

Halbjahresbericht | 2010



Kennzahlen	4
Halbjahresbericht	7
Finanzbericht	
Konzernerfolgsrechnung	14
Konzerngesamtergebnisrechnung	14
Konzernbilanz	15
Veränderung des Konzerneigenkapitals	16
Konzerngeldflussrechnung	17
Anhang der Konzernrechnung	18
Grundsätze der Konzernrechnungslegung	19
Erläuterungen zur Konzernrechnung	19

Kennzahlen 1. Semester 2010¹⁾

Beträge gemäss International Financial Reporting Standards (IFRS).

(CHF in 1'000)	Jan – Juni 2010	Jan – Juni 2009	Veränderung in %
Umsatz	408'079	395'719	3.1
davon Aviation-Erträge	247'759	238'583	3.9
davon Non-Aviation-Erträge	160'320	157'136	2.0
Betriebskosten	-213'097	-207'549	2.7
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	194'982	188'170	3.6
EBITDA-Marge (in %)	47.8	47.6	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	100'438	94'613	6.2
EBIT-Marge (in %)	24.6	23.9	
Konzerngewinn	49'691	47'183	5.3
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	206'882	144'559	43.1
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-104'703	-106'217	-1.4
Investiertes Kapital per 30.06.	2'738'482	2'772'893	-1.2
Ø Investiertes Kapital (Capital Employed)	2'755'688	2'750'046	0.2
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE, in %) ²⁾	6.3	5.6	
Eigenkapital per 30.06.	1'585'301	1'456'421	8.9
Eigenkapitalrendite (in %) ²⁾	12.7	6.1	
Eigenkapitalquote (in %)	46.3	42.1	
Verzinsliches Kapital (netto)	861'394	1'022'080	-15.7
Verzinsliches Kapital/EBITDA ²⁾	2.11x	2.68x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	10'508'821	10'200'951	3.0
Anzahl Flugbewegungen	128'912	127'303	1.3
Fracht in Tonnen	200'630	162'418	23.5
Anzahl Vollzeitstellen per 30.06.	1'293	1'302	-0.7
Anzahl Mitarbeiter per 30.06.	1'539	1'546	-0.5
Kennzahlen für den Aktionär			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	0.0
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	258.18	237.19	8.9
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	8.10	7.72	4.9
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	8.09	7.72	4.8
Kurswert per 30.06. (in CHF)	320.00	243.00	31.7
Börsenkapitalisierung per 30.06. (CHF in Mio.)	1'965	1'492	31.7
	Valor	SIX Symbol	ISIN
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	1'056'796	FHZN	CH0010567961

¹⁾ Alle erwähnten Kennzahlen sind ungeprüft.

²⁾ Basierend auf dem Ergebnis der dem Stichtag vorausgegangenen 12 Monate.

Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss^{1)/2)}

Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt.

(CHF in 1'000)	Jan – Juni 2010	Jan – Juni 2009	Veränderung in %
Umsatz ³⁾	394'084	379'953	3.7
davon Aviation-Erträge	233'764	222'817	4.9
davon Non-Aviation-Erträge ³⁾	160'320	157'136	2.0
Betriebskosten ³⁾	-210'911	-205'242	2.8
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	183'173	174'711	4.8
EBITDA-Marge (in %) ³⁾	46.5	46.0	
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	91'446	83'971	8.9
EBIT-Marge (in %) ³⁾	23.2	22.1	
Konzerngewinn	44'901	40'152	11.8
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	190'772	132'788	43.7
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-87'144	-85'645	1.8
Investiertes Kapital per 30.06.	2'592'254	2'638'381	-1.8
Ø Investiertes Kapital (Capital Employed)	2'615'317	2'562'051	2.1
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE, in %) ⁴⁾	6.0	5.3	
Eigenkapital per 30.06.	1'439'074	1'321'908	8.9
Eigenkapitalrendite (in %) ⁴⁾	13.1	6.1	
Eigenkapitalquote (in %)	48.2	43.4	
Verzinsliches Kapital (netto)	1'059'720	1'192'927	-11.2
Verzinsliches Kapital/EBITDA ⁴⁾	2.77x	3.37x	
Betriebliche Kennzahlen			
Anzahl Passagiere	10'508'821	10'200'951	3.0
Anzahl Flugbewegungen	128'912	127'303	1.3
Fracht in Tonnen	200'630	162'418	23.5
Anzahl Vollzeitstellen per 30.06.	1'282	1'290	-0.6
Anzahl Mitarbeiter per 30.06.	1'528	1'534	-0.4
Kennzahlen für den Aktionär			
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	0.0
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	234.36	215.28	8.9
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	7.32	6.57	11.4
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	7.31	6.57	11.3
Kurswert per 30.06. (in CHF)	320.00	243.00	31.7
Börsenkapitalisierung per 30.06. (CHF in Mio.)	1'965	1'492	31.7
	Valor	SIX Symbol	ISIN
Flughafen Zürich AG (Namenaktie)	1'056'796	FHZN	CH0010567961

¹⁾ Alle erwähnten Kennzahlen sind ungeprüft.

²⁾ Die dargestellten Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss wurden um alle wesentlichen Lärmpositionen in der Erfolgsrechnung und der Bilanz korrigiert. In der Erfolgsrechnung sind dies die Lärmgebühren, die operativen Lärmkosten, die Amortisationen auf dem immateriellen Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung, die aufgrund von Lärm entstehenden Finanzaufwände und Finanzerträge sowie die aus diesen Anpassungen resultierenden Steuereffekte. In der Bilanz wurden sämtliche wesentlichen Aktiv- und Passivpositionen eliminiert, welche im Zusammenhang mit der Lärmthematik stehen.

³⁾ Die Elimination der operativen Lärmkosten wird neu als Aufwandsminderung auf der Stufe Betriebskosten ausgewiesen (bisher Non-Aviation-Erträge). Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

⁴⁾ Basierend auf dem Ergebnis der dem Stichtag vorausgegangenen 12 Monate.



ORT
Butzenbüel
Flughafen Zürich

ANWESEND
Bettina Romeyke

Halbjahresbericht 2010

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

Die Geschäftsentwicklung der Flughafen Zürich AG war im ersten Halbjahr 2010 geprägt von einem weiterhin unsicheren, wenn auch sich langsam erholenden wirtschaftlichen Umfeld und einem unerwarteten Naturereignis. Dennoch kann das Unternehmen ein positives Halbjahresergebnis vermelden. Die Flughafen Zürich AG weist für das erste Halbjahr einen um 3.1% auf CHF 408.1 Mio. gestiegenen Umsatz aus (Vorjahr CHF 395.7 Mio.). Der Konzerngewinn beträgt CHF 49.7 Mio. (Vorjahresergebnis CHF 47.2 Mio.). Sowohl Umsatz als auch Gewinn wären ohne den Vulkanausbruch auf Island und dem damit verbundenen Ertragsausfall höher ausgefallen. Der Gewinn pro Aktie liegt mit CHF 8.10 über dem Vorjahreswert von CHF 7.72.

Geschäftsverlauf

Verkehrsentwicklung

Im ersten Halbjahr 2010 nutzten 10'508'821 Passagiere den Flughafen Zürich (+3.0%). Während die Anzahl Lokalpassagiere um 5.3% auf 6.8 Mio. angestiegen ist, war das Transferpassagiervolumen mit 1.0% leicht rückläufig. Mit rund 3.7 Mio. Transferpassagieren reduzierte sich der Transferanteil leicht auf 35.0%. Im europäischen Vergleich liegt der Flughafen Zürich mit 3.0% Wachstum im Mittelfeld, was unter anderem damit zu tun hat, dass in der Vergleichsperiode des ersten Halbjahres 2009 der Rückgang in Zürich relativ moderat war.

