittel belasteten Abwassers genutzt. Für verschiedene Tierarten ist der Flughafen aufgrund seines Mosaiks aus unterschiedlichen Lebensräumen und dank dem schützenden Zaun ein Rückzugsort. Seltene Vogelarten profitieren davon ebenso wie Kleinsäuger, Amphibien und Insekten. 2012 fielen die vielen Weissstörche auf, welche sich auf dem Flughafengelände aufhielten. Weil Kollisionen von Flugzeugen mit diesen grossen Vögeln schwerwiegende Folgen haben könnten, werden sie konsequent vergrämt.

Pflegemassnahmen auf Grünflächen

Um die Naturflächen zu erhalten, vor allem aber um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten, müssen die Grünflächen regelmässig gepflegt werden. Ein jährlicher Pflegeplan definiert für die verschiedenen Grünflächen die Massnahmen, welche die Flughafen Zürich AG zusammen mit Landwirten aus der Region umsetzt. Die Bewirtschaftung der Grünflächen als extensive Langgraswiesen hat gleich zwei positive Effekte: Einerseits hilft sie mit, das Risiko für die Kollision von Vögeln mit Flugzeugen zu verringern, weil hohes Gras für Greifvögel und Schwarmvögel unattraktiv ist. Andererseits wird eine nährstoffarme, zusammenhängende Wiesenlandschaft gefördert, wie sie im Schweizer Mittelland selten geworden ist. Eine der 2012 schwergewichtig umgesetzten Pflegemassnahmen war die Bekämpfung von Neophyten, also aus anderen Erdteilen eingewanderten Pflanzen, welche die heimische Flora verdrängen. Ebenfalls im Berichtsjahr wurde eine Entbuschung auf den Flachmoorflächen durchgeführt, damit letztere mit ihrer typischen Artenzusammensetzung erhalten bleiben. Im Naturschutzgebiet Halbmatt, welches im Jahr 2001 angelegt wurde, wurde im Berichtsjahr eine Nachbesserung ausgeführt. Die obersten Erdschichten einer Teilfläche wurden abgetragen und neu angesät, damit eine nährstoffärmere Wiese entstehen kann, die den Zielvorgaben entspricht.



Umweltkennzahlen

	2012	2011	2010
NO _x -Emissionen (Tonnen)	1'098	1'109	1'014
davon Flugzeug (Tonnen) ¹⁾	978	979	875
VOC-Emissionen (Tonnen)	357	368	397
davon Flugzeug (Tonnen)	284	256	285
CO-Emissionen (Tonnen)	1'618	1'541	1'664
davon Flugzeug (Tonnen)	1'479	1'390	1'502
PM-Emissionen (Tonnen)	20	23	23
davon Flugzeug (Tonnen)	14	17	17
CO ₂ -Emissionen Scope 1 Flughafen Zürich AG ²⁾ (Tonnen)	25'881	22'137 ³⁾	31'009 ³⁾
CO ₂ -Emissionen Scope 2 Flughafen Zürich AG ⁴⁾ (Tonnen)	1'681	1'713	1'727 ⁵⁾
CO ₂ -Emissionen Scope 3 Flughafensystem ⁶⁾ (Tonnen)	3'423'169	3'349'180 ³⁾	3'150'011 ^{3) 5)}
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	306'844	293'665	317'950 ⁷⁾
Gesamtwasserverbrauch (m ³)	652'563	655'232	644'681
Gesamtabfallmenge nach ADV (Tonnen)	17'228	15'983	15'581
davon Wertstoffe (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz) (%)	38.9	36.4	35.8
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle (Tonnen)	276	283	262
Anzahl Einwohner ⁸⁾ über Alarmwert für ESII ⁹⁾	nicht verfügbar	3'824	3'894
Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert für ESII	nicht verfügbar	45'634	40'998
Anzahl Einwohner über Planungswert für ESII	nicht verfügbar	123'752	110'838
Monitoringwert Zürcher Fluglärmindex (ZFI)	nicht verfügbar	53'704	50'757
Anzahl Lärmmessstellen (in Betrieb)	14 (14)	14 (14)	14 (14)
Tagesfluglärmbelastung ¹⁰⁾ am NMT 1/3/6/10 (dB[A]) ¹¹⁾	66/58/66/57	66/58/66/57	66/58/66/57
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen/eingeleitete Ermittlungen	4'025/166 ¹²⁾	3'208/235	1'636/286
Anzahl Nachtfluggewegungen (22.00–06.00 Uhr)	10'696	9'579	10'010
davon in der ersten Nachtstunde (22.00–23.00 Uhr)	8'340	7'681	7'500
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ¹³⁾	273	166	250
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	82	70	66
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	8	8	34
davon diverse Ursachen	183 ¹⁴⁾	88	150 ¹⁴⁾
Schallschutz Programm 2010: Anzahl sanierter Objekte	3'650 ¹⁵⁾	3'150 ¹⁵⁾	2'650 ¹⁶⁾
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ¹⁷⁾	3'149	2'832	2'740

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⁾ Rückwirkende Anpassung der Emissionsfaktoren gemäss Richtlinien des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

⁴⁾ Gemäss GHG-Protokoll: extern bezogene Elektrizität für die Flughafen Zürich AG

⁵⁾ Rückwirkend zusätzliche Unterscheidung der Stromlieferungen an Dritte

⁶⁾ Gemäss GHG-Protokoll: Flugzeuge im LTO-Zyklus und gesamte Reisedstrecke (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

⁷⁾ Rückwirkend neue Berechnung unter Einbezug der Verluste der Stromlieferung an Dritte

⁸⁾ Umhüllende der Tag- und Nachtwerte

⁹⁾ Empfindlichkeitsstufe (ES) II gemäss eidg. Lärmschutzverordnung LSV, Art. 43

¹⁰⁾ Energieäquivalenter Dauerschallpegel des Fluglärms am Tag (06.00–22.00 Uhr)

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

¹²⁾ Eine neue Regelung bezüglich Geschwindigkeit und Ausdehnung des vorgeschriebenen Steigverfahrens sowie das teilweise Umstellen auf ein anderes Navigationssystem führten im Jahr 2012 zu einem temporären Anstieg der registrierten Flugwegabweichungen

¹³⁾ Für dringende Flüge während der Nachtflugsperrezeit können Ausnahmebewilligungen ausgestellt werden

¹⁴⁾ Im Dezember 2012 wurden 42 und im Dezember 2010 wurden 111 Bewilligungen aufgrund prekärer Wetterverhältnisse ausgestellt

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

¹⁶⁾ Anzahl bis dato sanierter Gebäude und Liegenschaften, exkl. Rückerstattungen

¹⁷⁾ Beinhaltet Klagen wie auch Anfragen über Lärmbelastung, Flugspuren, Entwicklung des Flugverkehrs usw.





1'056

LACHSBURGER WURDEN IM RESTAURANT
UPPERDECK 2012 VERKAUFT.

7'915

QUADRATMETER GASTRONOMIE-
LANDSCHAFT BEFINDET SICH AM
FLUGHAFEN ZÜRICH.

4

RESTAURANTS WURDEN 2012 AM
FLUGHAFEN ZÜRICH ERÖFFNET.

102'542

GÄSTE BESUCHTEN 2012 DAS
RESTAURANT UPPERDECK.

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 2.6 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 1'000)	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Aktienkapital	307'019	307'019	307'019
Gesetzliche Reserven			
Agio	0	0	533'290
Allgemeine Reserven aus Kapitaleinlagen	509'980	509'980	0
Allgemeine Reserven	42'370	42'370	19'060
Reserven für eigene Aktien	1'467	477	751
Freie Reserven	107'240	108'230	80'107
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	473'435	354'190	254'875
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2011 / 2010 / 2009	-57'389	-42'964	-46'013
Jahresgewinn	160'411	162'209	145'328
Total Eigenkapital	1'544'533	1'441'511	1'294'417

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 2012 besitzt der Kanton Zürich 33.33 % plus eine Aktie und die Stadt Zürich 5 % 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. Gemäss Art. 699 Abs. 3 des Obligationenrechts können Aktionäre, die Aktien im Nennwert von einer Million Franken vertreten, die Traktandierung eines Verhandlungsgegenstandes verlangen. Entsprechende Begehren sind unter Nachweis der Berechtigung und unter genauer Bezeichnung des verlangten Verhandlungsgegenstandes und mit einem konkret ausformulierten Beschlussantrag schriftlich bei der Gesellschaft zuhanden des Verwaltungsrates einzureichen. Es können nur Begehren berücksichtigt werden, welche rechtzeitig, d.h. mindestens 90 Tage vor dem Datum der Generalversammlung, bei der Gesellschaft eintreffen.

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 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 von 2001 bis 2012 Direktor der Zürcher Handelskammer, Verwaltungsrat seit Mai 2005 (Delegation).

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen:
Verwaltungsratspräsident Zürcher Oberland Medien AG.

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 Metropolitankonferenz des Metropolitanraums Zürich, 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 zehn 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 die Abwicklung und Fakturierung von IT-Dienstleistungen für externe Kunden sowie das Vertragsmanagement und die Fakturierung im Vermietungswesen 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 bis 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 bei Weidmann International (1990 bis 1994) und in der Bosch-Gruppe (1994 bis 1999).

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. (BIAL).

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 Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG) 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 Airport 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. Für das Berichtsjahr betrug der (im Frühjahr des Folgejahres zur Auszahlung gelangende) variable Anteil zwischen 51 % und 100 % 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 329'000 (2011: CHF 326'800). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahe Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 46'500 (2011: CHF 48'800). Für Nichtprüfungsdienstleistungen wurden für Steuerberatung CHF 24'100 (2011: CHF 26'700), für Rechtsberatung CHF 0 (2011: CHF 7'000), für IT-Beratung CHF 27'700 (2011: CHF 10'900) sowie für sonstige Beratungsdienstleistungen CHF 405'000 (2011: CHF 0) 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



22

DE-ICING TRUCKS SIND AM FLUGHAFEN
ZÜRICH VERFÜGBAR.

3-35

MINUTEN DAUERT DIE ENTEISUNG EINES
A320, JE NACH WETTERVERHÄLTNISSEN.

100

LITER ENTEISUNGSMITTEL WERDEN BEI
LEICHTEM FROST FÜR EINEN A380 EIN-
GERECHNET. BEI GROSSE R M E N G E SCHNEE
KÖNNEN ES 1'000 LITER ODER MEHR SEIN.

6'937

DE-ICINGS WURDEN IM JAHR 2012
DURCHGEFÜHRT.

2

MITARBEITER BRAUCHT ES AUF
DEN REMOTE DE-ICING PADS FÜR EINE
KOMPLETTE ENTEISUNG EINES
FLUGZEUGES.



Risk Management

Ein umfassendes Risk Management ist für die Flughafen Zürich AG ein Schlüsselfaktor für eine erfolgreiche Unternehmensführung. Das Risk Management 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 30 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 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. Das letztinstanzliche Urteil wird im Laufe des Jahres 2013 erwartet.

Am 4. September 2012 unterzeichneten Bundesrätin Doris Leuthard und der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer den Staatsvertrag zum Flugverkehr. Der Vertrag sieht vor, dass Deutschland auf eine Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen über seinem Territorium verzichtet, an Werktagen morgens ab 6.30 Uhr und damit eine halbe Stunde früher wieder Nordanflüge zulässt und grundsätzlich einen satellitengestützten gekrümmten Nordanflug akzeptiert. Die Schweiz ist im Gegenzug bereit, ab dem Jahr 2020 schon ab 18 Uhr landende Flüge anstatt von Norden her über eine andere Route zum Flughafen Zürich zu führen. Damit diese Verlagerung ohne Kapazitätseinbussen möglich ist, müssen die Pisten 28 und 32 verlängert und die An- und Abflugrouten entflochten werden. Sollte die Umsetzung dieser Massnahmen nicht oder nur verspätet gelingen, kann die prognostizierte Nachfrage während der neuen Sperrzeiten nicht abgewickelt werden oder es kommt zu regelmässigen Verspätungen. Der Staatsvertrag muss von beiden Seiten ratifiziert werden. Sollte die Ratifizierung misslingen, droht eine Verschärfung der DVO, was zu zusätzlichen Kapazitätseinschränkungen des Flughafens Zürich führen und damit die unternehmerische Entwicklung deutlich beeinträchtigen könnte.

1.2 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. Mit dem Entscheid, die Raumsicherung für eine Parallelpiste nicht weiter zu verfolgen, hat das UVEK trotz anderweitiger Empfehlung der beauftragten Raumplanungsgutachter die einzige Variante fallengelassen, welche langfristig die Nachfrage hätte bewältigen können.

Der SIL ist von der Regelung der Benützung des süddeutschen Luftraums abhängig. Gemäss heutiger Planung wird das Objektblatt 2014 vom Bundesrat verabschiedet. Im Objektblatt und in 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 und es drohen bereits kurzfristig Kapazitätseingpässe, etwa bei den Flugzeugstandplätzen.

1.3 Investitionen zur Reduktion der Komplexität

Das Pisten- und Rollweglayout, die An- und Abflugrouten 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 erstellten die Flughafen Zürich AG, Skyguide, die Swiss und die Luftwaffe unter Einbezug des BAZL und des UVEK im Jahr 2012 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. Bei Nichtumsetzung drohen Kapazitätseinschränkungen und damit eine Beeinträchtigung der geschäftlichen Entwicklung.

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.

2011 wurde der Richtwert von 47'000 mit 53'700 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

Am 1. Juni 2012 wurde vom Bundesrat eine neue Regelung betreffend Festlegung und Erhebung der Flughafengebühren erlassen. Diese Verordnung muss per Januar 2014 umgesetzt werden. Sie sieht ein zweistufiges Vorgehen zur Regulierung der Flugbetriebsgebühren vor. In einer ersten Stufe sollen Flughäfen und deren Nutzer eine Einigung über das Gebührensystem und die Höhe der Gebühren auf dem Verhandlungsweg anstreben. Falls auf diesem Weg keine Einigung erzielt wird, unterbreitet die Flughafenbetreiberin dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL als zweite Stufe einen Gebührenvorschlag, welcher entweder auf einer Vergleichsstudie mit Flughäfen mit ähnlichem Geschäftsmodell basiert oder auf den detaillierten Berechnungskriterien gemäss Definition in der Verordnung aufbaut. Mit der Flughafengebühren-Verordnung besteht für die Flughafen Zürich AG wie auch für die Nutzer höhere Planungs- und Rechtssicherheit. Da die Vorgaben betreffend Verfahren zur Umsetzung der Verordnung relativ umfassend sind, besteht ein gewisses Risiko, dass die Verordnung nicht zeitgerecht umgesetzt werden kann. Die Flughafen-

gebühren-Verordnung sieht für diesen Fall vor, dass die bisher anwendbaren Gebühren gültig bleiben bis die neuen Gebühren in Kraft treten. Gebühren bilden eine wesentliche Einnahmequelle der Flughafen Zürich AG.