Die Flugbewegungen stiegen mit 1.3% weniger stark als die Passagierzahlen, was sich in einer höheren Anzahl Passagiere pro Bewegung niederschlug. Die durchschnittliche Anzahl Passagiere pro Flugbewegung wuchs um 2.2 auf neu 96.4. Die Sitzplatzauslastung stieg ebenfalls von 69.0% auf 70.5%.

Die Passagierzahlen konnten sowohl von und nach Europa wie auch Interkontinental gesteigert werden. Während die Anzahl Passagiere von und nach Europa um 2.1% anstieg, wuchs die Zahl der interkontinental fliegenden Passagiere um 6.1%. Nordamerika stieg klar überdurchschnittlich um 9.6%, gefolgt von Asien mit 4.9%, Afrika mit 3.9% und Lateinamerika mit 2.1%. Das Passagiervolumen des Low-Cost-Segments erhöhte sich um 9.1% und blieb mit einem Anteil von 10.4% im Vergleich zu Ende 2009 stabil.

Umsatzentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der Umsatz von CHF 395.7 Mio. auf CHF 408.1 Mio. (+3.1%). Ohne den Vulkanausbruch auf Island und den damit verbundenen Ertragsausfällen würde der Umsatz höhere Zahlen ausweisen. Die Aviation-Erträge stiegen auf CHF 247.8 Mio. (+3.9%). Das Umsatzwachstum ist primär das Resultat einer höheren Anzahl Passagiere und der per 1. November 2009 eingeführten neuen Gebühr für die Betreuung von Passagieren mit reduzierter Mobilität. Die Landegebühren blieben aufgrund der leicht gestiegenen Anzahl Bewegungen und gleichzeitigem Rückgang des durchschnittlichen Abfluggewichtes auf Vorjahresniveau.

Die Non-Aviation-Erträge lagen mit CHF 160.3 Mio. (+2.0%) ebenfalls über dem Wert der Vorjahresperiode. Überproportional stark zum Wachstum beigetragen haben die höheren Kommerzerträge (+7.9%). Der Umsatz pro abfliegender Passagier erhöhte sich um 2.3% von CHF 43.19 auf CHF 44.18. Die Parkerträge (+1.8%) wuchsen unterdurchschnittlich, was mit einem leicht geänderten Reiseverhalten der Passagiere und Kunden zu tun hat, welche vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. Die Erträge aus der Bewirtschaftung der Liegenschaften gingen um 3.4% zurück, was jedoch nur auf bedeutend tiefere Energie- und Nebenkostenerträge zurückzuführen ist. Ohne Berücksichtigung der rückläufigen Energie- und Nebenkostenerträge blieben die Erträge aus der Bewirtschaftung der Liegenschaften im Vergleich mit dem 1. Halbjahr 2009 stabil. Die Erträge aus Dienstleistungen stiegen im Vorjahresvergleich um plus 10.3% an, was primär auf höhere Consultingenerträge im internationalen Geschäft und auf höhere Dienstleistungserträge am Flughafen Zürich zurückzuführen ist.

Betriebskennzahlen und Ergebnis

Die Betriebskosten erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 2.7% auf CHF 213.1 Mio. Dazu beigetragen haben erstmals anfallende Kosten für die Betreuung von Passagieren mit reduzierter Mobilität. Ohne diese mit einer neuen Gebühr refinanzierten Kosten wären die Betriebskosten im Vorjahresvergleich beinahe stabil geblieben. Leicht angestiegen sind die Personalkosten (+1.1%), was primär auf eine per 1. Mai 2009 gewährte Nominallohnerhöhung zurückzuführen ist. Der Personalbestand ist im Vergleich zu Ende 2009 trotz einem Anstieg der Verkehrszahlen leicht tiefer. Polizei- und Sicherheitskosten sind um 0.6% gestiegen. Überproportional stark angestiegen sind die Kosten für Unterhalt und Material (+6.7%), was unter anderem mit dem strengen Winter und dem damit zusammenhängenden Mehrverbrauch an Enteisermitteln zu tun hat. Die Verwaltungskosten konnten überproportional stark reduziert werden.

Der Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) liegt mit CHF 195.0 Mio. um CHF 6.8 Mio. über dem Vorjahreswert von CHF 188.2 Mio. Die EBITDA-Marge konnte trotz Ertragsausfällen aufgrund des Vulkanausbruchs mit 47.8% leicht gesteigert werden. Grund ist die gesteigerte Produktivität im Vergleich zur Vorjahresperiode.

Der Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern (EBIT) erhöhte sich von CHF 94.6 Mio. auf CHF 100.4 Mio. (+6.2%). Unter Ausklammerung der Lärmerträge und -aufwände verbesserte sich der EBIT um 8.9%.

Das Ergebnis des Segments «Non-Aviation» reduzierte sich auf Stufe EBIT von CHF 90.1 Mio. auf CHF 87.3 Mio. Das Ergebnis des Segments «Aviation Flugbetrieb» verbesserte sich demgegenüber von CHF 2.2 Mio. auf CHF 10.8 Mio. Im Segment «Aviation Sicherheit» muss weiterhin ein Defizit von CHF 6.7 Mio. (Vorjahresperiode CHF -8.3 Mio.) ausgewiesen werden. Das Segment «Aviation Fluglärm» trug schliesslich CHF 9.0 Mio. (Vorjahresperiode CHF 10.6 Mio.) zum Betriebserfolg bei.

Halbjahresbericht 2010

Der Nettofinanzaufwand blieb mit CHF 38.3 Mio. stabil (-0.2%). Der Ertrag aus assoziierten Gesellschaften ist im Vergleich zur Vorjahresperiode auf ein Nullergebnis zurückgegangen. Im Vorjahr war der Gewinn von CHF 3.4 Mio. im Wesentlichen durch einen Einmaleffekt zustande gekommen. Die lokale Betreibergesellschaft Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) hatte eine Neubeurteilung der wirtschaftlichen Nutzungsdauern der Infrastrukturen am Flughafen in Bengaluru vorgenommen. Daraus resultierte für BIAL für das Geschäftsjahr 2008/2009 ein tieferer Abschreibungsbedarf. Die Flughafen Zürich AG hatte in der Folge per 30. Juni 2009 eine entsprechende Anpassung an das anteilige Eigenkapital von BIAL vorgenommen. Im Halbjahr 2010 ist das erfreuliche operative Ergebnis von BIAL von einem Abschreibungsbedarf auf einen immateriellen Vermögenswert in der lateinamerikanischen Beteiligungsgesellschaft A-port Operaciones kompensiert worden.

Der ausgewiesene Halbjahresgewinn liegt mit CHF 49.7 Mio. um 5.3% über dem Wert der Vorjahresperiode (CHF 47.2 Mio.). Das Ergebnis ohne Berücksichtigung der gesamten Lärmthematik beträgt CHF 44.9 Mio. (Vorjahr CHF 40.2 Mio.), was einem Anstieg von 11.8% entspricht.

Vermögens- und Finanzlage

Die Investitionen in Sachanlagen betragen im ersten Halbjahr CHF 90.1 Mio. und lagen damit um CHF 12.6 Mio. über dem Wert der Vorjahresperiode (CHF 77.5 Mio.). Rund CHF 47.4 Mio. wurden ins Projekt «Zürich 2010» investiert. Weitere wesentliche Investitionen betrafen den Fahrzeugpark (CHF 4.1 Mio.) sowie verschiedene werterhaltende Unterhaltsarbeiten für Hochbauten (CHF 3.8 Mio.) und die Sanierung am Parkhaus 2 (CHF 3.0 Mio.).

Die Finanzverbindlichkeiten nahmen gegenüber dem Stichtag 31. Dezember 2009 um CHF 94.9 Mio. auf neu CHF 1.15 Mia. ab. Die Reduktion ist primär auf die Rückzahlung einer Obligationen-anleihe per Mitte Juni 2010 zurückzuführen. Die Nettoverschuldung ist in der gleichen Zeitperiode um 2.8% auf CHF 861.4 Mio. angestiegen.

(CHF in 1'000)	Jan. – Juni 2010 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	Jan. – Juni 2010 ohne Fluglärm	Jan. – Juni 2009 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	Jan. – Juni 2009 ohne Fluglärm
Aviation-Erträge	247'759	-13'995	233'764	238'583	-15'766	222'817
Non-Aviation-Erträge ¹⁾	160'320	0	160'320	157'136	0	157'136
Total Erträge	408'079	-13'995	394'084	395'719	-15'766	379'953
Betriebskosten ¹⁾	-213'097	2'186	-210'911	-207'549	2'307	-205'242
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	194'982	-11'809	183'173	188'170	-13'459	174'711
EBITDA-Marge (in %)	47.8		46.5	47.6		46.0
Abschreibungen und Amortisationen	-94'544	2'817	-91'727	-93'557	2'817	-90'740
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	100'438	-8'992	91'446	94'613	-10'642	83'971
EBIT-Marge (in %)	24.6		23.2	23.9		22.1
Konzerngewinn	49'691	-4'790	44'901	47'183	-7'031	40'152
Konzerngewinn in % der Erträge	12.2		11.4	11.9		10.6

¹⁾ Die Elimination der operativen Lärmkosten wird neu als Aufwandsminderung auf der Stufe Betriebskosten ausgewiesen (bisher Non-Aviation-Erträge). Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Unternehmen

Die Flughafen Zürich AG sah sich in den ersten sechs Monaten des Jahres bereits verschiedenen aussergewöhnlichen Ereignissen ausgesetzt. Einige waren von langer Hand geplant und sorgfältig vorbereitet worden, andere sorgten für mehr oder minder erfreuliche Überraschungen.

Mit dem Erstbesuch eines Airbus A380 am Flughafen Zürich konnte bereits zum Jahresbeginn ein erster Höhepunkt gefeiert werden. Zu Testzwecken weilte eine Werksmaschine während 24 Stunden am Flughafen Zürich. Zwar war der Zeitrahmen für die aufwändigen Tests äusserst knapp bemessen, dennoch blieb dank einer grossen Leistung aller Beteiligten Zeit für den Publikumsanlass «Welcome A380». Das Echo bei der Bevölkerung wie auch in der Medienlandschaft war enorm. Die Zertifizierung für den Airbus A380 erfolgte anschliessend prompt, sodass mit Beginn des Sommerflugplans am 28. März Singapore Airlines ihre tägliche Verbindung Zürich – Singapur mit einem Airbus A380 aufnehmen konnte. Derzeit laufen die Bauarbeiten für die dritte Fluggastbrücke am Standplatz E67. Diese werden Anfang Dezember 2010 abgeschlossen sein und eine doppelstöckige Abfertigung des weltweit grössten Passagierflugzeugs erlauben.

Anlässlich der Generalversammlung vom 15. April 2010 folgte mit dem umfassenden Rebranding ein weiterer Meilenstein mit grosser Öffentlichkeitswirkung für die Unternehmung. Die Marke «Unique» wird seit diesem Datum nicht mehr weitergeführt, stattdessen wird neu auf eine Einmarken-Strategie unter dem Namen «Flughafen Zürich» gesetzt. Mit dem Rebranding verbunden ist auch die Entwicklung eines neuen Kommunikationsauftritts für das Ausflugs- und Einkaufsziel Flughafen Zürich sowie für Marketingzwecke im In- und Ausland.

Ein Ereignis von unerwarteter Heftigkeit fiel fast zeitgleich mit der Umsetzung des neuen Markenauftritts zusammen. Am Tag nach der Generalversammlung brachte der isländische Vulkan Eyjafjallajökull den Flugverkehr über halb Europa während Tagen zum Erliegen. Auch am Flughafen Zürich konnte während dreier Tage nicht geflogen werden. Nicht zuletzt dank der professionellen Organisation des Krisenstabs und der Partnerfirmen am Flughafen Zürich, welche in einem hervorragenden Zusammenspiel funktionierten, konnte auf dieses Geschehnis schnell und effizient reagiert werden.

Während der vergangenen Monate wurden die unternehmerischen Tätigkeiten der Flughafen Zürich AG einer sorgfältigen Überprüfung unterzogen. Unter anderem wurden Kosten- und Leistungsstrukturen kritisch hinterfragt. Die Überprüfung hat zahlreiche Sparmöglichkeiten identifiziert und unter anderem eine Reduktion von rund 60 Vollzeit-Funktionen zur Folge. Der Unternehmung ist es ein wichtiges Anliegen, langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben – dies macht es unabdingbar, gerade während wirtschaftlich erfolgreichen Zeiten, Leistungen und Prozesse zu hinterfragen und mögliche Sparpotenziale konsequent umzusetzen.

Entwicklung wichtiger Infrastrukturprojekte

Baustellen begleiten den Alltag am Flughafen Zürich. Sie gehören zum Erscheinungsbild und zeugen von der Entschlossenheit der Flughafenbetreiberin, eine moderne Infrastruktur zu bewirtschaften – nicht nur für heute, sondern auch für morgen. Denn die Nachfrage nach Mobilität ist ungebrochen, mehr noch, sie wird in den nächsten 20 Jahren stark ansteigen.

Mit dem Projekt «Zürich 2010» setzt die Flughafen Zürich AG die Vorgaben des Schengener Abkommens für die Passagierinfrastruktur um und steigert mit dem Umbau des Docks B und der Zentralisierung der Sicherheitskontrollen zugleich die Qualität und Nutzerfreundlichkeit des Flughafens für die Reisenden. Im ersten Quartal 2010 starteten die Bauarbeiten zu diesen beiden Projekten, welche sowohl in Bezug auf Kosten als auch terminlich auf Kurs sind.

Was heute noch als karges Stahlkonstrukt ins Vorfeld hinausragt, wird Ende 2011 in neuem Glanz erstrahlen auf einer Länge von 250 Metern, einer Breite von 45 Metern und einer Fläche von 35'000 m². Das neue Dock B erlaubt die flexible Abfertigung von Schengen- und Non-Schengen-Flügen an bis zu neun Dockstandplätzen sowie acht Non-Schengen-Busgates und eine Passagierverteilung auf zwei Ebenen. Dies ermöglicht eine grosse Anpassungsfähigkeit an den Betrieb sowie eine optimale Auslastung der Standplätze. In der Gebäudequalität und der Innenraumgestaltung orientiert sich das Dock B am Airside Center, setzt aber auch eigene Akzente hinsichtlich Material und Farbwahl, Konstruktion und Detailausbildung. Charakteristisch für das Gebäude sind unter anderem die Glasfassade, die Lichthöfe und das Dach mit der neuen Zuschauerterrasse, welche zahlreiche Attraktionen bieten wird. Ihr kommt nebst der Kommerz- und Gastronomieangebote für Passagiere eine enorme Bedeutung zu, gehört doch der Flughafen Zürich zu den beliebtesten Ausflugszielen der Schweiz.