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 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. Hub Carrier

Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist Zürich in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hub Carriers abhängig. Die Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Im Berichtsjahr betrug der Anteil der Swiss sowohl beim Passagier- als auch beim Verkehrsaufkommen am Flughafen Zürich rund 56 %. Die Swiss steuert innerhalb des Lufthansa-Konzerns überdurchschnittlich zum Gewinn bei, weshalb das Risiko eines Ausfalls des Hub Carriers aus wirtschaftlichen Gründen momentan als gering einzuschätzen ist. Kapazitätsreduktionen können jedoch nie ausgeschlossen werden.

5. Lärmentschädigungen und Lärmschutzmassnahmen

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 Landegebuhr 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 2012 rund CHF 150 Mio. für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, davon etwa CHF 19 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 90 Mio. betragen.

Mit dem Abschluss des Rechtsmittelverfahrens zum vorläufigen Betriebsreglement durch das Bundesgerichts-urteil vom 22. Dezember 2010 wurde die Flughafen Zürich AG namentlich verpflichtet, dem BAZL innert Jahresfrist ein Konzept vorzulegen, das die von morgendlichen Südanflügen betroffenen Anwohner gegen Aufwachreaktionen schützt. Darauf reichte die Flughafen Zürich AG am 16. Dezember 2011 beim BAZL das Schutzkonzept Süd ein. Dieses Konzept wurde nach der Prüfung durch die Aufsichtsbehörde in den Gemeinden Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen, Dübendorf und Zürich (Schwamendingen) öffentlich aufgelegt, worauf Einsprachen eingegangen sind. Eine Verfügung des BAZL in dieser Sache ist noch ausstehend.

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 bis zu diesem Zeitpunkt 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 nachfolgenden 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.

Risk Management

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 wurde in der Zwischenzeit eine weitere rechtliche Grundlage geschaffen, um offene Entschädigungsforderungen abzuwickeln. Dabei bestätigte das Gericht das Modell der eidgenössischen Schätzungskommission.

Basierend auf diesem neusten Bundesgerichtsentscheid und weiteren bisher entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2011 eine Neueinschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vor, welche auch für den Bilanzstichtag per 31. Dezember 2012 noch ihre Gültigkeit hat. Gemäss dieser aktualisierten 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 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 Schwellenwert gemäss Zusatzvertrag übersteigen, bleibt die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich bestehen. Aufgrund der vorgenommenen Neuberechnungen per Ende 2011 erhöhte sich jedoch der Anteil der «neuen» Lärmverbindlichkeiten, welche durch die Flughafen Zürich AG finanziert werden müssen.

Daher musste die Rückstellung für formelle Enteignungen per Ende 2011 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 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 seit dem 1. Januar 2012 76 % (vorher 72 %; ursprünglich 53 %) der vereinnahmten Lärmgebühren zu.

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2012 hat die Flughafen Zürich AG damit insgesamt Kosten für formelle Enteignungen von CHF 297.7 Mio. aktiviert und weist Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 248.1 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Lärm- und Anwohnerschutzkosten von CHF 86.3 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 Gebühren. Wichtigste Gebühr für die Refinanzierung ist eine separate Passagierlärmgebühr von CHF 5.00. Am 13. Januar 2013 hat das BAZL im Zusammenhang mit der Anpassung der Lärmgebühren am Flughafen Zürich verfügt, dass diese separate Passagierlärmgebühr per 1. Januar 2014 zu sistieren oder substanziell zu reduzieren ist, da aufgrund von Prognosen davon auszugehen ist, dass die Mittel des Airport Zurich Noise Fund in absehbarer Zeit ausreichend sein werden, um die gemäss Basisszenario anfallenden Kosten finanzieren zu können. Würden sich die Lärmkosten deutlich über der geschätzten Grössenordnung bewegen, so müsste die Gebühr mittelfristig wieder eingeführt oder 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 formelle 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.

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 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 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:

Risk Management

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) im angenommen 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 2012 CHF 1.58 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 unter Punkt 5.7.1 erwähnten 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	76
Konzerngesamtergebnisrechnung	76
Konzernbilanz	77
Veränderung des Konzerneigenkapitals	78
Konzerngeldflussrechnung	79
Anhang der Konzernrechnung	
Segmentberichterstattung	80
Grundsätze der Konzernrechnungslegung	81
Erläuterungen zur Konzernrechnung	87
Bericht der Revisionsstelle	125

Konzernerfolgsrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2012	2011 ¹⁾
Aviation-Erträge	(1)	596'411	579'613
Non-Aviation-Erträge	(1)	352'409	325'791
Total Erträge		948'820	905'404
Personalaufwand	(2)	-290'116	-163'543
Polizei und Sicherheit		-115'347	-118'040
Energie und Abfall		-26'109	-23'888
Unterhalt und Material		-42'758	-39'400
Andere Betriebskosten	(3)	-51'953	-49'499
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-41'618	-39'127
Aktivierete Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto	(4)	9'758	12'035
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		390'677	483'942
Abschreibungen und Amortisationen	(7)	-218'741	-201'211
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		171'936	282'731
Finanzierungsaufwendungen	(5)	-93'280	-77'772
Finanzerträge	(5)	36'311	4'321
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften	(9)	2'401	1'390
Konzerngewinn vor Steuern		117'368	210'670
Ertragssteuern	(6)	-22'636	-40'825
Konzerngewinn		94'732	169'845
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(13)	15.52	27.67
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(13)	15.51	27.65

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Konzerngesamtergebnisrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2012	2011 ¹⁾
Konzerngewinn		94'732	169'845
Sonstiges Gesamtergebnis			
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern			
Marktwertanpassungen	(14)	8'029	-20'826
Umbuchung in Erfolgsrechnung	(14)	8'643	10'833
Steuersatzanpassung	(14)	-366	0
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften			
Marktwertanpassungen		954	1'126
Umbuchung in Erfolgsrechnung		0	275
Umrechnungsdifferenzen		1'632	-2'445
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste	(18)	-132	434
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		18'760	-10'603
Gesamtergebnis		113'492	159'242

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Konzernbilanz

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2012	31.12.2011 ¹⁾	1.1.2011 ¹⁾
Aktiven				
Grundstücke	(7)	110'042	109'508	109'509
Hochbauten, Tiefbauten	(7)	2'508'344	2'498'162	2'267'592
Anlagen in Leasing	(7)	40'221	48'617	57'505
Projekte in Arbeit	(7)	161'455	207'814	283'800
Mobile Sachanlagen	(7)	87'644	83'317	88'680
Total Sachanlagen		2'907'706	2'947'418	2'807'086
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(7)	297'698	305'447	285'469
Übrige immaterielle Anlagen	(7)	11'697	12'303	9'432
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(9)	17'767	13'732	14'767
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	185'811	167'632	150'904
Übrige Finanzanlagen		11	11	11
Anlagevermögen		3'420'690	3'446'543	3'267'669
Warenlager		9'642	9'118	8'643
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	68'086	76'469	57'628
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(10)	107'875	98'591	82'860
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(11)	17'871	28'997	28'039
Festgelder	(12)	75'038	85'111	0
Flüssige Mittel	(12)	368'713	69'512	73'642
Umlaufvermögen		647'225	367'798	250'812
Total Aktiven		4'067'915	3'814'341	3'518'481
Passiven				
Aktienkapital		307'019	307'019	307'019
Eigene Aktien		-1'467	-477	-751
Kapitalreserven		590'968	588'055	587'786
Hedging-Reserven, netto		-80'782	-97'088	-87'095
Verkehrswertreserven		2'450	1'496	95
Umrechnungsdifferenzen		-1'069	-2'701	-256
Übrige Gewinnreserven		1'042'684	1'005'473	878'158
Eigenkapital		1'859'803	1'801'777	1'684'956
Anleihen und langfristige Darlehen	(14)	1'256'393	1'070'649	884'709
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(14)	38'546	47'728	59'734
Langfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(15)	301'049	312'795	292'187
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(17)	80'281	94'273	98'484
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	(18)	126'208	3'902	3'379
Langfristiges Fremdkapital		1'802'477	1'529'347	1'338'493
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		39'434	36'829	40'313
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(14)	59'283	98'656	93'639
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(19)	260'895	309'262	326'245
Kurzfristige Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(15)	33'337	20'949	10'740
Laufende Steuerverpflichtungen		12'686	17'521	24'095
Kurzfristiges Fremdkapital		405'635	483'217	495'032
Total Fremdkapital		2'208'112	2'012'564	1'833'525
Total Passiven		4'067'915	3'814'341	3'518'481

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Veränderung des Konzerneigenkapitals

	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Hedging-Reserven, netto	Verkehrswertreserven	Umrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Eigenkapital
(CHF in '000)								
Bilanz per 1.1.2011, vor Anpassung	307'019	-751	587'786	-87'095	95	-256	877'604	1'684'402
Anpassung aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011) ¹⁾							554	554
Bilanz per 1.1.2011, nach Anpassung¹⁾	307'019	-751	587'786	-87'095	95	-256	878'158	1'684'956
Konzerngewinn ¹⁾							169'845	169'845
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern								
Marktwertanpassungen ²⁾				-20'826				-20'826
Umbuchung in Erfolgsrechnung ²⁾				10'833				10'833
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften								
Marktwertanpassungen					1'126			1'126
Umbuchung in Erfolgsrechnung					275			275
Umrechnungsdifferenzen						-2'445		-2'445
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste ¹⁾							434	434
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern ¹⁾	0	0	0	-9'993	1'401	-2'445	434	-10'603
Gesamtergebnis¹⁾	0	0	0	-9'993	1'401	-2'445	170'279	159'242
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2010							-42'964	-42'964
Erwerb eigene Aktien		-517						-517
Verkauf eigene Aktien								0
Aktienbasierte Vergütungen		791	269					1'060
Bilanz per 31.12.2011¹⁾	307'019	-477	588'055	-97'088	1'496	-2'701	1'005'473	1'801'777
Bilanz per 1.1.2012	307'019	-477	588'055	-97'088	1'496	-2'701	1'005'473	1'801'777
Konzerngewinn							94'732	94'732
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern								
Marktwertanpassungen ²⁾				8'029				8'029
Umbuchung in Erfolgsrechnung ²⁾				8'643				8'643
Veränderung Steuersatz ²⁾				-366				-366
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften								
Marktwertanpassungen					954			954
Umbuchung in Erfolgsrechnung					0			0
Umrechnungsdifferenzen						1'632		1'632
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste							-132	-132
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0	0	0	16'306	954	1'632	-132	18'760
Gesamtergebnis	0	0	0	16'306	954	1'632	94'600	113'492
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2011							-57'389	-57'389
Erwerb eigene Aktien		-33'319						-33'319
Verkauf eigene Aktien		31'294	3'046					34'340
Aktienbasierte Vergütungen		1'035	-133					902
Bilanz per 31.12.2012	307'019	-1'467	590'968	-80'782	2'450	-1'069	1'042'684	1'859'803

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

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

²⁾ Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 5, Finanzergebnis, und Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

Konzerngeldflussrechnung

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2012	2011 ¹⁾
Konzerngewinn		94'732	169'845
Finanzergebnis, netto	(5)	56'969	73'451
Anteil an Gewinn / Verlust von assoziierten Gesellschaften	(9)	-2'401	-1'390
Ertragssteuern	(6)	22'636	40'825
Abschreibungen / Amortisationen auf			
Hoch- und Tiefbauten	(7)	179'870	161'475
Mobile Sachanlagen	(7)	17'217	19'647
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(7)	7'749	7'063
Übrige immaterielle Anlagen	(7)	5'597	4'805
Anlagen im Leasing	(7)	8'953	8'888
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand			
Hoch- und Tiefbauten	(7)	-645	-667
Buchgewinne (-) / -verluste (+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		483	1'170
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		902	1'060
Zu- (-) / Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-2'783	-16'839
Zu- (+) / Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		-737	26'412
Zu- (+) / Abnahme (-) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	(18)	122'306	957
Zu- (+) / Abnahme (-) Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(15)	-25'114	-9'587
Bezahlte Ertragssteuern		-45'814	-48'216
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit		439'920	438'899
davon Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)		25'658	38'657
Einnahmen Lärmgebühren	(16)	52'044	48'244
Ausgaben für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	(16)	-26'386	-9'587
Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)		-195'594	-332'800
Abgänge von Sachanlagen	(7)	5'481	134
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-87'613	-99'313
Investitionen in Festgelder mit einer Laufzeit > 90 Tage	(12)	-125'108	-85'111
Rückzahlungen von Festgeldern mit einer Laufzeit > 90 Tage	(12)	135'180	0
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		75'850	61'752
Zinseinnahmen		6'758	5'650
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-185'046	-449'688
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)		-11'763	-37'561
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-87'613	-99'313
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		75'850	61'752
Aufnahme neue Anleihe	(14)	299'059	246'750
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Car Park Lease	(14)	-56'033	-54'198
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Private Placement	(14)	-73'150	-73'150
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(14)	-9'154	-8'577
Aufnahme / Rückzahlung Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG		0	1
Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2011 / 2010	(13)	-57'389	-42'964
Erwerb eigene Aktien		-33'319	-517
Verkauf eigene Aktien		34'340	0
Zinszahlungen		-60'022	-60'673
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		44'332	6'672
Zu- (+) / Abnahme (-) flüssige Mittel		299'206	-4'117
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	(12)	69'512	73'642
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		-5	-13
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag		368'713	69'512
davon Fluglärm (Airport Zurich Noise Fund)	(12)	27'759	1'101