Parallel zur Erstellung des Docks B wird auch eine umfassende Vorfelddanierung vorgenommen und ein betrieblicher Engpass im Rollwegsystem beseitigt. An der Spitze des Docks B entsteht ein Doppelrollweg, der die Werft Süd und die dortigen Standplätze mit dem Flughafenkopf und dem östlichen Pistenende 10 verbindet.

Nach der Fertigstellung des Sicherheitskontrollgebäudes durchlaufen künftig alle Passagiere und Mitarbeitenden bereits vor dem Zutritt auf die Luftseite die Sicherheitskontrolle. Den Passagieren steht damit mehr Zeit für das attraktive Einkaufs- und Gastronomieangebot im Airside Center zur Verfügung. Die Sicherheitskontrollanlagen entstehen zentral auf einer offenen Fläche mit insgesamt 26 neuen Kontrolllinien, verteilt auf vier Etagen. Im Übergangsbereich zum Airside Center sind Verkaufsflächen für Tax- und Duty-Free-Produkte geplant. Dieses Angebot trägt einen bedeutenden Teil zur Refinanzierung des Gesamtprojektes bei. Die Zentralisierung der Sicherheitskontrolle ermöglicht zudem eine Reduktion der Betriebskosten.

Halbjahresbericht 2010

Am 19. April 2010 konnte der Endausbau der Skymetro erfolgreich abgeschlossen werden. Die drei Züge der Skymetro wurden von je zwei auf drei Wagen pro Zug erweitert. Mit dieser Komposition lassen sich einerseits deutlich mehr Passagiere transportieren und andererseits Passagierströme zukünftig trennen. Zudem bringt der im Zeit- und Kostenrahmen erfolgreich abgeschlossene Endausbau vor allem in Verkehrsspitzen eine willkommene Reduktion der Wartezeit.

Nebst «Zürich 2010» schreiten die Vorarbeiten zu einem weiteren grossen Projekt plangemäss voran. Mit «The Circle» entwickelt die Flughafen Zürich AG eine hochwertige Überbauung für innovative Dienstleistungen in Gehdistanz zum Terminal. Der einjährige internationale Architekturwettbewerb fand im Februar 2010 seinen Abschluss. In einer nächsten Phase wird der präsentierte Entwurf des japanischen Architekten Riken Yamamoto im Rahmen einer Vorstudie weiter bearbeitet, um die klar definierten Bedürfnisse der Bauherrschaft zu berücksichtigen, insbesondere die Erfüllung aller Vorgaben bezüglich Wirtschaftlichkeit, Gestaltung und Funktionalität. Der bisherige Zeitplan sieht vor, dass die Bauphase im Jahr 2012 beginnt und eine erste Etappe Ende 2016 eröffnet werden kann. Der Verlauf hängt unter anderem von der Weiterentwicklung des Projektes sowie von der Dauer des Bewilligungsprozesses ab.

Aktuelles aus dem Flug- und Nichtfluggeschäft

Die Abflugpünktlichkeit ist eines der wichtigsten Qualitätsmerkmale eines Flughafens. Im ersten Halbjahr 2010 lag sie in Zürich bei 77% und damit 3% unter dem Jahresziel von 80%. Gründe dafür sind ein harter Winter in der Schweiz und in ganz Europa sowie Auswirkungen des Vulkanausbruchs mit Einschränkungen von Mitte April bis Anfang Mai. Auch Slotverspätungen haben sich im ersten Halbjahr negativ auf die Pünktlichkeit ausgewirkt. Die Ursachen für diese Verspätungen liegen unter anderem in der Zunahme des Flugverkehrs, Streiks ausserhalb der Schweiz sowie widrigen Wetterverhältnissen.

Für viele figurierte sie schon lange auf der Wunschliste, nun wurde diese «goldene» Destination wieder ins Streckennetz ab Zürich aufgenommen: San Francisco mit seinem Wahrzeichen Golden Gate Bridge wird seit dem 2. Juni von Swiss International Air Lines sechs Mal pro Woche angefliegen. Zu den weiteren neuen Destinationen gehören Casablanca, Rostock sowie Linz. Singapore Airlines fliegt die Strecke Zürich–Singapur nur noch einmal täglich, dafür mit dem neuen Airbus A380. Dieser hat sich in kürzester Zeit zum Publikumsmagneten entwickelt und sorgt auch Monate nach seiner Einführung für volle Ränge auf der Zuschauerterrasse und den «Spotter»-Plätzen rund um den Flughafen. Air Berlin – die zweitgrösste Fluggesellschaft

am Flughafen Zürich – fliegt mehrere Destinationen in Europa neu an, unter anderem Bari, Malaga, Neapel, Palermo und Rimini. Als neue Fluggesellschaft in Zürich bedient Vueling Airlines die Destination Santiago de Compostela.

Der Bereich Commercial Real Estate entwickelte sich erfreulich. Dass es trotz wirtschaftlich anspruchsvollem Umfeld gelingt, grosse Flächen zu vermieten und damit den Leerstand zu reduzieren, ist eine Bestätigung für die Attraktivität des Büro- und Geschäftsstandortes Flughafen Zürich. Nach dem Auszug von Swiss und Skyguide sind das Operation Center 1 und das Prime Center 2 wieder annähernd voll vermietet. Als Neumieter konnten die SBB, die Gebäudeversicherung Kanton Zürich (GVZ) sowie die Zollverwaltung und Grenzschutz gewonnen werden. Die SBB bündelt am Flughafen Zürich die verschiedenen Leitstellen der gesamten Ostschweiz und wird mit über 5200 m² Fläche die grösste Mieterin. Die GVZ erstellt auf ihrer Mietfläche eine Einsatzleitzentrale für die Notrufe 118 und 144, welche vom Personal von Schutz & Rettung Zürich betrieben werden wird.

Auch mit weiteren strategisch wichtigen Partnern konnte die Flughafenbetreiberin ihre Verträge erneuern. Mit SR Technics wurde eine Vertragsverlängerung erfolgreich abgeschlossen. Zudem konnte die Flughafen Zürich AG wichtige Kommerzverträge, beispielsweise mit Nuance Group AG, HMS Host sowie SSP Select Service Partners verlängern.

Damit der Standort Flughafen Zürich auch in der wichtigen Tourismusbranche präsent bleibt, wurde mit Schweiz Tourismus eine umfassende Vereinbarung nutzbringend verlängert. Die Tourismusorganisation vertritt die Interessen und Botschaften des Flughafens Zürich im Ausland gegenüber Reiseveranstaltern, Reisebüros und Medien. Dies insbesondere in den strategischen Zielmärkten Indien, Russland, China, Japan, Südkorea, Golfstaaten, den USA, Kanada und Grossbritannien. Als Gegenleistung stellt die Flughafenbetreiberin Schweiz Tourismus verschiedene Marketingplattformen zur Verfügung.

Gleichzeitig wird die Angebotsentwicklung im Shoppingbereich stetig vorangetrieben. Eine ganze Reihe namhafter Retailer haben in den vergangenen Monaten ihre Tore am Flughafen Zürich geöffnet. Im März lud Navyboot zur Lancierung des landseitigen Geschäftes. Ende April folgte in unmittelbarer Distanz der Herren Globus und im Juni schliesslich lud der Swiss Shop im Check-in 1 zur Eröffnung.

Ein noch fehlendes Angebot kann am Flughafen Zürich leider nicht umgesetzt werden. Im Rahmen einer Neuvergabe von Casino-Lizenzen hatte sich die Flughafenbetreiberin zusammen mit dem Partner Swiss Casinos um eine Lizenz beworben. Den Zuschlag erhielt aber die Stadt Zürich. Dieser Entscheid ist für die Flughafen Zürich AG eine Enttäuschung und nur bedingt nachvollziehbar, zumal der Flughafen Zürich nicht nur wegen seiner einmaligen Verkehrserschliessung ein idealer Standort für ein Casino gewesen wäre.

Entwicklung politische Themen

Die Flughafen Zürich AG benötigt optimale politische Rahmenbedingungen, um auch mittel- und langfristig einen qualitativ hochwertigen und wirtschaftlich erfolgreichen Betrieb zu gewährleisten. In den vergangenen Jahren konnten im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wie auch in den Verhandlungen mit Deutschland fachtechnische Grundlagen erarbeitet werden, um den Lärmkonflikt rund um den Flughafen Zürich auf politischer Ebene langfristig zu entschärfen. Im Februar 2010 veröffentlichte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) den Schlussbericht zum SIL-Koordinationsprozess. Von den drei noch zur Diskussion stehenden Betriebsvarianten favorisiert die Flughafenbetreiberin die Variante «J optimiert». Diese gründet auf einer Verlängerung der Piste 28 im Westen und schneidet in Bezug auf die Zahl der Lärmbetroffenen bei gleicher Kapazität deutlich besser ab als die übrigen Varianten. Es liegt nun am Bund, möglichst rasch eine Entscheidung zu fällen und damit Rechts- und Planungssicherheit für den Flughafen und die Flughafenregion zu erzielen.

Bezüglich Verhandlungen mit Deutschland hat die gemeinsam mit unserem Nachbarland durchgeführte Lärmanalyse ergeben, dass die süddeutschen Bewohner am Hochrhein gemäss deutschem Lärmrecht von keinerlei Grenzwertüberschreitungen betroffen sind. Die Schutzzonen nach deutschem Recht liegen vollständig in der Schweiz. Basierend auf den Lärmanalysen erteilten der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und sein deutscher Amtskollege einer Arbeitsgruppe Mitte März 2010 den Auftrag, Gespräche zu führen mit dem Ziel, Ansätze für eine dauerhafte und einvernehmliche Regelung zur Benutzung des süddeutschen Luftraums für Anflüge auf den Flughafen Zürich zu finden. Ende April 2010 tagte die Arbeitsgruppe zur Regelung der Lärmfrage. Die Schweiz präsentierte ihre Vorstellungen für eine mögliche Lösung. Diese Überlegungen sollen in weiteren Gesprächen erörtert werden.

Zurzeit ist die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» noch hängig. Diese verlangt, dass sich der Kanton Zürich beim Bund und im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG gegen Neu- und Ausbauten von Pisten einsetzt. Der Zürcher Regierungsrat empfiehlt die Initiative zur Ablehnung. Der Zürcher Kantonsrat hat am 23. Februar 2009 Unterstützung der Initiative beschlossen. Gegen den Kantonsratsbeschluss wurde von den bürgerlichen Kantonsratsfraktionen das Referendum ergriffen. Gleichzeitig reichte der Verein «Flugschneise Süd – NEIN» (VFSN) ein Referendum mit Gegenvorschlag ein. Gemäss Gegenvorschlag soll sich der Kanton über die Initiative hinaus gegen neue Flugrouten (gegenüber dem Zustand im Jahr 2000) über dicht besiedeltes Gebiet und gegen den Bau von Schnellabrollwegen einsetzen. Sowohl der Zürcher Regierungsrat als auch der Kantonsrat haben beschlossen, den Gegenvorschlag für teilungültig zu erklären und damit nur die gültigen Teile dem Stimmvolk zur Abstimmung vorzulegen. Gegen den Entscheid hat der VFSN eine Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht. Das Urteil steht noch aus. Damit ist zurzeit noch offen, wann die Volksabstimmung durchgeführt wird.

Das Bundesgericht erklärte im April 2010 das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum vorläufigen Betriebsreglement für umsetzbar. Dies, obwohl noch einzelne Beschwerden beim Gericht hängig waren. Damit wurde die Nachtflugsperre am Flughafen Zürich ab dem 29. Juli 2010 um eine Stunde verlängert. Neu gilt eine Nachtruhe von 23:00 Uhr – plus eine halbe Stunde für Verspätungsabbau – bis 06:00 Uhr. Mit der Verlängerung der Nachtflugsperre will die Flughafen Zürich AG dem Ruhebedürfnis der Flughafenbewohner Rechnung tragen. Zusammen mit der verlängerten Nachtruhe hat die Flughafenbetreiberin eine Flexibilisierung der Pistenutzung in den Tagesrandstunden (06:00 bis 07:00 Uhr und 21:00 bis 22:00 Uhr) beantragt. Dagegen wurden mehrere Beschwerden erhoben.

Am 29. Juni 2010 erreichte im Zusammenhang mit der Lärmthematik ein weiterer Bundesgerichtsentscheid die Flughafen Zürich AG. Dieser besagt, dass höchstens diejenigen Hausbesitzer im Osten eine Lärmerschädigung beanspruchen können, welche ihre Liegenschaft vor dem 1. Januar 1961 erworben haben. Damit ist eine wichtige offene Frage zur sachlichen Beurteilung des Minderwerts von Liegenschaften letztinstanzlich beantwortet worden. Mit diesem Entscheid können nun die verbleibenden Verfahren im Osten des Flughafens weitergeführt und – wo dies möglich ist – Vereinbarungen mit den jeweiligen Grundeigentümern abgeschlossen werden. Die Entschädigungszahlungen wie auch das Schallschutzprogramm laufen unvermindert weiter.

Halbjahresbericht 2010

Die Flughafen Zürich AG analysiert nun den erwähnten Bundesgerichtsentscheid bezüglich Kosten für Lärmschädigungen und Schallschutzmassnahmen. In diese Arbeiten wird auch der Kanton Zürich einbezogen, da gemäss Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag nach jeder letztinstanzlichen Beantwortung einer offenen Frage ein gemeinsames Verständnis betreffend finanziellen Auswirkungen gefunden werden muss. Dieses wiederum ist ausschlaggebend für die weitere Vorgehensweise in Bezug auf die Finanzierung der alten Lärmverbindlichkeiten. Die Gesellschaft wird nach Abschluss der Analyse über die Auswirkungen des Urteils und damit auch über die Höhe der gesamten geschätzten Lärmkosten Auskunft geben können.

Die Flughafen Zürich AG hat eine Klimaposition verabschiedet mit dem Ziel, eine schrittweise Reduzierung der CO₂-Emissionen zu erreichen. Mit der Verabschiedung von langfristigen CO₂-Zielen für die Jahre 2020 und 2030 dokumentiert die Flughafenbetreiberin ihr Engagement für einen nachhaltigen Klimaschutz. Am 1. April 2010 wurde das revidierte Emissionsgebührenmodell eingeführt. Damit kommt am Flughafen Zürich dasselbe Modell wie an den anderen europäischen Flughäfen zum Einsatz. Die Umstellung erfolgt ergebnisneutral.

Entwicklung internationale Aktivitäten

Nach dem Teilverkauf der Anteile am Flughafen im indischen Bengaluru an GVK Power & Infrastructure Ltd. in 2009 konzentriert sich das Engagement primär auf die weitere Verbesserung der operationellen und kommerziellen Qualität. Der Bengaluru International Airport schrieb in seinem ersten vollen Betriebsjahr einen Gewinn von knapp CHF 10.0 Mio.