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Segmentberichterstattung

	Aviation Flugbetrieb		Aviation Sicherheit		Aviation Fluglärm		Non-Aviation		Eliminierungen		Konsolidiert	
(CHF in Mio.)	2012	2011 ¹⁾	2012	2011 ¹⁾	2012	2011 ¹⁾	2012	2011 ¹⁾	2012	2011 ¹⁾	2012	2011 ¹⁾
Erträge mit Dritten	381.3	372.5	161.6	158.5	52.1	48.6	353.8	325.8			948.8	905.4
Intersegmentäre Erträge	8.2	12.9					138.9	122.7	-147.1	-135.6	0.0	0.0
Total Erträge	389.5	385.4	161.6	158.5	52.1	48.6	492.7	448.5	-147.1	-135.6	948.8	905.4
Segmentergebnis (EBIT)	-16.4	52.4	8.6	4.0	40.1	37.1	139.6	189.2			171.9	282.7
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)											171.9	282.7
Finanzierungsaufwendungen	-2.8	-3.4			-29.2	-15.6	-3.4	-5.4			-35.4	-24.4
Nicht zugeordnete Finanzierungsaufwendungen											-57.9	-53.4
Finanzerträge					4.6	3.3					4.6	3.3
Nicht zugeordnete Finanzerträge											31.7	1.0
Anteil an Gewinn und Verlust an assoziierten Gesellschaften							2.4	1.4			2.4	1.4
Nicht zugeordnete Ertragssteuern											-22.6	-40.8
Konzerngewinn											94.7	169.8
Total Sachanlagen und immaterielle Anlagen	948.0	961.3	37.2	42.2	298.5	306.5	1'933.4	1'955.2			3'217.1	3'265.2
Finanzanlagen					185.8	167.6					185.8	167.6
Anteile an assoziierten Unternehmen							17.8	13.7			17.8	13.7
Kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel					95.8	77.6					95.8	77.6
Total Segmentaktiven	948.0	961.3	37.2	42.2	580.1	551.7	1'951.2	1'968.9			3'516.5	3'524.1
Nicht zugeordnete kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel											416.0	153.5
Nicht zugeordnete Vermögenswerte											135.4	136.7
Total Vermögenswerte											4'067.9	3'814.3
Total Segmentschulden	48.2	56.8			334.4	333.7	0.0	38.7			382.6	429.2
Nicht zugeordnete Schulden											1'825.5	1'583.3
Total Fremdkapital											2'208.1	2'012.5
Total Investitionen	59.1	53.9	0.9	1.8	87.6	124.2	116.7	283.4			264.3	463.3
Abschreibungen und Amortisationen	61.6	59.6	5.5	7.7	8.0	7.5	143.6	126.4			218.7	201.2
Vollzeitstellen per 31. 12.	595	595	16	16	11	11	743	699			1'365	1'321

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

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:

- Offenlegung – Transfer finanzieller Vermögenswerte (Änderungen zu IFRS 7)
- Latente Steuern: Realisierung von zugrundeliegenden Vermögenswerten (Änderungen zu IAS 12)

Die genannten Änderungen wurden im Geschäftsjahr 2012 erstmals angewendet und hatten keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG.

Aufgrund der Unterzeichnung des neuen Anschlussvertrages mit der BVK ist dieser Vorsorgeplan neu als leistungsorientierter Plan zu klassieren und wurde deshalb in der Konzernrechnung 2012 erstmals als solcher einbezogen. Aus diesem Anlass wurde IAS 19 «Leistungen an Arbeitnehmer» (geändert 2011) im Geschäftsjahr 2012 vorzeitig angewendet. Es wird diesbezüglich auf die entsprechenden Ausführungen auf den Seiten 90 und 91 sowie auf die Ziffer 18, Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer, verwiesen.

Einführung von neuen Standards im Jahr 2013 und später

Die folgenden neuen, überarbeiteten und geänderten Standards und Interpretationen sind bis zum Datum der Genehmigung der Konzernrechnung 2012 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
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		
Darstellung sonstiger Ergebnisposten (Änderungen von IAS 1)	*	1. Juli 2012
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
Änderungen von IFRS (Mai 2012)	*	1. Januar 2013
Konzernabschlüsse, gemeinschaftliche Vereinbarungen und Offenlegung von Anteilen an anderen Unternehmen: Übergangsbestimmungen (Änderungen von IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12)	*	1. Januar 2013
Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten (Änderungen von IAS 32)	*	1. Januar 2014
Investmentgesellschaften (Änderungen von IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27)	*	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 Landegeühren 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 Parkerträge, 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 Effektivzinismethode (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 Effektivzinismethode 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 8'335'000 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 beschrieben. Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen werden im Buchwert der Sachanlage aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass der Flughafen Zürich AG daraus zukünftig wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird. Eigentliche Unterhalts- und Renovationsaufwendungen werden der Erfolgsrechnung belastet.

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 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).

Leistungen an Arbeitnehmer

Für leistungsorientierte Vorsorgepläne werden die Vorsorgekosten und die Vorsorgeverpflichtung auf Basis von unterschiedlichen wirtschaftlichen und demografischen Annahmen mittels der Methode der laufenden Einmalprämie (Projected-Unit-Credit-Methode) bestimmt. Dabei werden die bis zum Bewertungsstichtag zurückgelegten Versicherungsjahre berücksichtigt. Zu den von der Flughafen Zürich AG einzuschätzenden Berechnungsannahmen gehören unter anderem Erwartungen über die zukünftige Gehaltsentwicklung, die langfristige Verzinsung von Altersguthaben, die Personalfuktuation und die Lebenserwartung. Die Bewertungen werden jährlich von unabhängigen Versicherungsmathematikern durchgeführt. Die

Bewertung des Planvermögens erfolgt jährlich zu Marktwerten. Das Planvermögen wird von der Vorsorgeverpflichtung abgezogen.

Die Vorsorgekosten setzen sich aus drei Komponenten zusammen:

- Dienstzeitaufwand, welcher in der Erfolgsrechnung im Personalaufwand erfasst wird;
- Nettozinsaufwand, welcher in der Erfolgsrechnung im Finanzaufwand erfasst wird, und
- Neubewertungs-Komponenten, welche im sonstigen Gesamtergebnis erfasst werden.

Der Dienstzeitaufwand umfasst den laufenden Dienstzeitaufwand, den nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand und Gewinne und Verluste aus Planabgeltungen. Gewinne und Verluste aus Plan-kürzungen werden nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand gleichgestellt. Arbeitnehmerbeiträge und Beiträge von Drittpersonen reduzieren den Dienstzeitaufwand und werden von diesem in Abzug gebracht, sofern sich diese aus den Vorsorgereglementen oder einer faktischen Verpflichtung ergeben.

Der Netto-Zinsaufwand entspricht dem Betrag, welcher sich ergibt, wenn man den Diskontsatz mit der Nettovorsorgeverpflichtung (bzw. dem -vermögenswert) zu Beginn des Geschäftsjahres multipliziert unter Berücksichtigung der sich im Geschäftsjahr durch Beiträge und Rentenzahlungen ergebenden Änderungen. Dabei werden unter-jährige Kapitalflüsse und Veränderungen pro rata berücksichtigt.

Neubewertungskomponenten umfassen versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Entwicklung des Barwertes der Vorsorgeverpflichtungen, welche sich aufgrund von Annahme-änderungen und Erfahrungsabweichungen ergeben, sowie den Vermögensertrag abzüglich der Beträge, welche im Nettozinsaufwand enthalten sind, und Veränderungen der nicht erfassten Vermögenswerte abzüglich der Effekte, welche im Nettozinsaufwand enthalten sind. Neubewertungskomponenten werden im sonstigen Gesamtergebnis erfasst und können nicht rezykliert werden.

Der in der Konzernrechnung erfasste Betrag entspricht der Über- oder Unterdeckung der leistungsorientierten Vorsorgepläne (Netto-vorsorgeverpflichtung, bzw. -vermögenswert). Der erfasste Vermö-genswert aus einer allfälligen Überdeckung wird jedoch auf den Barwert des wirtschaftlichen Nutzens der Gruppe aus künftigen Beitragsreduktionen beschränkt.

Arbeitgeberbeiträge an beitragsorientierte Vorsorgepläne werden im Zeitpunkt, wo der Mitarbeiter den Anspruch darauf erwirbt, direkt in der Erfolgsrechnung als Personalaufwand erfasst.

Für andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer wird der Barwert der Verpflichtung am Bilanzstichtag erfasst. Veränderungen des Barwertes werden direkt in der Erfolgsrechnung als Personalaufwand verbucht.

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.

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 Landegebühren. Die externen Erträge in diesem Bereich sind bestimmt durch die Passagierentwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und die Entwicklung des Startgewichtes der Flugzeuge.

Aviation Sicherheit

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

Aviation Fluglärm

Sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Erträge und Aufwendungen werden im Segment «Aviation Fluglärm» separat ausgewiesen. In den Erläuterungen zur Konzernrechnung wird eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung der Fluglärmthematik dargestellt. 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 2012 wurden CHF 1.3 Mio. (2011: CHF 2.1 Mio.) Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht.

Die Flughafen Zürich AG erzielte im Geschäftsjahr 2012 mit der Lufthansa-Gruppe einen Umsatz von rund CHF 372.1 Mio. (Vorjahr CHF 362.0 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:

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

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, 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.

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 Hub Carrier

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 Hub Carriers abhängig.

1.5 Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

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

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2012 noch rund 15'000 offen waren. Davon sind rund 1'700 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungskommission pendend.

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 bis zu diesem Zeitpunkt 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 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 2012 liegt mit CHF 1.58 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 wurde in der Zwischenzeit eine weitere rechtliche Grundlage geschaffen, um offene Entschädigungsforderungen abzuwickeln. Dabei bestätigte das Gericht das Modell der Eidgenössischen Schätzungskommission.

Basierend auf diesem neusten Bundesgerichtsentscheid und weiteren bisher entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2011 eine Neuschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vor, welche auch für den Bilanzstichtag per 31. Dezember 2012 noch ihre Gültigkeit hat. Gemäss dieser aktualisierten 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 per Ende 2011 erhöhte sich jedoch der Anteil der «neuen» Lärmverbindlichkeiten, welche durch die Flughafen Zürich AG finanziert werden müssen. Daher musste die Rückstellung für formelle Enteignungen per Ende 2011 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 83, 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 seit dem 1. Januar 2012 76 % (vorher 72 %; ursprünglich 53 %) der vereinnahmten Lärmgebühren zu.

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2012 weist die Flughafen Zürich AG damit immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 297.7 Mio. und Rückstellungen für formelle Enteignungen von CHF 248.1 Mio. sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Lärm- und Anwohnerschutzkosten von CHF 86.3 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 3.2 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 Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte).

Einfluss der vorzeitigen Anwendung von IAS 19 «Leistungen an Arbeitnehmer» (geändert 2011)

Aufgrund der Unterzeichnung des neuen Anschlussvertrages mit der BVK ist dieser Vorsorgeplan neu als leistungsorientierter Plan zu klassieren und wurde deshalb in der Konzernrechnung 2012 erstmals als solcher einbezogen. Die Flughafen Zürich AG hat sich aus diesem Anlass entschieden, IAS 19 «Leistungen an Arbeitnehmer» (geändert 2011) vor dem effektiven Zeitpunkt des Inkrafttretens einzuführen. Auf Basis dieses Entscheides und in Übereinstimmung mit den Übergangsbestimmungen von Paragraph IAS 19.173 (geändert 2011) wurden die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst.

Die Anpassungen von IAS 19 ändern die Bilanzierung von Vorsorgeverpflichtungen aus leistungsorientierten Vorsorgeplänen und Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die wesentlichsten Anpassungen ergeben sich bei der Bilanzierung der Änderungen im Planvermögen sowie dem Barwert der Vorsorgeverpflichtungen. Der angepasste Standard verlangt, dass diese Veränderungen sofort im Moment ihres Entstehens erfasst werden. Der unter dem bisherigen IAS 19 mögliche «Korridor-Ansatz» entfällt. Alle aktuariellen Gewinne und Verluste müssen sofort im sonstigen Gesamtergebnis (OCI) erfasst werden. Als Folge dieser Änderung entspricht die in der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtung bzw. der -vermögenswert der Unter- oder Überdeckung der Pläne, allenfalls angepasst um Effekte von IFRIC 14 («IAS 19 – Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswerts, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung»). Weiter wird der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand künftig sofort in der Erfolgsrechnung erfasst.

Ferner wird der im aktuellen IAS 19 verwendete Zinsaufwand auf dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und der erwartete Vermögensertrag auf dem Vorsorgevermögen im IAS 19 (geändert 2011) durch den Nettozinsaufwand ersetzt. Dieser berechnet sich auf Basis des Diskontsatzes und der Nettovorsorgeverpflichtung bzw. dem -vermögenswert.

Zudem ergeben sich Änderungen bei der Darstellung der Vorsorgekosten und der Offenlegung von Anhangsinformationen.

IAS 19 (geändert 2011) wird vorzeitig in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2012 angewendet. Unter Anwendung von IAS 8 wurde das Eigenkapital der Gruppe per 1. Januar 2011 angepasst und das Geschäftsjahr 2011 entsprechend den Anforderungen von IAS 19 (geändert 2011) dargestellt.