Im Rahmen von Markteintrittsabklärungen ist die Flughafen Zürich AG unter anderem in Vietnam aktiv. Sie bekundet dort Interesse am Betrieb des Flughafens in Hanoi. Auch in Ost- und Südosteuropa werden die Märkte intensiv bearbeitet. Der Fokus liegt hier primär auf Polen, den baltischen Staaten und Rumänien. Weiter wird in Griechenland der Flughafen-Privatisierungsprozess aufmerksam verfolgt.

In Lateinamerika setzt die Flughafen Zürich AG auf die strategische Zusammenarbeit mit A-port, einem starken lokalen Partner, an dem die Flughafenbetreiberin eine Minderheitsbeteiligung von 15% hält. Gemeinsam mit A-port werden potenzielle Flughafenprojekte geprüft und entwickelt. So unter anderem in Brasilien, wo insbesondere die Fussball-WM im Jahr 2014 und die Olympischen Spiele im Jahr 2016 die Privatisierung von Flughäfen vorantreiben dürften.

Ausblick

Ohne unvorhergesehene Ereignisse erwartet die Flughafen Zürich AG auch im zweiten Halbjahr 2010 einen Anstieg des Verkehrsvolumens sowie weiterhin eine Erholung im Non-Aviation-Geschäft. Für das ganze Jahr 2010 wird unverändert mit einem Passagierwachstum von 3 bis 5% und einem Gewinnwachstum von 10 bis 20% gerechnet (exkl. Gewinn aus dem Teilverkauf der Beteiligung in Indien im Jahr 2009).

Zürich-Flughafen, 16. August 2010



Andreas Schmid
Präsident
des Verwaltungsrates

Thomas E. Kern
Vorsitzender
der Geschäftsleitung



ORT
VIP Lounge
Flughafen Zürich

ANWESEND
Ian Wilmot

Finanzbericht | Konzernerfolgsrechnung | Konzerngesamtergebnisrechnung

Konzernerfolgsrechnung¹⁾

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2010	2009	2009
		Jan. – Juni	Jan. – Juni	Jan. – Dez.
Erträge aus Lieferungen und Leistungen				
Aviation-Erträge		247'759	238'583	505'092
Non-Aviation-Erträge		160'320	157'136	315'115
Total Erträge		408'079	395'719	820'207
Personalaufwand		-79'136	-78'273	-158'416
Polizei und Sicherheit		-56'928	-56'579	-113'458
Unterhalt und Material		-21'313	-19'971	-40'697
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-17'358	-18'180	-38'175
Energie und Abfall		-13'409	-13'347	-24'553
Andere Betriebskosten		-24'558	-20'030	-40'181
Andere Aufwendungen/Erträge, netto		-395	-1'169	-2'493
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		194'982	188'170	402'234
Abschreibungen und Amortisationen		-94'544	-93'557	-189'078
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		100'438	94'613	213'156
Finanzaufwendungen	(1)	-40'569	-41'993	-82'823
Finanzerträge	(1)	2'261	3'592	5'011
Anteil an Gewinn/Verlust an assoziierten Gesellschaften		11	3'372	8'376
Gewinn aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften		0	0	95'278
Konzernergebnis vor Steuern		62'141	59'584	238'998
Ertragssteuern		-12'450	-12'401	-48'388
Konzerngewinn		49'691	47'183	190'610
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)		8.10	7.72	31.20
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)		8.09	7.72	31.18

¹⁾ Alle erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten Januar bis Dezember 2009, sind ungeprüft.

Konzerngesamtergebnisrechnung¹⁾

(CHF in 1'000)	2010	2009	2009
	Jan. – Juni	Jan. – Juni	Jan. – Dez.
Konzerngewinn	49'691	47'183	190'610
Sonstiges Gesamtergebnis			
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern			
– Marktwertanpassungen	-18'314	693	-11'860
– Umbuchung in Erfolgsrechnung	2'810	2'566	7'926
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften			
– Marktwertanpassungen	-1'164	-55	-423
– Umbuchung in Erfolgsrechnung	436	127	399
Umbuchung kumulierter Fremdwährungsdifferenzen aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften in Erfolgsrechnung	0	0	2'982
Umrechnungsdifferenzen	-823	648	2'871
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern	-17'055	3'979	1'895
Gesamtergebnis	32'636	51'162	192'505

¹⁾ Alle erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten Januar bis Dezember 2009, sind ungeprüft.

Konzernbilanz¹⁾

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	30.06.2010	30.06.2009	31.12.2009
Aktiven				
Grundstücke	(2)	109'512	109'547	109'547
Hochbauten, Tiefbauten	(2)	2'314'295	2'334'971	2'295'490
Anlagen in Leasing	(2)	53'517	59'397	56'457
Projekte in Arbeit	(2)	175'230	136'135	195'511
Mobile Sachanlagen	(2)	91'333	95'369	90'074
Total Sachanlagen		2'743'887	2'735'419	2'747'079
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(2)	230'519	236'153	233'336
Übrige immaterielle Anlagen	(2)	6'511	7'579	6'359
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(2)	14'569	17'246	15'571
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(2/6)	119'393	88'377	97'922
Übrige Finanzanlagen	(2)	11	1'241	11
Anlagevermögen		3'114'890	3'086'015	3'100'278
Warenlager		8'730	9'088	8'867
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(6)	74'925	71'034	80'334
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		96'271	127'303	114'687
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		30'913	32'173	23'896
Flüssige Mittel	(3)	97'469	134'981	231'693
Umlaufvermögen		308'308	374'579	459'477
Total Aktiven		3'423'198	3'460'594	3'559'755
Passiven				
Aktienkapital		307'019	307'019	307'019
Eigene Aktien		-758	-1'634	-1'612
Kapitalreserven		587'379	587'341	587'966
Hedging Reserven, netto		-98'028	-75'331	-82'524
Verkehrswertreserven, netto		725	1'549	1'453
Umrechnungsdifferenzen		188	-4'194	1'011
Übrige Gewinnreserven		788'776	641'671	785'098
Eigenkapital		1'585'301	1'456'421	1'598'411
Anleihen und langfristige Darlehen	(4)	991'651	1'060'213	995'058
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(4)	56'098	61'054	58'601
Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen	(5)	250'338	246'089	246'354
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(7)	96'729	101'633	102'955
Vorsorgeverpflichtungen		3'835	3'759	3'708
Langfristiges Fremdkapital		1'398'651	1'472'748	1'406'676
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		50'396	50'450	33'407
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(4)	105'432	195'205	194'465
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(4)	264'725	274'756	311'155
Laufende Steuerverpflichtungen		17'564	9'885	14'512
Abgrenzung von Erträgen		1'129	1'129	1'129
Kurzfristiges Fremdkapital		439'246	531'425	554'668
Total Fremdkapital		1'837'897	2'004'173	1'961'344
Total Passiven		3'423'198	3'460'594	3'559'755

¹⁾ Alle erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten per 31. Dezember 2009, sind ungeprüft.