Aus diesen Anpassungen ergeben sich die folgenden Effekte auf die erfassten Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer und das Eigenkapital der Gruppe, die sich ausschliesslich auf den besonderen Plan mit der BVK für Entschädigungen bei vorzeitigen Pensionierungen beziehen (siehe auch Ziffer 18, Leistungen an Arbeitnehmer):

(CHF in 1'000)	1.1.2011 (publiziert)	Anpassungen IAS 19 geändert	1.1.2011 (angepasst)
Einfluss auf die Bilanz und das Eigenkapital			
Langfristiges Fremdkapital			
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	3'933	-554	3'379
Eigenkapital			
Übrige Gewinnreserven	877'604	554	878'158

(CHF in 1'000)	31.12.2011 (publiziert)	Anpassungen IAS 19 geändert	31.12.2011 (angepasst)
Einfluss auf die Bilanz und das Eigenkapital			
Langfristiges Fremdkapital			
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	3'825	77	3'902
Eigenkapital			
Übrige Gewinnreserven	1'005'550	-77	1'005'473

(CHF in 1'000)	31.12.2011 (publiziert)	Anpassungen IAS 19 geändert	31.12.2011 (angepasst)
Einfluss auf die Erfolgsrechnung und das Konzernergebnis			
Personalaufwand	-162'478	-1'065	-163'543
Konzerngewinn	170'910	-1'065	169'845
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	27.84		27.67
Verwässerter Gewinn je Aktien (in CHF)	27.82		27.65

(CHF in 1'000)	31.12.2011 (publiziert)	Anpassungen IAS 19 geändert	31.12.2011 (angepasst)
Einfluss auf das Gesamtergebnis			
Konzerngewinn	170'910	-1'065	169'845
Sonstige Posten des Gesamtergebnisses			
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern	-9'993	0	-9'993
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften	1'401	0	1'401
Umrechnungsdifferenzen	-2'445	0	-2'445
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste	0	434	434
Total sonstige Posten des Gesamtergebnisses	-11'037	434	-10'603
Gesamtergebnis	159'873	-631	159'242

(CHF in 1'000)	31.12.2011 (publiziert)	Anpassungen IAS 19 geändert	31.12.2011 (angepasst)
Einfluss auf die Geldflussrechnung			
Konzerngewinn	170'910	-1'065	169'845
Zu- / Abnahme Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-108	1'065	957
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	438'899	0	438'899
Geldfluss auf Investitionstätigkeit	-449'688	0	-449'688
Geldfluss auf Finanzierungstätigkeit	6'672	0	6'672
Veränderung flüssige Mittel	-4'117	0	-4'117

Konzernerfolgsrechnung

1) Erträge

(CHF in 1'000)	2012	2011
Passagiergebühren	199'636	195'555
PRM-Gebühren	11'104	11'200
Landegebühren	85'954	84'527
Emissionsgebühren	3'222	3'150
Parkgebühren	6'675	6'100
Treibstoffgebühren	7'164	7'039
Frachterträge	7'623	7'817
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	29'574	29'047
Flugzeugenergieversorgungsanlage	12'906	11'134
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'697	4'397
Übrige Erträge	14'803	12'521
Total Erträge Aviation Flugbetrieb	383'358	372'487
Sicherheitsgebühren	160'039	157'310
Rückerstattung Sicherheitskosten	958	1'229
Total Erträge Aviation Sicherheit	160'997	158'539
Lärmgebühren	52'066	48'587
Total Erträge Aviation Fluglärm	52'066	48'587
Total Aviation-Erträge	596'411	579'613
Retail, Tax & Duty Free	87'425	75'167
Food & Beverage	14'275	13'631
Werbeflächen und Promotion	16'749	15'070
Parkingserträge	67'097	65'863
Übrige Kommerzerträge	12'369	12'668
Total Kommerz- und Parkingserträge	197'915	182'399
Mieterträge und Pachtzinsen	94'531	88'905
Energie- und Nebenkostenverrechnung	26'833	25'236
Reinigung	3'919	3'521
Dienstleistungserträge	2'478	3'023
Total Erträge aus Liegenschaftenbewirtschaftung	127'761	120'685
Kommunikationsdienstleistungen	14'839	13'587
Consultingerträge	1'335	2'062
Übrige Dienstleistungen und Diverses	10'559	7'058
Total Erträge aus Dienstleistungen	26'733	22'707
Total Non-Aviation-Erträge	352'409	325'791
Total Erträge	948'820	905'404

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 Dienstleistun-

gen am Flughafen Zürich. Sie wurde zu Beginn (1. November 2009) über einen zeitlichen Horizont von fünf Jahren errechnet. Die aktuelle Kostenunterdeckung resultiert vor allem aus der Anzahl der abgefertigten Passagiere mit eingeschränkter Mobilität, welche im Jahr 2012 über den in der Gebührenkalkulation angenommenen Erwartungen lag. Das gesamte Passagierwachstum lag im Jahr 2012 weiterhin unter den Annahmen aus der letzten Gebührenkalkulation.

Die PRM-Gebühr wird, wie alle anderen Flugbetriebsgebühren, Gegenstand der Gebührenverhandlungen zum 1. Januar 2014 sein.

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

(CHF in 1'000)	2012	2011
PRM-Gebühren	11'104	11'200
Total Erträge	11'104	11'200
Fixe Servicekosten (Dienstleistungsanbieter)	-3'288	-3'288
Variable Servicekosten (Dienstleistungsanbieter)	-8'497	-7'515
Andere Betriebskosten	-160	-95
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	-841	302
Abschreibungen	-58	-46
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-899	256
Kalkulatorische Zinsen und Steuern	174	-58
Kostenüber- / -unterdeckung	-725	198

2) Personalaufwand

(CHF in 1'000)	2012	2011 ¹⁾
Löhne und Gehälter	130'772	128'808
Personalvorsorgekosten		
für leistungsorientierte Pläne ²⁾	114'134	1'151
für beitragsorientierte Pläne	11'266	11'366
Sozialversicherungsbeiträge	13'321	13'061
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmer	20'623	9'157
Total Personalaufwand	290'116	163'543
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen)	1'353	1'296
Personalbestand per 31.12. (Vollzeitstellen)	1'365	1'321
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle per 31.12.	213	124

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

²⁾ Siehe Ziffer 18, Leistungen an Arbeitnehmer.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Die Flughafen Zürich AG gibt denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, welche das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden 148 Aktien (Vorjahr 156 Aktien) im Wert von CHF 53'986 (Vorjahr CHF 57'120) 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	2012 (CHF in 1'000)	2011 ¹⁾ (CHF in 1'000)	2011 ¹⁾ (Stück)	Abgabekurs ¹⁾ (CHF)
Mitglieder der Geschäftsleitung	316	375	1'137	329.00
Mitglieder des Kaders	570	604	1'841	329.00
Anpassung Ausgabewert im Folgejahr an Börsenkurs ²⁾	1	5		
Total	887	984	2'978	329.00

¹⁾ Im Geschäftsjahr 2012 im Rahmen des Bonusprogrammes für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2011.

²⁾ Der Ausgabewert der Aktien lag im April 2012 (Gewährungszeitpunkt) um rund CHF 1'000 höher als der Abgrenzungsbetrag des Bonusteils für das Geschäftsjahr 2011 per Jahresende 2011.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Erreichungsgrad des Unternehmensergebnisses respektive der persönlichen Zielerreichung wurde der Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2012 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 2'097 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)	2012	2011
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	21'554	21'000
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	11'785	10'802
Weitere Betriebskosten	6'383	6'641
Versicherungen	3'934	4'072
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	2'658	2'097
Kosten eigener Fahrzeugpark	2'854	2'082
Kommunikationskosten	1'661	1'616
Passagierdienste	1'124	1'189
Total andere Betriebskosten	51'953	49'499

4) Aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto

(CHF in 1'000)	2012	2011
Aktivierte Eigenleistungen	12'084	13'634
Andere Erträge	2'338	147
Andere Aufwendungen	-4'664	-1'746
Total aktivierte Eigenleistungen sowie andere Erträge / Aufwendungen, netto	9'758	12'035

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 12.1 Mio. (Vorjahr CHF 13.6 Mio.) handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen. Die Abnahme im Vergleich zum Vorjahr ist auf die reduzierte Investitionstätigkeit zurückzuführen.

In den anderen Erträgen sind primär realisierte Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen enthalten. Die anderen Aufwendungen beinhalten im Berichtsjahr neben Buchverlusten aus Anlageabgängen Debitorenverluste aus dem aviatischen Geschäft.

5) Finanzergebnis

(CHF in 1'000)	2012	2011
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	55'129	56'786
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	-581	-4'724
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	54'548	52'062
Leasingzins	2'824	3'356
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	3'471	3'145
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	81	0
Übrige Zinsaufwendungen	91	70
Total Zinsaufwand	61'015	58'633
Verlust auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	2'583	1'295
Übriger Finanzaufwand	3'717	3'928
Währungsverluste	209	553
Zinsaufwand Aufzinsung Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen	25'756	13'363
Total Finanzierungsaufwendungen	93'280	77'772
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	-4'648	-3'332
Zinsertrag Post- und Bankguthaben / Darlehen	-679	-555
Verzugszinsen	-12	-8
Total Zinsertrag	-5'339	-3'895
Gewinn auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	0	0
Währungsgewinne	-30'971	-396
Übrige Finanzerträge	-1	-30
Total Finanzerträge	-36'311	-4'321
Finanzergebnis	56'969	73'451

Die Entwicklung des Wechselkurses zwischen dem Schweizer Franken und dem Japanischen Yen führte zu einem Fremdwährungsgewinn auf dem Japanese Private Placement im Umfang von CHF 30.8 Mio., welcher durch das Absicherungsinstrument des Darlehens nicht kompensiert wurde, da die Wechselkursschwankungen des Japanese Private Placement nur teilweise abgesichert sind. Die Zunahme des Zinsaufwands für die Aufzinsung der Rückstellung

für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen ist vor allem durch die Reduktion des Diskontsatzes begründet (siehe Ziffer 15, Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen). Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2012 mit einem Durchschnittszinssatz von 4.64 % errechnet (Vorjahr 5.05 %).

6) Ertragssteuern

(CHF in 1'000)	2012	2011
Steuern des laufenden Jahres	41'177	41'985
Steuern der Vorjahre	37	474
Total laufende Ertragssteuern	41'214	42'459
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	-18'578	-1'634
Total latente Ertragssteuern	-18'578	-1'634
Total Ertragssteuern	22'636	40'825

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in 1'000)	2012	2011
Gewinn vor Ertragssteuern	117'368	211'735
Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz von 20.2 % (2011: 20.5 %)	23'708	43'406
Anpassung latente Steuern aufgrund Steuersatzreduktion	-1'746	0
Steuereffekte aus Vorperioden	37	-1'600
Steuereffekt aus Verlustverrechnungen	0	-891
Nicht abzugsfähiger Aufwand / nicht steuerbarer Ertrag	583	-23
Verschiedene Überleitungsposten	54	-67
Total Ertragssteuern	22'636	40'825

Konzernbilanz

7) Entwicklung Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte

	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Anlagen in Leasing	Projekte in Arbeit	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Übrige immaterielle Vermögenswerte	Total immaterielle Vermögenswerte
(CHF in Mio.)										
Anschaffungswerte										
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	371.0
Zugänge					339.1		339.1	27.0		27.0
Abgänge		-3.6	-30.0			-6.2	-39.8		-7.4	-7.4
Reklassifizierung		85.1	-86.1			1.0	0.0			0.0
Transfers		56.1	336.7		-415.1	14.4	-7.9		7.9	7.9
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	398.5
Eröffnungsbilanz per 1.1.2012	109.5	1'522.2	3'838.1	98.5	207.8	253.5	6'029.6	326.6	71.9	398.5
Zugänge				0.6	176.1		176.7			0.0
Abgänge	-3.8	-1.3	-23.7			-16.2	-45.0		-2.2	-2.2
Transfers	4.3	23.1	167.5		-222.4	22.2	-5.3		5.3	5.3
Schlussbilanz per 31.12.2012	110.0	1'544.0	3'981.9	99.1	161.5	259.5	6'156.0	326.6	75.0	401.6
Abschreibungen / Wertberichtigungen										
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	76.1
Zugänge		44.0	117.4	8.9		19.6	189.9	7.1	4.8	11.9
Reklassifizierung		13.8	-14.5			0.7	0.0			0.0
Abgänge		-3.4	-29.0			-5.7	-38.1		-7.2	-7.2
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	80.8
Eröffnungsbilanz per 1.1.2012	0.0	691.7	2'167.5	49.9	0.0	170.2	3'079.4	21.2	59.6	80.8
Zugänge		47.4	132.5	8.9		17.2	206.0	7.7	5.6	13.3
Abgänge		-0.8	-22.9			-15.6	-39.3		-1.9	-1.9
Schlussbilanz per 31.12.2012	0.0	738.3	2'277.1	58.8	0.0	171.8	3'246.1	28.9	63.3	92.2
Zuwendungen der öffentlichen Hand										
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
Abgänge			-0.7				-0.7			0.0
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
Abgänge		-0.1	-0.6				-0.7			0.0
Schlussbilanz per 31.12.2012	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0
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	294.9
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	317.7
Nettobuchwert per 31.12.2012	110.0	805.7	1'702.7	40.2	161.5	87.6	2'907.7	297.7	11.7	309.4

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

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 zehnten 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.), per 31. Oktober 2010 (CHF 6.9 Mio.) sowie per 1. Januar 2012 (CHF 0.6 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 Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA) läuft 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 Kosten-schätzung 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 2012 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 219.3 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF -0.7 Mio. verrechnet.

8) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in 1'000)

	31.12.2012	31.12.2011
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund)	68'086	76'469
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 16, Airport Zurich Noise Fund)	185'811	167'632
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	253'897	244'101

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 2012 zwischen 0.25 % und 4.375 % (2011: zwischen 0.25 % und 4.375 %). 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)	31.12.2012	31.12.2011
Bangalore International Airport Ltd., Bengaluru (Indien)		
Kapital: INR 3'846 Mio. (Vorjahr INR 3'846 Mio.) / Beteiligungsquote 5.0% (Vorjahr 5.0%)	5'438	4'695
Companhia de Participações Aeroportuárias (vorher: A-port S.A.), São Paulo (Brasilien)		
Kapital: BRL 63 (Vorjahr BRL 117 Mio.) / Beteiligungsquote 15.0% (Vorjahr 15.0%)	4'314	7'990
A-port Chile S.A., Santiago de Chile (Chile)		
Kapital: CLP 5'264 Mio. (Vorjahr n/a) / Beteiligungsquote 49.0% (Vorjahr n/a)	5'155	n/a
A-port Operaciones S.A., Santiago de Chile (Chile)		
Kapital: CLP 1'352 Mio. (Vorjahr CLP 1'328 Mio.) / Beteiligungsquote 49.5% (Vorjahr 32.6%)	2'860	1'047
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	17'767	13'732

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. 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 Anfang 2013 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.

Nach der abgeschlossenen strukturellen Optimierung werden die Beteiligungen an den Konzessionsgesellschaften für die chilenischen Flughäfen in Antofagasta, Puerto Montt und Iquique von A-port Chile S.A. mit Sitz in Santiago de Chile sowie am Hato International Airport in Curaçao durch die Companhia de Participações Aeroportuárias 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. Es haben verschiedene Schriftenwechsel zwischen der Flughafen Zürich AG und der Bolivarischen Republik Venezuela stattgefunden. Das Hearing vor dem ICSID in Washington ist im Juni 2013 vorgesehen. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtet.

Weitere Informationen siehe Ziffer 20.6, Gruppengesellschaften.

Finanzielle Eckdaten der assoziierten Gesellschaften (100 %):

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Aktiven	554'470	526'995
Verbindlichkeiten	-406'791	-378'189
Umsatz	121'840	154'643
Jahresergebnis	16'116	24'506

10) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹⁾	108'536	99'453
Wertberichtigungen	-661	-862
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	107'875	98'591

¹⁾In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 38.6 Mio. (2011: CHF 36.6 Mio.) enthalten (siehe auch «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen, Punkt 1.4) Hub Carrier» sowie «Ziffern 20.1.a), Finanzielles Risk Management und 20.1.a.i), Ausfallrisiko»). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2012 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2012 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Schweiz	102'622	91'451
Europa	5'690	7'535
Indien	112	341
Lateinamerika	112	126
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	108'536	99'453

Die Altersgliederung der Forderungen sah per Bilanzstichtag wie folgt aus:

	Forderungen Brutto 31.12.2012	Einzelwert- berichtigung 31.12.2012	Pauschalwert- berichtigung 31.12.2012	Forderungen Brutto 31.12.2011	Einzelwert- berichtigung 31.12.2011	Pauschalwert- berichtigung 31.12.2011
(CHF in 1'000)						
Nicht fällig	85'388	0	-425	96'484	0	-465
Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	21'858	0	-109	541	0	-3
Fällig zwischen 31 und 60 Tagen	803	0	-4	708	0	-3
Fällig über 61 Tage	487	-121	-2	1'720	-382	-9
Total	108'536	-121	-540	99'453	-382	-480

Die Wertberichtigung hat sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

	Einzelwertberichtigung		Pauschalwertberichtigung		Total Wertberichtigung	
(CHF in 1'000)	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Stand per 1.1.	-382	-453	-480	-411	-862	-864
Veränderung	261	71	-60	-69	201	2
Stand per 31.12.	-121	-382	-540	-480	-661	-862

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)	31.12.2012	31.12.2011
Noch nicht fakturierte Leistungen	6'911	13'573
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	2'207	3'078
Vorausbezahlte Leistungen	660	636
Aktive Rechnungsabgrenzungen	9'778	17'287
Steuerrückforderungen (MwSt / VSt)	6'604	11'014
Sonstige Forderungen	1'489	696
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	17'871	28'997

Die übrigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen beinhalten die folgenden Finanzinstrumente:

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Noch nicht fakturierte Leistungen	6'911	13'573
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	2'207	3'078
Total Finanzinstrumente	9'118	16'651
Steuerrückforderungen (MwSt / VSt)	6'604	11'014
Vorausbezahlte Leistungen	660	636
Sonstige Forderungen	1'489	696
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	17'871	28'997

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.

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)	31.12.2012		31.12.2011	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	222		240	
Post- und Bankguthaben	232'636	27'759	43'417	1'101
Callgelder ¹⁾	0		6'649	
Festgelder ¹⁾	120'000		15'019	
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen ²⁾	15'855		4'187	
Total flüssige Mittel	368'713	27'759	69'512	1'101

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:

	Ursprungswährung	2012	2011	2012	2011
		Zinssätze in %	Zinssätze in %	Durchschn. Laufzeit in Tagen	Durchschn. Laufzeit in Tagen
Post- und Bankguthaben	CHF	0.00 bis 0.125	0.125 bis 0.25	n/a	n/a
Callgelder	CHF	0	0.15 bis 1.075	n/a	26
Festgelder	CHF	0.10 bis 0.25	0.375	89	28
Collateral	CHF	0.00 bis 0.07	0.00 bis 0.12	n/a	n/a

Die bilanzierten Festgelder in der Höhe von CHF 75.0 Mio. weisen folgende Endverfallstermine auf: CHF 50.0 Mio. mit Verfall 3. April 2013 und CHF 25.0 Mio. mit Verfall 3. Juli 2013.

13) Aktienkapital und Reserven

Anzahl	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 50)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Anfangsbestand 1.1.2011	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 31.12.2011	6'140'375	1'381	6'138'994
Erwerb von eigenen Aktien		101'190	101'190
Verkauf von eigenen Aktien		-95'000	-95'000
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		-3'139	-3'139
Schlussbestand 31.12.2012	6'140'375	4'432	6'135'943

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.

Hedging-Reserve

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

Verkehrswertreserve

Diese Reserve enthält die kumulativen Verkehrswertanpassungen auf als zum Verkauf gehaltenen Finanzanlagen bis zum Zeitpunkt ihrer Veräusserung.

Umrechnungsdifferenzen

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

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:

	2012	2011 ¹⁾
Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF	94'732'217	169'845'361
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'105'686	6'139'056
Einfluss der verwässernden Aktien	3'417	3'776
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'109'103	6'142'832
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	15.52	27.67
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	15.51	27.65

¹⁾ Angepasst aufgrund vorzeitiger Einführung von IAS 19 (geändert 2011); Details siehe Seiten 90 und 91.

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2012	2011
Öffentliche Hand	38.60 %	38.60 %
Private	3.29 %	2.54 %
Unternehmungen	2.84 %	2.68 %
Pensionskassen	1.94 %	1.45 %
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Bestände)	25.65 %	32.29 %
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	27.68 %	22.44 %
Total	100.00 %	100.00 %

	2012	2011
Anzahl Aktionäre	4'951	4'458

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

	2012	2011
Kanton Zürich (inkl. BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich)	33.33 %	33.40 %
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5.04 %	5.04 %

14) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Japanese Private Placement	385'583	446'608
US Private Placement	99'695	153'061
Anleihen	771'115	470'980
Langfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	0	0
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	38'546	47'728
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'294'939	1'118'377
US Private Placement	49'604	50'892
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	0	38'669
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	9'679	9'095
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	59'283	98'656
Total Finanzverbindlichkeiten	1'354'222	1'217'033

Am 20. Dezember 2012 wurde die letzte Rate von insgesamt acht Tranchen aus dem US Car Park Lease (CHF 56.0 Mio. nominal) fristgerecht und vertragskonform aus bestehenden flüssigen Mitteln amortisiert. Das Darlehen ist somit vollständig zurückbezahlt.

Im Berichtsjahr wurde zudem die zweite von fünf jährlichen Tranchen des US Private Placement im Umfang von nominal CHF 73.2 Mio. (2011: CHF 73.2 Mio. nominal) amortisiert.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden in Übereinstimmung mit den bestehenden Leasingverträgen insgesamt CHF 9.2 Mio. der ausstehenden Leasingverbindlichkeiten zurückbezahlt (2011: CHF 8.6 Mio.).

Am 3. Juli 2012 wurde eine neue Anleihe im Betrag von CHF 300.0 Mio. (nominal) und einem Zinscoupon von 1.25 % mit Rückzahlung im Jahr 2020 platziert. Diese wird unter den langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten	Nominalbetrag (in 1'000)	Buchwert (CHF in 1'000)	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungs- termin
	31.12.2012	31.12.2012				
Anleihe	CHF 225'000	224'402	2009 – 2014	4.500 %	nein	18.2.
Anleihe	CHF 250'000	247'599	2011 – 2017	2.250 %	nein	5.5.
Anleihe	CHF 300'000	299'114	2012 – 2020	1.250 %	nein	3.7.
Japanese Private Placement	JPY 37'000'000	385'583	2003 – 2024	5.730 %	nein	23.5. /23.11.
US Private Placement	USD 110'000	99'695	2003 – 2015	4.753 %	seit 2011	11.4. /11.10.
Leasingverbindlichkeiten GSA	CHF 28'734	28'734	2003 – 2016	5.868 %	nein	1. des Monats
Leasingverbindlichkeiten EVA	CHF 9'812	9'812	2003 – 2020	3.712 %	nein	1. des Monats
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		1'294'939				

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 379.9 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)	31.12.2012	31.12.2011
Innerhalb 1 Jahres	59'283	98'656
Zwischen 2 und 5 Jahren	606'040	419'248
Über 5 Jahre	688'899	699'129
Total Finanzverbindlichkeiten	1'354'222	1'217'033

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	Japanese Private Placement	US Private Placement	US Car Park Lease	Total		Total
Laufzeit	2003 – 2024	2003 – 2015	2003 – 2012	Marktwerte	Latente	Marktwerte
Kontraktwert (CHF in 1'000)	JPY 37'000 Mio.	USD 275 Mio.	USD 271 Mio.	brutto	Steuern	netto
Marktwerte						
Stand 31.12.2010	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 31.12.2011	84'406	92'806	16'530	193'742	-39'717	154'025
Steuersatzanpassung	0	0	0	0	581	581
Marktwertanpassungen	13'122	-20'677	-16'530	-24'085	4'865	-19'220
Stand 31.12.2012	97'528	72'129	0	169'657	-34'271	135'386

Die kumulierten Verluste auf den Absicherungsinstrumenten haben sich im Berichtsjahr von CHF 154.0 Mio. (nach Abzug latenter Steuern) auf CHF 135.4 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 Zinskomponente 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. Die Schwankungen werden durch den als Fair Value Hedge designierten Teil der Swaps teilweise kompensiert:

(CHF in 1'000)	Japanese Private Placement	US Private Placement	US Car Park Lease	Total Fremd- währungs- schwankungen brutto	Latente Steuern	Total Fremd- währungs- schwankungen netto
Stand 31.12.2010	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 31.12.2011	30'564	-86'218	-15'965	-71'619	14'682	-56'937
Reduktion Steuersatz	0	0	0	0	-215	-215
Fremdwährungsschwankung	-61'318	17'792	15'965	-27'661	5'667	-21'994
Stand 31.12.2012	-30'754	-68'426	0	-99'180	20'034	-79'146

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 31.12.2010	-109'553	22'458	-87'095
Marktwertanpassung	-26'196	5'370	-20'826
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	13'626	-2'793	10'833
Stand 31.12.2011	-122'123	25'035	-97'088
Reduktion Steuersatz	0	-366	-366
Marktwertanpassung	10'061	-2'032	8'029
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	10'831	-2'188	8'643
Stand 31.12.2012	-101'231	20'449	-80'782

Sicherheiten zu vorstehenden Absicherungsgeschäften

Weisen die Cross Currency Interest Rate Swaps des US Private Placement und des Japanese 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	2012 Zinssätze in %	2011 Zinssätze in %	31.12.2012 CHF	31.12.2011 CHF
Flüssige Mittel, fällig innerhalb 90 Tagen	CHF	0.00 bis 0.07	0.00 bis 0.12	15'855	4'187
Letter of Credit, fällig innerhalb 90 Tagen ¹⁾	CHF	0.60 bis 0.85	0.85 bis 0.95	120'000	159'000

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 Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, dargestellten Leasingverträge für die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) sowie für die Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA).

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahres	11'978	11'906
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	37'960	47'983
Fällig über 5 Jahre	4'410	5'820
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	54'348	65'709
Zukünftige Zinsen	-6'123	-8'886
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	48'225	56'823
davon fällig innerhalb 1 Jahres	9'679	9'095
davon fällig zwischen 2 und 5 Jahren	34'344	42'289
davon fällig über 5 Jahre	4'202	5'439

Die Zinssätze der Leasingverbindlichkeiten betragen per Bilanzstichtag 5.868 % (GSA) bzw. 3.712 % (EVA).

15) Rückstellung Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen

(CHF in 1'000)	Lärm- und Anwohnerschutz	Formelle Enteignungen	Total
Rückstellung per 1.1.2011	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 31.12.2011	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
Rückstellung per 1.1.2012	100'448	233'296	333'744
Auszahlung ¹⁾	-23'230	-1'884	-25'114
Bildung	0	0	0
Zinsaufwand Aufzinsung ³⁾	9'116	16'640	25'756
Rückstellung per 31.12.2012	86'334	248'052	334'386
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres)	25'000	8'337	33'337
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	61'334	239'715	301'049

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 Vorjahr erfolgte eine Neueinschätzung des Diskontsatzes sowie der zeitlichen Verteilung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse für Lärm und Anwohnerschutzmassnahmen bis Ende 2020, was zu einem entsprechenden Zinsertrag bei der Aufzinsung führte.

³⁾ Im Berichtsjahr erfolgte eine Neueinschätzung des Diskontsatzes sowie der zeitlichen Verteilung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse.

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 150 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 sowie aktuell tieferer Refinanzierungskosten neu 1.2 % (Vorjahr 2.5 %). 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 248.1 Mio. abdiskontiert als Rückstellung für formelle Enteignungsentschädigungen für «neue» Lärmverbindlichkeiten zurückgestellt (Nominalwert CHF 261.3 Mio.). Dieser Betrag berücksichtigt die bisher vorliegenden letztinstanzlichen Gerichtsentscheide in den unterschiedlichen Flughafenregionen. Der Diskontsatz für die Aufzinsung der nominellen Zahlungsströme beträgt neu ebenfalls 1.2 % (Vorjahr 2.5 %). 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.