Finanzbericht | Veränderung des Konzerneigenkapitals

Veränderung des Konzerneigenkapitals¹⁾

(CHF in 1'000)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Hedging-Reserven, netto	Verkehrswertreserven, netto	Umrechnungsdifferenzen, netto	Übrige Gewinnreserven	Eigenkapital
Bilanz per 31.12.2008	307'019	-11'841	590'584	-78'590	1'477	-4'842	625'128	1'428'935
Konzerngewinn 1. Semester 2009							47'183	47'183
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern								
– Marktwertanpassungen				693				693
– Umbuchung in Erfolgsrechnung				2'566				2'566
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften								
– Marktwertanpassungen					-55			-55
– Umbuchung in Erfolgsrechnung					127			127
Umrechnungsdifferenzen						648		648
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0	0	0	3'259	72	648	0	3'979
Gesamtergebnis	0	0	0	3'259	72	648	47'183	51'162
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2008							-30'640	-30'640
Erwerb eigene Aktien		-45						-45
Verkauf eigene Aktien		9'115	-2'485					6'630
Aktienbasierte Vergütungen		1'137	-758					379
Bilanz per 30.06.2009	307'019	-1'634	587'341	-75'331	1'549	-4'194	641'671	1'456'421
Bilanz per 31.12.2009	307'019	-1'612	587'966	-82'524	1'453	1'011	785'098	1'598'411
Konzerngewinn 1. Semester 2010							49'691	49'691
Cross Currency Interest Rate Swaps, nach Steuern								
– Marktwertanpassungen				-18'314				-18'314
– Umbuchung in Erfolgsrechnung				2'810				2'810
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften								
– Marktwertanpassungen					-1'164			-1'164
– Umbuchung in Erfolgsrechnung					436			436
Umrechnungsdifferenzen						-823		-823
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0	0	0	-15'504	-728	-823	0	-17'055
Gesamtergebnis	0	0	0	-15'504	-728	-823	49'691	32'636
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2009							-46'013	-46'013
Erwerb eigene Aktien		-97						-97
Verkauf eigene Aktien		0	0					0
Aktienbasierte Vergütungen		951	-587					364
Bilanz per 30.06.2010	307'019	-758	587'379	-98'028	725	188	788'776	1'585'301

¹⁾ Alle erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten per 31. Dezember 2009, sind ungeprüft.

Konzerngeldflussrechnung¹⁾

(CHF in 1'000)	Erläuterungen	2010	2009	2009
		Jan. – Juni	Jan. – Juni	Jan. – Dez.
Konzerngewinn		49'691	47'183	190'610
Finanzergebnis, netto		38'308	38'401	77'812
Ertrag aus assoziierten Gesellschaften		-11	-3'372	-8'376
Gewinn aus Verkauf von assoziierten Gesellschaften		0	0	-95'278
Ertragssteuern		12'450	12'401	48'388
Abschreibungen auf Sachanlagen	(2)	90'000	88'524	179'202
Amortisationen auf immateriellen Anlagen	(2)	4'883	5'392	10'586
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand auf Hoch- und Tiefbauten	(2)	-339	-358	-710
Buchverluste aus Abgängen von Sachanlagen, netto		1'190	1'407	2'039
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		364	-525	1'041
Zu- (-)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		11'536	-29'158	-3'068
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		10'064	-1'508	-25'154
Zu- (+)/Abnahme (-) Vorsorgeverpflichtungen		127	316	265
Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen		-943	-2'478	-6'033
Geldabfluss aus Ertragssteuern		-10'438	-11'666	-20'391
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		206'882	144'559	350'933
davon Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm		16'110	11'771	26'063
Einnahmen Lärmgebühren	(6)	17'053	14'249	32'096
Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen		-943	-2'478	-6'033
Investitionen in Sachanlagen (Projekte in Arbeit)		-89'796	-82'992	-180'949
Abgänge von Sachanlagen		179	144	208
Erlös aus dem Verkauf von assoziierten Gesellschaften		0	0	87'329
Kapitaleinzahlung an assoziierte Gesellschaften		0	-5'273	-5'273
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-53'669	-59'882	-113'649
Veränderung übrige Finanzanlagen		0	-116	156
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		36'110	39'310	73'630
Zinseinnahmen		2'473	2'592	4'111
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-104'703	-106'217	-134'437
davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm		-17'558	-20'572	-40'019
Investitionen in Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		-53'669	-59'882	-113'649
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		36'110	39'310	73'630
Rückzahlung ausstehende Anleihe	(4)	-150'000	-128'000	-128'000
Aufnahme neue Anleihe		0	222'576	222'576
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Car Park Lease		0	0	-50'697
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten		-2'403	-2'298	-4'652
Rückzahlung KK Personalfonds der Flughafen Zürich AG		2	-45	-52
Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2009/2008		-46'013	-30'640	-30'640
Erwerb eigene Aktien		-97	-45	-59
Verkauf eigene Aktien		0	6'630	6'629
Zinszahlungen		-38'863	-46'175	-75'400
Aktivierete Fremdkapitalkosten	(1)	969	598	1'526
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-236'405	22'601	-58'769
Umrechnungsdifferenz auf flüssigen Mitteln		2	0	-72
Zu-/Abnahme flüssige Mittel	(3)	-134'224	60'943	157'655
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr	(3)	231'693	74'038	74'038
Bestand flüssige Mittel per Stichtag	(3)	97'469	134'981	231'693
davon Airport Zurich Noise Fund	(3)	4'008	11'436	7'013
davon Post- und Bankguthaben	(3)	4'008	11'436	7'013

¹⁾ Alle erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten Januar bis Dezember 2009, sind ungeprüft.

Finanzbericht | Anhang der Konzernrechnung (ungeprüft)

Segmentberichterstattung¹⁾

(CHF in Mio.)	Aviation Flugbetrieb		Aviation Sicherheit		Aviation Fluglärm		Non-Aviation		Eliminierungen		Konsolidiert	
	Jan. - Juni 2010	Jan. - Juni 2009	Jan. - Juni 2010	Jan. - Juni 2009	Jan. - Juni 2010	Jan. - Juni 2009	Jan. - Juni 2010	Jan. - Juni 2009	Jan. - Juni 2010	Jan. - Juni 2009	Jan. - Juni 2010	Jan. - Juni 2009
Erträge mit Dritten	165.7	157.0	68.1	65.8	14.0	15.8	160.3	157.1			408.1	395.7
Intersegmentäre Erträge	6.3	6.6					59.7	62.2	-66.0	-68.8		
Total Erträge	172.0	163.6	68.1	65.8	14.0	15.8	220.0	219.3	-66.0	-68.8	408.1	395.7
Segmentergebnis	10.8	2.2	-6.7	-8.3	9.0	10.6	87.3	90.1			100.4	94.6
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)											100.4	94.6
Finanzierungsaufwendungen	-1.3	-1.4			-5.4	-4.1	-3.6	-4.5			-10.3	-10.0
Nicht zugeordnete Finanzierungsaufwendungen											-29.8	-32.4
Übrige Finanzerträge					2.0	2.1					2.0	2.1
Nicht zugeordnete übrige Finanzerträge											-0.1	1.9
Anteil an Gewinn und Verlust an assoziierten Gesellschaften							0.0	3.4			0.0	3.4
Nicht zugeordnete Ertragssteuern											-12.5	-12.4
Konzerngewinn											49.7	47.2
Total Sachanlagen und immaterielle Anlagen	954.8	924.8	50.6	44.6	232.2	238.1	1'743.3	1'772.9			2'980.9	2'980.4
Finanzanlagen					119.4	88.4					119.4	88.4
Anteile an assoziierten Gesellschaften							14.6	17.2			14.6	17.2
Kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel					78.9	82.5					78.9	82.5
Total Segmentaktiven	954.8	924.8	50.6	44.6	430.5	409.0	1'757.9	1'790.1			3'193.8	3'168.5
Nicht zugeordnete kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel											93.5	123.5
Nicht zugeordnete Vermögenswerte											135.9	168.6
Total Aktiven											3'423.2	3'460.6
Total Segmentschulden	61.1	65.8			250.3	246.1	189.1	171.8			500.5	483.7
Nicht zugeordnete Schulden											1'337.4	1'520.5
Total Fremdkapital											1'837.9	2'004.2
Total Investitionen	20.4	25.5	1.2	2.5	48.6	35.9	68.3	55.4			138.5	119.4
Abschreibungen und Amortisationen	27.5	27.3	3.5	2.9	2.8	2.8	60.7	60.6			94.5	93.6
Vollzeitstellen per Stichtag	571	565	18	15	11	12	693	710			1'293	1'302

¹⁾ Alle erwähnten Finanzinformationen sind ungeprüft.