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 2012 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)	2012	2011
Airport Zurich Noise Fund per 1.1.	247'711	209'050
Total Einnahmen Lärmgebühren ¹⁾	52'044	48'244
Total Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-23'230	-9'526
Total Kosten für formelle Enteignungen ²⁾	-3'156	-929
Nettoergebnis vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	273'369	246'839
Operative Kosten	-3'811	-4'265
Zinsertrag aus Finanzanlagen	5'857	5'031
Marktwertveränderung Finanzanlagen	954	1'401
Realisierte Kursgewinne / -verluste Finanzanlagen	-2'583	-1'295
Airport Zurich Noise Fund per 31.12.	273'786	247'711

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)	31.12.2012	31.12.2011
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 12, Flüssige Mittel und Festgelder)	27'759	1'101
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	68'086	76'469
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	185'811	167'632
Abgrenzung gegenüber Flughafen Zürich AG ¹⁾	-7'870	2'509
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	273'786	247'711

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)	2013	2014	2015	2016	2017 ff.	Total
Flüssige Mittel	27'759	0	0	0	0	27'759
AAA	24'251	22'858	15'373	38'562	19'708	120'752
AA+/AA/AA-	28'294	23'119	6'582	8'622	15'095	81'712
A+/A/A-	10'486	4'127	8'253	5'051	2'012	29'929
Ohne Rating	5'055	0	6'896	4'564	4'989	21'504
Übrige ¹⁾	-7'870	0	0	0	0	-7'870
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	87'975	50'104	37'104	56'799	41'804	273'786
in %	32.13	18.30	13.55	20.75	15.27	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 20.2 % aus (2011: 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)	2012	2011
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1.1.	94'273	98'484
Veränderung Steuersatz, über Hedging Reserve berücksichtigt	366	0
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	-1'746	0
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps, über Hedging-Reserve gebucht	2'032	-5'370
Cross Currency Interest Rate Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	2'188	2'793
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	-16'832	-1'634
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 31.12.	80'281	94'273

Die latenten Steuern lassen sich folgenden Bilanzpositionen zuordnen:

(CHF in 1'000)	31.12.2012		31.12.2011	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Hochbauten und mobile Sachanlagen		33'307		39'775
Erneuerungsfonds		28'402		27'696
Fluglärmmthematik		48'278		45'615
Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten		1'325		1'836
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		3'839		3'924
Vorsorgeverpflichtung	20'937		0	
Cross Currency Interest Rate Swaps	34'271		39'717	
Private Placements und Verbindlichkeiten aus US Car Park Lease		20'034		14'682
Diverse Positionen		304		462
Latente Steueraktiven / -verbindlichkeiten	55'208	135'489	39'717	133'990
Verrechnung von Aktiven und Passiven	-55'208	-55'208	-39'717	-39'717
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto	0	80'281	0	94'273

Per 31. Dezember 2012 verfügen die Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge von CHF 1.5 Mio. Die Voraussetzungen für die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorträgen sind nicht erfüllt, da eine künftige Realisierung nicht gesichert ist.

Vom Gesamtbetrag der Verlustvorträge verfallen CHF 0.5 Mio. im Jahr 2014, CHF 0.3 Mio. im Jahr 2015, CHF 0.4 Mio. im Jahr 2016, CHF 0.2 Mio. im Jahr 2017 und CHF 0.1 Mio. im Jahr 2019.

18) Leistungen an Arbeitnehmer

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Nettovorsorgeverpflichtungen	-117'621	-3'902
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer	-8'587	0
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-126'208	-3'902

18.1) Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Die Flughafen Zürich AG unterhält die nachfolgenden Vorsorgepläne:

a) Leistungsorientierte Vorsorgepläne

Vorsorgepläne BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich

Neuer Anschlussvertrag mit der BVK

Seit dem 1. Januar 2000 sind die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG für die berufliche Vorsorge bei der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK) angeschlossen. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für Angestellte des Kantons Zürich sowie weiterer Arbeitgeber. Die BVK weist gemäss schweizerischer Rechnungslegung (Art. 44 BVV2) per 31. Dezember 2012 einen (ungeprüften) Deckungsgrad von 90.9 % (Vorjahr per 31. Dezember: 83.2 %) auf.

Bisher wurde der Hauptvorsorgeplan mit der BVK als beitragsorientierter Plan behandelt, da im Geschäftsjahr 2003 der Anschlussvertrag der Flughafen Zürich AG mit der BVK durch eine Vereinbarung ergänzt wurde, wonach die Flughafen Zürich AG im Falle einer Unterdeckung keine zusätzlichen Beiträge zu leisten hat. Bei Verletzung dieser Bestimmung hätte die Flughafen Zürich AG den Anschlussvertrag kündigen können, ohne einen allfälligen versicherungstechnischen Fehlbetrag finanzieren zu müssen. Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG hielt dabei fest, dass er zur Behebung einer Unterdeckung der Vorsorgeeinrichtung in keinem Falle Sanierungsbeiträge leisten werde. Gleichzeitig betonte der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, dass er alles Notwendige veranlassen werde, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrechtzuerhalten. Die vorerwähnten Anpassungen des bisherigen Anschlussvertrages und die Erklärungen des Verwaltungsrates bewirkten, dass kein versicherungstechnisches Risiko oder Anlagerisiko auf den Arbeitgeber übertragen werden konnte. 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 konnte, wurde der Vorsorgeplan gemäss IAS 19.25 als beitragsorientierter Plan (defined contribution plan) behandelt.

Die BVK hat im Herbst 2010 unter anderem aufgrund des seit längerer Zeit ungenügenden Deckungsgrads umfassende Sanierungsmassnahmen angekündigt, welche die Leistungen der Vorsorgeeinrichtung den heutigen Gegebenheiten anpassen und die Finanzierung langfristig sichern sollen. Am 2. April 2012 hat der Kantonsrat des Kantons Zürich das Sanierungspaket (Bewilligung einer Einmal-einlage von CHF 2 Mia. und Genehmigung der Statutenrevision vom 9. November 2011) genehmigt. Die Finanzdirektion hat darauf einen neuen Anschlussvertrag vorgelegt, welcher am 1. Januar 2013 in Kraft getreten ist.

Unter dem neuen Anschlussvertrag müssen die angeschlossenen Arbeitgeber die anstehende Sanierung der BVK mittragen. Gestützt auf die bisherige Vertragsregelung mit der Ergänzungsvereinbarung aus dem Jahr 2003 hätte bei einem Austritt aus der BVK die Leistung von Sanierungsbeiträgen möglicherweise vermieden werden können. Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG hat in einer Gesamtbeurteilung unter Abwägung aller Interessen den Verbleib bei der BVK als die der Gesellschaft insgesamt dienlichere Lösung beurteilt. Deshalb hat die Flughafen Zürich AG am 29. November 2012 den neuen Anschlussvertrag mit der BVK unterzeichnet.

Aufgrund der Planausgestaltung unter dem neuen Anschlussvertrag sowie den gesetzlichen Bestimmungen des BVG ist der Arbeitgeber versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt. Aus diesen Gründen wird der neue Anschlussvertrag als leistungsorientierter Plan klassiert und per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2012 in die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG als solcher einbezogen. Aufgrund der Änderung der Klassierung wird die Differenz der Nettovorsorgeverpflichtung in Höhe von CHF 113.3 Mio. als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (Personalaufwand) der Erfolgsrechnung 2012 belastet.

Besonderer Plan mit der BVK

Der besondere Plan mit der BVK für Entschädigungen bei vorzeitigen Pensionierungen ist vom neuen Anschlussvertrag nicht betroffen und wird unverändert als leistungsorientierter Vorsorgeplan behandelt. Die Auswirkungen der vorzeitigen Anwendung von IAS 19 «Leistungen an Arbeitnehmer» (geändert 2011) sind auf den Seiten 90 und 91 ersichtlich.

Eigenschaften und Risiken der Vorsorgepläne BVK

Die BVK hat die Rechtsform einer Stiftung. Sie ist beim Amt für berufliche Vorsorge des Kantons Zürich registriert und wird von diesem beaufsichtigt. Die BVK untersteht den gesetzlichen Bestimmungen über die berufliche Vorsorge (BVG). Gemäss diesen Vorgaben ist das Führungsorgan der Vorsorgeeinrichtung auch dafür verantwortlich, dass bei einer allfälligen Unterdeckung Sanierungsmassnahmen beschlossen und umgesetzt werden, damit eine vollständige Deckung der künftigen Vorsorgeleistungen innert angemessener Frist wieder hergestellt wird. Dazu gehören unter anderem Sanierungsleistungen in Form von zusätzlichen Beiträgen. Die BVK ist bis Ende 2013 als Teil der Kantonsverwaltung des Kantons Zürich rechtlich unselbständig. Der Regierungsrat des Kantons Zürich ist das oberste Organ der BVK. Er erlässt die Statuten und legt die Anlagestrategie fest. Die Geschäftsleitung ist verantwortlich für die korrekte Umsetzung der Vorgaben. Die Verwaltungskommission als paritätisch zusammengesetztes Organ berät den Regierungsrat in wichtigen Versicherungsfragen und empfiehlt die Abnahme der Jahresrechnung der Stiftung. Sie besteht aus 16 Mitgliedern – je 8 Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter.

Gemäss revidiertem Bundesgesetz über die berufliche Vorsorge (BVG) müssen öffentlich-rechtliche Vorsorgeeinrichtungen wie die BVK bis Anfang 2014 verselbstständigt sein. Die BVK wird daher per 1. Januar 2014 rechtlich, organisatorisch und finanziell aus der Verwaltungsstruktur des Kantons herausgelöst und als privatrechtliche Stiftung verselbstständigt.

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind gegen die Risiken Alter, Tod und Invalidität bei der BVK versichert. Die Altersleistung wird in Abhängigkeit vom Bestand der einzelnen Sparkonten (Altersguthaben) zum Zeitpunkt der Pensionierung bestimmt und ergibt sich durch die Multiplikation des Altersguthabens mit dem im Reglement festgelegten Umwandlungssatz. Das ordentliche Pensionierungsalter ist 65 Jahre. Eine frühzeitige Pensionierung zu einem reduzierten Umwandlungssatz ist ab dem vollendeten 60. Altersjahr möglich. Die Flughafen Zürich AG entrichtet für alle versicherten Personen altersabhängige Beiträge in der Höhe von 7.2 % bis 14.4 % des versicherten Lohnes sowie Risikobeiträge von 1.8 % (bis zum 23. Altersjahr fällt nur eine Risikobeitrag von 1.2 % an). Ferner ist die Gesellschaft dazu verpflichtet, bei einer Unterdeckung gemäss statutarischem Abschluss zusätzliche Sanierungsbeiträge zu leisten. Da dies aktuell der Fall ist, muss die Flughafen Zürich AG seit dem 1. Januar 2013 für alle versicherten Personen Sanierungsbeiträge in der Höhe von 2.5 % des versicherten Lohnes leisten, bis die Unterdeckung beseitigt ist.

Die Vermögenswerte stammen aus den Vorsorgeplänen der BVK. Die Anlagestrategie der BVK wird vom Regierungsrat des Kantons Zürich festgelegt. Sie bewegt sich im Rahmen von taktischen Bandbreiten, um flexibel auf aktuelle Marktsituationen reagieren zu

können. Die Anlagestrategie wird durch das Investment Committee sowie durch das Asset Management der BVK operativ umgesetzt. Die Vermögen sind gut diversifiziert. Die Einhaltung der Anlagerichtlinien und die Anlageresultate werden periodisch überprüft. Da die BVK als Gemeinschaftsstiftung keine separate Rechnung für die Flughafen Zürich AG erstellt, haftet die Gesellschaft im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften auch für die Verbindlichkeiten der anderen angeschlossenen Arbeitgeber.

Erläuterungen zu den Beträgen in der Konzernrechnung

Die versicherungsmathematische Bewertung der leistungsorientierten Verpflichtungen per 31. Dezember 2012 und des Dienstzeitaufwandes wurde von unabhängigen Aktuarien gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des Planvermögens wurde per 31. Dezember 2012 basierend auf den im Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses bekannten Informationen bestimmt.

Da für den Anschlussvertrag mit der Flughafen Zürich AG für das Planvermögen wie auch für die Aufteilung der Vermögenswerte in die Anlagekategorien per Bilanzstichtag keine separaten Angaben erhältlich waren, mussten für die Berechnungen des Planvermögens und die Aufteilung in die einzelnen Anlagekategorien Annahmen auf Basis der zur Verfügung stehenden Informationen getroffen werden.

Die per Stichtag in der Bilanz erfassten Nettovorsorgeverpflichtungen stellen sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-484'390	-3'902
Marktwert des Planvermögens	366'769	0
In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen	-117'621	-3'902

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2012	2011
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1.1.	-3'902	-3'379
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-81	-86
Ausbezahlte Leistungen	628	470
Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)	-132	490
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	0	-56
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-787	-1'341
Integration BVK-Plan	-480'116	0
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31.12.	-484'390	-3'902

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtungen beträgt per 31. Dezember 2012 15.6 Jahre.

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

(CHF in 1'000)	2012	2011
Planvermögen zu Marktwerten per 1.1.	0	0
Arbeitgeberbeiträge	628	470
Ausbezahlte Leistungen	-628	-470
Integration BVK-Plan	366'769	0
Planvermögen zu Marktwerten per 31.12.	366'769	0

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in 1'000)	2012	2011
Nettovorsorgeverpflichtungen per 1.1.	-3'902	-3'379
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-114'215	-1'427
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	-132	434
Arbeitgeberbeiträge	628	470
Nettovorsorgeverpflichtungen per 31.12.	-117'621	-3'902

Für das Geschäftsjahr 2013 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 13.6 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2012	2011
Laufender Dienstzeitaufwand	0	0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-114'134	-1'341
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-81	-86
In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag	-114'215	-1'427

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Beträge:

(CHF in 1'000)	2012	2011
Gewinne / (Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	0	-56
Erfahrungsbezogene Gewinne / (Verluste)	-132	490
Im sonstigen Gesamtergebnis erfasster Betrag	-132	434

Annahmen, um die Vorsorgeverpflichtungen per Jahresende zu ermitteln:

	2012	2011
Diskontsatz	1.9 %	2.2 %
Inflationssatz	1.0 %	1.0 %
Künftige Lohnerhöhungen	1.0 %	1.5 %
Künftige Rentenerhöhungen	0.1 %	1.0 %

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	2012	2011
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	12.2	0.0
Aktien	30.6	0.0
Obligationen	26.4	0.0
Immobilien	21.2	0.0
Andere	9.6	0.0
Total	100.0	0.0

Sensitivitäten

Der Diskontsatz, die Annahme betreffend künftiger Lohnerhöhungen sowie der Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben stellen die wesentlichen Faktoren für die Berechnung des Barwerts der Vorsorgeverpflichtungen dar. Eine Veränderung der Annahmen um +0.25 % bzw. -0.25 % hat folgende Auswirkungen auf den Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen:

	+0.25 % Effekt auf DBO	-0.25 % Effekt auf DBO
Diskontsatz	Abnahme um 3.7 %	Zunahme um 3.9 %
Künftige Lohnerhöhungen	Zunahme um 0.4 %	Abnahme um 0.4 %
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	Zunahme um 0.8 %	Abnahme um 0.8 %

Die obenstehenden Sensitivitätsberechnungen basieren darauf, dass sich jeweils eine Annahme verändert, währenddem die anderen Annahmen konstant bleiben. In der Praxis bestehen jedoch gewisse Korrelationen zwischen den einzelnen Annahmen. Für die Berechnung der Sensitivitäten wurde die gleiche Methode angewendet, mit der auch die per Bilanzstichtag erfassten Vorsorgeverpflichtungen berechnet wurden.

b) Beitragsorientierter Vorsorgeplan

Es besteht ein Anschlussvertrag mit der Zürich Versicherungsgesellschaft zugunsten der Rentner der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG). Diese Versichertengruppe ist nicht in die BVK übergetreten. Es handelt sich um einen beitragsorientierten Plan, der voll ausfinanziert ist. Die Zürich Versicherungsgesellschaft übernimmt alle zukünftigen Leistungen.

18.2) Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

Die Flughafen Zürich AG entrichtet ihren Mitarbeitenden gemäss Anstellungsreglement vom 1. Juli 2012 Treueprämien auf Basis der geleisteten Dienstjahre. Die entsprechende Rückstellung in der Höhe von CHF 8.6 Mio. wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, welche per Bilanzstichtag 8.5 Jahre beträgt.

19) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	34'319	39'246
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	18'859	17'969
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	12'195	39'283
Ertragsabgrenzungen	13'107	10'756
Passive Rechnungsabgrenzungen	78'480	107'254
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	169'657	193'742
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	4'809	4'911
An- und Vorauszahlungen von Kunden	3'133	1'220
Sozialversicherungsbeiträge	3'674	1'824
Andere Verpflichtungen	1'142	311
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	260'895	309'262

¹⁾ Siehe auch Ziffer 14, Finanzverbindlichkeiten.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	34'319	39'246
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	18'859	17'969
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	12'195	39'283
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	65'373	96'498
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	169'657	193'742
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	169'657	193'742
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	4'809	4'911
An- und Vorauszahlungen von Kunden	3'133	1'220
Ertragsabgrenzungen	13'107	10'756
Sozialversicherungsbeiträge	3'674	1'824
Andere Verpflichtungen	1'142	311
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	25'865	19'022
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	260'895	309'262

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 2012 bzw. vom Dezember 2012, welche Anfang 2013 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 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, falls 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 38.6 Mio. (2011: CHF 36.6 Mio.)

enthalten (siehe Ziffer 10, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2012 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2012 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren 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, von 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)

	31.12.2012	31.12.2011
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	368'491	69'272
Festgelder	75'038	85'111
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	185'811	167'632
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	107'875	98'591
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	68'086	76'469
Übrige Forderungen (aktive Rechnungsabgrenzungen)	9'118	16'651
Übrige Finanzanlagen	11	11
Total maximales Ausfallrisiko	814'430	513'737

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	31.12.2012	31.12.2011
Betriebskreditlimiten (committed credit lines) ¹⁾	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	500'000
Beanspruchung ²⁾		-120'060	-159'060
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		379'940	340'940

¹⁾ Die Betriebskreditlimiten wurden am 03.12.2012 über einen Gesamtbetrag von CHF 240 Mio. und mit einer dreijährigen Laufzeit vom 1.1.2013 bis am 31.12.2015 verlängert.

²⁾ Letter of Credit und Bankgarantien

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

Stand 31.12.2012 (CHF in 1'000)	Buchwert	Vertragliche Cashflows	innerhalb 1 Jahr	zwischen 2 und 5 Jahren	über 5 Jahre
Japanese Private Placement	385'583	517'630	11'062	44'247	462'321
US Private Placement	149'299	165'364	58'308	107'056	0
Anleihen	771'115	853'375	19'500	522'625	311'250
US Car Park Lease	0	0	0	0	0
Leasingverbindlichkeiten	48'225	54'348	11'978	37'960	4'410
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	39'434	39'434	39'434	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	65'373	65'373	65'373	0	0
Total nicht-derivative Finanzinstrumente	1'459'029	1'695'524	205'655	711'888	777'981
Cross Currency Interest Rate Swaps	169'657	250'292	36'357	97'926	116'009
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	169'657	250'292	36'357	97'926	116'009
Total	1'628'686	1'945'816	242'012	809'814	893'990

Stand 31.12.2011 (CHF in 1'000)	Buchwert	Vertragliche Cashflows	innerhalb 1 Jahr	zwischen 2 und 5 Jahren	über 5 Jahre
Japanese 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

iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

Das Marktrisiko ist das Risiko, dass sich Änderungen in Marktpreisen, wie Wechselkursen 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 einen bestimmten Umfang nicht überschreiten.

iiia) Fremdwährungsrisiko

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

Die Flughafen Zürich AG ist dem Währungsrisiko namentlich bei den Private Placements in US-Dollar und Yen ausgesetzt. Das Fremdwährungsrisiko des Japanese Private Placement ist weitestgehend, das Fremdwährungsrisiko des US Private Placement vollständig abgesichert. Im operativen Geschäft erfolgt der überwiegende Teil der Transaktionen in CHF, es sind daher keine weiteren Währungsrisiken abzuschließen. 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:

(CHF in '000)	31.12.2012			31.12.2011		
	Euro	Yen	US-Dollar	Euro	Yen	US-Dollar
Post- und Bankguthaben	111	0	361	15	0	302
Callgelder	0	0	0	6'649	0	0
Total Währungsrisiken Aktiven	111	0	361	6'664	0	302
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	0	49'604	0	0	89'561
Anleihen und langfristige Darlehen	0	385'583	99'695	0	446'608	153'061
Cross Currency Interest Rate Swaps	0	33'204	259'627	0	19'747	249'064
Total Währungsrisiken Passiven	0	418'787	408'926	0	466'355	491'686

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des CHF um 10 % gegenüber den unten aufgeführten Währungen per 31. Dezember 2012 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 '000)	Verteuerung CHF plus 10 %		Abwertung CHF minus 10 %	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Yen	28'494	0	-23'413	0
US-Dollar	-6'427	-24	12'735	24
Euro	0	-528	0	528
31.12.2011	22'067	-552	-10'678	552
Yen	-6'608	31'155	5'895	-24'541
US-Dollar	-4'966	-29	8'819	29
Euro	0	-9	0	9
31.12.2012	-11'574	31'117	14'714	-24'503

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.

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.

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.

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

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	253'897	244'101
Festgelder	75'038	85'111
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	328'935	329'212
Flüssige Mittel	340'954	68'411
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	27'759	1'101
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	368'713	69'512
Total verzinsliche Aktiven	697'648	398'724
Japanese Private Placement	-385'583	-446'608
US Private Placement	-149'299	-203'953
Anleihen	-771'115	-470'980
US Car Park Lease	0	-38'669
Cross Currency Interest Rate Swaps	-169'657	-193'742
Leasingverbindlichkeiten	-48'225	-56'823
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-1'523'879	-1'410'775
Total verzinsliche Passiven	-1'523'879	-1'410'775

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	276	0	-104
Festverzinsliche Finanzinstrumente	3'306	0	829	0
31.12.2011	3'306	276	829	-104
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0	1'471	0	-295
Festverzinsliche Finanzinstrumente	541	0	4'063	0
31.12.2012	541	1'471	4'063	-295

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 übrigen Anleihen entspricht dem Börsenkurs. Der Fair Value der anderen 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
	31.12.2012	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011
Anleihen	771'115	814'335	470'980	507'000
Japanese Private Placement	385'583	363'424	446'608	362'751
US Private Placement	149'299	153'198	203'953	211'578
US Car Park Lease	0	0	38'669	40'305
Total	1'305'997	1'330'957	1'160'210	1'121'634

c) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie:

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Callgelder, Collateral und kurzfristige Geldanlagen	368'491	69'272
Festgelder	75'038	85'111
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	107'875	98'591
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	9'118	16'651
Übrige Finanzanlagen	11	11
Total Darlehen und Forderungen	560'533	269'636
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (kurz- und langfristig)	253'897	244'101
Total zur Veräusserung verfügbare Finanzanlagen	253'897	244'101
Finanzverbindlichkeiten	-1'354'222	-1'217'033
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-39'434	-36'829
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne		
Derivate und Nicht-Finanzinstrumente	-65'373	-96'498
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	-1'459'029	-1'350'360
Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Cross Currency Interest Rate Swap)	-169'657	-193'742
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	-169'657	-193'742

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	Zur Veräusserung gehaltene Wertschriften Anleihen Airport Zurich Noise Fund		Übrige Finanzverbindlichkeiten Derivative Finanzinstrumente	
(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
Stufe 1 (notierte Marktpreise)	253'897	244'101	0	0
Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)	0	0	-169'657	-193'742
Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren)	0	0	0	0
Total Verkehrswerte	253'897	244'101	-169'657	-193'742

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 Fix- 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 283 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen die Aufwertung des Terminals 2 (CHF 92 Mio.) sowie die Sanierung der Piste 14/32 (CHF 48 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 tätigen 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 Fluglärmentschädigungen zugesichert.

a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 95.0 Mio. (2011: CHF 97.6 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 1.2 Mio. (2011: CHF 1.4 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. (2011: 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 2012:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	150'000	27'500	15'000	22'500	16'670	231'670
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	27'500	10'000	22'500	8'500	128'500
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	27'500	10'000	5'000	4'804	92'304
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	50'529	30'879	11'229	11'229	0	103'866
Ernst Stocker ¹⁾	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	10'500	0	3'500	1'116	15'116
Corine Mauch ²⁾	Mitglied	25'000	3'750	0	0	2'291	31'041
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	27'500	5'000	2'500	6'375	86'375
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	27'500	5'000	10'000	4'804	92'304
Total		420'529	182'629	56'229	77'229	44'560	781'176

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 91'000 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 53'750 an die Stadt Zürich bezahlt.

An den Verwaltungsrat für das Jahr 2011:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
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
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	22'500	10'000	5'000	3'986	86'486
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	22'500	10'000	7'500	6'207	91'207
Ernst Stocker ¹⁾	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	9'000	0	3'000	876	12'876
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) ²⁾	Mitglied	15'000	7'500	0	2'500	1'826	26'826
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	17'500	5'000	5'000	5'294	77'794
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	22'500	5'000	7'500	5'842	85'842
Total		420'000	154'000	58'333	73'000	48'135	753'468

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 82'167 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 18'333 an die Stadt Zürich bezahlt.

Für den Verwaltungsrat besteht weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm (siehe Ziffer 2, Personalaufwand). Weder im Jahr 2011 noch im Jahr 2012 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2012:

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	253'333	126'654	148'742	26'479	935'208	300	422.75
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'120'000	378'933	189'448	369'248	85'870	2'143'499	448	422.75
Total	1'500'000	632'266	316'102	517'990	112'349	3'078'707	748	

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 2012 wurden weder Abgangsentschädigungen noch andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Jahr 2011:

(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 effektive Vergütung an die Geschäftsleitung für das Jahr 2011 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 31.12.2012	Stück 31.12.2011
Andreas Schmid	Präsident	4	4
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	21	21
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	375	375
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	13	13
Ernst Stocker	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	0
Corine Mauch (Eintritt per 14.04.2011)	Mitglied	0	0
Ulrik Svensson	Mitglied	0	0
Dr. Martin Wetter	Mitglied	0	0
Total		413	413

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

Name	Stück 31.12.2012	Stück 31.12.2011
Thomas E. Kern	1'878	1'436
Stefan Conrad	236	63
Michael Schallhart	462	288
Daniel Schmucki	841	667
Stephan Widrig	645	471
Total	4'062	2'925

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.	Santiago de Chile	CLP Mio.	4'403

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
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	1'352
A-port Operaciones Colombia S.A.S.	Bogotá	COP Mio.	100
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL 1'000	200
A-port Chile S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	3'214
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	3'600
Concesión Aeropuerto La Florida S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	231
Concesión Aeropuerto El Loa S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	7
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Iquique S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	300
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Puerto Montt S.A.	Santiago de Chile	CLP Mio.	2'120
Companhia de Participações Aeroportuárias (vorher: A-port S.A.)	São Paulo	BRL Mio.	63
Curaçao Airport Investments N.V.	Curaçao	USD Mio.	17
Curaçao Airport Partners N.V.	Curaçao	USD Mio.	17
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	VEB Mio.	25
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	VEB Mio.	10

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 2012 am 7. März 2013 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2012 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 76 bis 124), für das am 31. Dezember 2012 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 2012 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 eines Sachverhalts

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 diesen Sachverhalt 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, 7. März 2013

Jahresrechnung gemäss Schweizer Obligationenrecht (OR)	
Erfolgsrechnung	128
Bilanz	129
 Anhang der Jahresrechnung	
Aktuelle Risikosituation	130
Erläuterungen zur Jahresrechnung	132
Verwendung des Bilanzgewinnes	140
 Bericht der Revisionsstelle	141

Erfolgsrechnung
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2012	2011
Aviation-Erträge		596'411	579'155
Non-Aviation-Erträge		356'222	330'447
Total Erträge		952'633	909'602
Personalaufwand		-186'752	-162'362
Polizei und Sicherheit		-115'348	-118'040
Energie und Abfall		-26'109	-23'888
Material und Unterhalt		-42'759	-39'400
Andere Betriebskosten		-51'953	-49'499
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-37'597	-35'917
Aufwendungen für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen		-44'307	-41'524
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5'500	-5'500
Übrige Erträge und Aufwendungen		10'570	13'629
Gewinn vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		452'878	447'101
Abschreibungen und Amortisationen		-189'609	-168'839
Gewinn vor Zinsen und Steuern		263'269	278'262
Finanzergebnis, netto	(1)	-57'839	-60'983
Ausserordentliches Ergebnis, netto	(2)	-1'378	-10'244
Gewinn vor Steuern		204'052	207'035
Steuern		-43'641	-44'826
Jahresgewinn		160'411	162'209

Bilanz
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	31.12.2012	31.12.2011
Aktiven			
Grundstücke		110'042	109'508
Hochbauten, Tiefbauten	(13)	2'329'539	2'290'005
Projekte in Arbeit	(13)	161'455	207'814
Mobile Sachanlagen	(13)	87'644	83'317
Total Sachanlagen		2'688'680	2'690'644
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		89'335	95'200
Übrige immaterielle Anlagen		11'697	12'303
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(3)	185'811	167'632
Finanzanlagen und Beteiligungen	(4)	11'561	10'826
Anlagevermögen		2'987'084	2'976'605
Warenlager		9'647	9'118
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(3)	68'086	76'469
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		107'907	98'552
Übrige Forderungen		6'103	10'748
Aktive Rechnungsabgrenzungen		9'778	17'287
Eigene Aktien	(5)	1'467	450
Festgelder		75'038	85'111
Flüssige Mittel		368'101	69'394
Umlaufvermögen		646'127	367'129
Total Aktiven		3'633'211	3'343'734
Passiven			
Aktienkapital		307'019	307'019
Gesetzliche Reserven			
Agio		0	0
Allgemeine Reserven aus Kapitaleinlage		509'980	509'980
Allgemeine Reserven		42'370	42'370
Reserven für eigene Aktien	(5)	1'467	477
Freie Reserven		107'240	108'230
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		473'435	354'190
Dividendenausschüttung 2011 / 2010		-57'389	-42'964
Jahresgewinn		160'411	162'209
Eigenkapital		1'544'533	1'441'511
Anleihen und langfristige Darlehen	(6)	1'342'473	1'115'623
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(7)	331'688	325'063
Erneuerungsfonds		140'602	135'102
Übrige langfristige Rückstellungen	(8)	20'304	5'325
Langfristiges Fremdkapital		1'835'067	1'581'113
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		42'428	38'643
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	73'150	129'182
Übriges kurzfristiges Fremdkapital		4'112	1'646
Passive Rechnungsabgrenzungen		79'333	108'243
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(7)	33'337	20'949
Übrige kurzfristige Rückstellungen	(10)	21'251	22'447
Kurzfristiges Fremdkapital		253'611	321'110
Total Fremdkapital		2'088'678	1'902'223
Total Passiven		3'633'211	3'343'734

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:

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

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 makro-ökonomische 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. Hub Carrier

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 Hub Carriers 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 2012 noch rund 15'000 offen waren. Rund 1'700 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 Enteignungsent-schädigungen vorzunehmen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht bis zu diesem Zeitpunkt entschiedenen Grundsatzfragen beliefen sich die zuverlässig schätz-baren 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 Enteignungsent-schädigungen 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 2012 liegt mit CHF 1.58 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, die 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 wurde in der Zwischenzeit eine weitere rechtliche Grundlage geschaffen, um offene Entschädigungsforderungen abzuwickeln. Dabei bestätigte das Gericht das Modell der eidgenössischen Schätzungskommission.

Basierend auf diesem neusten Bundesgerichtsentscheid und weiteren bisher entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich per Ende 2011 eine Neueinschätzung der Lärmkosten (aktualisierter «Base Case») vor, welche auch für den Bilanzstichtag per 31. Dezember 2012 noch ihre Gültigkeit hat. Gemäss dieser aktualisierten 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 89.3 Mio. und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 365.0 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)	2012	2011
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	55'129	56'786
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	-581	-4'724
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	54'548	52'062
Leasingzinsen	2'824	3'356
Realisierte und unrealisierte Kurgewinne / -verluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund, netto	83	1'635
Übrige Zins- und Finanzaufwendungen	9'859	11'398
Total Finanzaufwand	67'314	68'451
Zinserträge aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-4'986	-5'134
Übrige Zins- und Finanzerträge	-4'489	-2'334
Total Finanzertrag	-9'475	-7'468
Finanzergebnis, netto	57'839	60'983

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2012 mit einem Durchschnittszinssatz von 4.64 % (2011: 5.05 %) errechnet.

2) Ausserordentliches Ergebnis, netto

(CHF in 1'000)	2012	2011
Ausserordentlicher Ertrag	1'761	680
Ausserordentlicher Aufwand	-3'139	-10'924
Ausserordentliches Ergebnis, netto	-1'378	-10'244

Im ausserordentlichen Ertrag sind im Berichtsjahr realisierte Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen in der Höhe von CHF 1.7 Mio. enthalten. Der ausserordentliche Aufwand beinhaltet im Berichtsjahr neben Buchverlusten aus Anlageabgängen Debitorenverluste aus dem aviatischen Geschäft. Im Vorjahr waren einmalige Sanierungsaufwendungen für die Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG angefallen.

3) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Langfristige Finanzanlagen	185'811	167'632
Kurzfristige Finanzanlagen	68'086	76'469
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	253'897	244'101

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

4) Finanzanlagen und Beteiligungen

(CHF in 1'000)		31.12.2012	31.12.2011
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Beteiligungsquote 100% / Aktienkapital CHF 0.1 Mio.	100	100
Zurich Airport International AG, Kloten	Beteiligungsquote 100% / Aktienkapital CHF 0.1 Mio.	6'012	6'020
Bangalore International Airport Ltd., Indien	Beteiligungsquote 5% / Aktienkapital INR 3'846 Mio.	5'438	4'695
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
FZ Colombia S.A., Chile	Darlehen	11	11
Total Finanzanlagen und Beteiligungen		11'561	10'826

Die Unique Betriebssysteme AG bezweckt den Betrieb flughafen-relevanter Infrastruktur.

Die Zurich Airport International AG, welche den Zweck hat, weltweit Flughäfen bzw. flughafenverwandte Unternehmen zu beraten, zu betreiben bzw. zu besitzen, hält (mit Ausnahme von Venezuela) die Beteiligungsgesellschaften in Lateinamerika.

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. Es haben verschiedene Schriftenwechsel zwischen der Flughafen Zürich AG und der Bolivarischen Republik Venezuela stattgefunden. Das Hearing vor dem ICSID in Washington ist für den Juni 2013 vorgesehen. Die Beteiligungswerte wurden im Jahr 2006 vollständig wertberichtigt.

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

5) Eigene Aktien

Anzahl Aktien	2012	2011
Bestand 1.1.	1'381	2'325
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	101'190	1'436
Verkauf (zum jeweiligen Börsenkurs)	-95'000	0
Unentgeltliche Abgabe	-3'139	-2'380
Bestand 31.12.	4'432	1'381

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Bilanzwert der eigenen Aktien	1'467	450
Bestand der Reserve für eigene Aktien	1'467	477

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

6) Anleihen und langfristige Darlehen

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Japanese Private Placement	421'173	421'173
US Private Placement	146'300	219'450
Anleihen	775'000	475'000
Total Anleihen und langfristige Darlehen	1'342'473	1'115'623

Es bestehen folgende langfristige Finanzverbindlichkeiten, welche festverzinslich sind:

(CHF in 1'000)	Nominalbetrag 31.12.2012	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungstermine
Japanese Private Placement	421'173	2003 – 2024	5.730 %	nein	23. Mai / 23. November
US Private Placement	146'300	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
Anleihe	300'000	2012 – 2020	1.25 %	nein	3. Juli

7) Rückstellung für Fluglärm

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Rückstellung für Fluglärm am 1.1.	346'012	315'709
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	19'013	30'303
Rückstellung für Fluglärm am 31.12.	365'025	346'012
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahres)	33'337	20'949
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	331'688	325'063

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)	31.12.2012	31.12.2011
Erträge aus Lärmgebühren	52'056	48'587
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-23'230	-9'526
Kosten für formelle Enteignungen	-3'156	-929
Operative Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik	-3'811	-4'265
Zinserträge und realisierte / unrealisierte Kursgewinne / -verluste aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	4'903	3'499
Amortisation immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	-7'749	-7'063
Total Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	19'013	30'303

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 130 und 131.

8) Übrige langfristige Rückstellungen

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Pensionskassenverpflichtungen	20'304	3'825
Provisorische Mietverhältnisse	0	1'500
Total übrige langfristige Rückstellungen	20'304	5'325

9) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus US Private Placement	73'150	73'150
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	0	56'032
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	73'150	129'182

10) Übrige kurzfristige Rückstellungen

(CHF in 1'000)	31.12.2012	31.12.2011
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	4'809	4'911
Steuerverpflichtungen	12'686	17'536
Andere Verpflichtungen	3'756	0
Total übrige kurzfristige Rückstellungen	21'251	22'447

11) Bedeutende Aktionäre

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

	2012	2011
Kanton Zürich (inkl. BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich)	33.33 %	33.40 %
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 95.0 Mio. (2011: CHF 97.6 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 1.2 Mio. (2011: CHF 1.4 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. (2011: 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 2012:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	150'000	27'500	15'000	22'500	16'670	231'670
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	27'500	10'000	22'500	8'500	128'500
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	27'500	10'000	5'000	4'804	92'304
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	50'529	30'879	11'229	11'229	0	103'866
Ernst Stocker ¹⁾	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	10'500	0	3'500	1'116	15'116
Corine Mauch ²⁾	Mitglied	25'000	3'750	0	0	2'291	31'041
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	27'500	5'000	2'500	6'375	86'375
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	27'500	5'000	10'000	4'804	92'304
Total		420'529	182'629	56'229	77'229	44'560	781'176

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 91'000 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 53'750 an die Stadt Zürich bezahlt.

An den Verwaltungsrat für das Jahr 2011:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee-Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
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
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	22'500	10'000	5'000	3'986	86'486
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	22'500	10'000	7'500	6'207	91'207
Ernst Stocker ¹⁾	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	9'000	0	3'000	876	12'876
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) ²⁾	Mitglied	15'000	7'500	0	2'500	1'826	26'826
Ulrik Svensson	Mitglied	45'000	17'500	5'000	5'000	5'294	77'794
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	22'500	5'000	7'500	5'842	85'842
Total		420'000	154'000	58'333	73'000	48'135	753'468

¹⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 82'167 an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bezahlt.

²⁾ Zusätzlich wurde eine Pauschalentschädigung in der Höhe von CHF 18'333 an die Stadt Zürich bezahlt.

Für den Verwaltungsrat besteht weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm. Weder im Jahr 2011 noch im Jahr 2012 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2012:

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	253'333	126'654	148'742	26'479	935'208	300	422.75
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'120'000	378'933	189'448	369'248	85'870	2'143'499	448	422.75
Total	1'500'000	632'266	316'102	517'990	112'349	3'078'707	748	

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 2012 wurden weder Abgangsentschädigungen noch andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

An die Geschäftsleitung für das Jahr 2011:

(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 effektive Vergütung an die Geschäftsleitung für das Jahr 2011 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 31.12.2012	Stück 31.12.2011
Andreas Schmid	Präsident	4	4
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	21	21
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	375	375
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	13	13
Ernst Stocker	Mitglied; Vorsitz Political Affairs Committee	0	0
Corine Mauch (Eintritt per 14.04.2011)	Mitglied	0	0
Ulrik Svensson	Mitglied	0	0
Dr. Martin Wetter	Mitglied	0	0
Total		413	413

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

Name	Stück 31.12.2012	Stück 31.12.2011
Thomas E. Kern	1'878	1'436
Stefan Conrad	236	63
Michael Schallhart	462	288
Daniel Schmucki	841	667
Stephan Widrig	645	471
Total	4'062	2'925

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)	31.12.2012	31.12.2011
Gebäude inkl. Ladebrücken	3'589'194	3'455'078
Fahrhabe	903'729	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)	31.12.2012	31.12.2011
Nicht bilanzierte Finanzleasingverbindlichkeiten	54'348	65'709

Sicherheiten

Im Zusammenhang mit den Währungs-Swaps US Private Placement und Japanese Private Placement bestehen per Bilanzstichtag Collaterals in Form von flüssigen Mitteln von CHF 15.9 Mio. (31. Dezember 2011: CHF 4.2 Mio.) sowie Letters of Credit über CHF 120 Mio. (31. Dezember 2011: CHF 159 Mio.).

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen

Die Verbindlichkeiten gegenüber der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich betragen per Bilanzstichtag CHF 1.7 Mio. (31. Dezember 2011: CHF 1.6 Mio.).

14) Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Für die Ausführungen betreffend Durchführung einer Risikobeurteilung siehe Ziffer 20.1, im Anhang zur Konzernrechnung (Seiten 114 bis 119).

15) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2012 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 7. März 2013 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2012 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 576'456'372 wie folgt zu verwenden:

CHF	
Einlage in gesetzliche Reserve ¹⁾	0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 9.50 ²⁾	58'333'563
Vortrag auf neue Rechnung	518'122'809
Total verfügbarer Bilanzgewinn	576'456'372

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 2012 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 128 bis 140), für das am 31. Dezember 2012 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 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Hervorhebung eines Sachverhalts

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 130 und 131 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 diesen Sachverhalt 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, 7. März 2013

Finanzkalender 2013

Finanzinformationen

20. März 2013	Veröffentlichung Jahresergebnis 2012
18. April 2013	Generalversammlung 2013
26. August 2013	Veröffentlichung Halbjahresergebnis 2013
10. April 2014	Generalversammlung 2014

Verkehrs- & Kommerzstatistik

10. April 2013	Key Figures März 2013
14. Mai 2013	Key Figures April 2013
12. Juni 2013	Key Figures Mai 2013
11. Juli 2013	Key Figures Juni 2013
13. August 2013	Key Figures Juli 2013
11. September 2013	Key Figures August 2013
11. Oktober 2013	Key Figures September 2013
13. November 2013	Key Figures Oktober 2013
12. Dezember 2013	Key Figures November 2013
15. Januar 2014	Key Figures Dezember 2013

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 2012

Der Geschäftsbericht 2012 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch. Für Bestellungen wenden Sie sich an die oben genannte Investor Relations E-Mail-Adresse. Eine elektronische Version finden Sie unter www.flughafen-zuerich.ch/geschaeftsbericht

Impressum

Copyright: Flughafen Zürich AG

Fotografien: Markus Bertschi, Zürich

Gestaltung: Hotz Brand Consultants, Steinhausen/Zug, Schweiz

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

Druck: www.bmdruck.ch