Grundsätze der Konzernrechnungslegung (ungeprüft)

A) Einhaltung der Standards

Der ungeprüfte Halbjahresabschluss per 30. Juni 2010 wurde in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard 34 (IAS 34) zur Zwischenberichterstattung erstellt. Er umfasst nicht alle Angaben, die in der Konzernrechnung 2009 enthalten sind, und sollte daher im Zusammenhang mit der Konzernrechnung per 31. Dezember 2009 gelesen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Bilanzierung der Kosten in Bezug auf die Lärmthematik.

B) Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze

Die Gesellschaft hat bestimmte neue und revidierte International Financial Reporting Standards und Interpretationen eingeführt, die für das Geschäftsjahr beginnend am 1. Januar 2010 erstmals angewendet werden müssen. Es handelt sich dabei um IFRIC 17 «Ausschüttung von nicht monetären Vermögenswerten an Eigentümer» sowie die revidierten IAS 27 «Konzern und separate Einzelabschlüsse nach IFRS», IAS 39 «Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung – zur Absicherung qualifizierende Grundgeschäfte», IFRS 2 «Bilanzierung von aktienbasierten Vergütungen mit Barausgleich», IFRS 3 «Unternehmenszusammenschlüsse» und die Änderungen von IFRSs 2008 und 2009. Die Anwendung der neuen und revidierten Standards und Interpretationen hat keinen Einfluss auf den vorliegenden Halbjahresabschluss.

C) Saisonalität

Branchenbedingt und gemäss Erfahrungswerten ist das zweite Halbjahr verkehrsmässig (Flugbewegungen und Passagiere) immer stärker als das erste Semester.

Erläuterungen zur Konzernrechnung (ungeprüft)

Aktuelle Entwicklung betreffend Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

Vorhersehbarkeit der Ostanflüge

Am 29. Juni 2010 erreichte im Zusammenhang mit der Lärmthematik ein weiterer Bundesgerichtsentscheid die Flughafen Zürich AG. Dieser korrigiert den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts vom 26. Mai 2009, welches den massgeblichen Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge auf den 23. Mai 2000 festgelegt hatte. Der Entscheid des Bundesgerichtes besagt, dass höchstens diejenigen Hausbesitzer im Osten des Flughafens Zürich eine Lärmentschädigung beanspruchen können, welche ihre Liegenschaft vor dem 1. Januar 1961 erworben haben. Damit ist eine wichtige offene Frage zur sachlichen Beurteilung des Minderwerts von Liegenschaften letztinstanzlich beantwortet worden.

Die Flughafen Zürich AG analysiert nun diesen Entscheid des Bundesgerichtes bezüglich Kosten für Lärmentschädigungen und Schallschutzmassnahmen. Aufgrund der grossen Menge an zu überprüfenden Daten und der komplexen Rechenmodelle beansprucht die Analyse des Urteils einen erheblichen Zeit- und Ressourcenbedarf und ist momentan noch nicht abgeschlossen. Zudem wird auch der Kanton Zürich in diese Arbeiten mit einbezogen, da mit diesem gemäss Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag ein gemeinsames Verständnis betreffend den finanziellen Auswirkungen eines solchen letztinstanzlichen Urteils gefunden werden muss. Die Gesellschaft wird nach Abschluss der Analyse über die Auswirkungen dieses Urteils und damit auch über die Höhe der gesamten geschätzten Lärmkosten Auskunft geben können.

Bis dahin hält die Flughafen Zürich AG nach wie vor an der aktuellen Schätzung der gesamten Lärmkosten in Höhe von CHF 759.8 Mio. und den damit verbundenen Rückstellungen für Schallschutz und formelle Enteignungen fest. Dieser ursprünglichen Kostenschätzung per 30. Juni 2008 lagen viele Annahmen, wie zum Beispiel offene Rechtsfragen ohne letztinstanzliche Rechtsprechung, zugrunde. Der Stichtag für die Vorhersehbarkeit im Osten war ebenfalls Teil dieser Annahmen.

1) Finanzergebnis

(CHF in 1'000)	2010	2009	2009
	Jan. – Juni	Jan. – Juni	Jan. – Dez.
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	30'929	31'975	63'943
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	-969	-598	-1'526
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	29'960	31'377	62'417
Leasingzins	1'268	1'384	2'700
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	1'503	1'412	3'325
Übrige Zinsaufwendungen	46	8	33
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	0	1'088	1'088
Total Zinsaufwand	32'777	35'269	69'564
Verlust auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	334	127	128
Übriger Finanzaufwand	2'378	2'558	4'763
Währungsverluste	153	33	542
Zinsaufwand Aufzinsung langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen	4'927	4'006	7'826
Total Finanzaufwendungen	40'569	41'993	82'823
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	-1'954	-2'176	-3'383
Zinsertrag Post- und Bankguthaben/Darlehen	-242	-139	-301
Verzugszinsen	-3	-2	-5
Total Zinsertrag	-2'199	-2'317	-3'689
Gewinn auf zum Handel gehaltenen Derivaten (Marktwertänderung Zins-Absicherung)	0	-1'084	-1'084
Währungsgewinne	-59	-160	-201
Übrige Finanzerträge	-3	-31	-37
Total Finanzerträge	-2'261	-3'592	-5'011
Finanzergebnis	38'308	38'401	77'812

Der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen fiel um CHF 1.0 Mio. oder 3.3% tiefer aus als in der Vorjahresperiode. Dies ist insbesondere auf die tiefere Bruttoverschuldung zurückzuführen.

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im ersten Semester des Geschäftsjahres 2010 mit einem Durchschnittszinssatz von 5.00% berechnet (Vorjahresperiode 5.73%).

Der Rückgang des Zinsertrages auf Anlagen des Airport Zurich Noise Fund um CHF 0.2 Mio. ist auf das allgemein tiefere Zinsniveau zurückzuführen.

Der Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben sowie Darlehen fiel trotz dem allgemein tiefen Zinsniveau aufgrund des im Vergleich zur Vorjahresperiode höheren Bestandes an flüssigen Mitteln während der Berichtsperiode leicht höher aus.

2) Entwicklung Anlagevermögen

(CHF in Mio.)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Anlagen in Leasing	Projekte in Arbeit	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Übrige immaterielle Anlagen	Beteiligung an assoziierten Gesellschaften	Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	Total
Anschaffungswerte												
Schlussbilanz per 31.12.2009	109.5	1'371.9	3'580.5	91.6	195.6	239.5	5'588.6	241.8	71.4	16.0	97.9	6'015.7
Zugänge					90.1		90.1				48.5	138.6
Abgänge		-0.2	-21.8		-0.1	-8.9	-31.0		-5.5			-36.5
Reklassierung							0.0				-25.5	-25.5
Transfers		34.1	62.9		-110.4	11.1	-2.3		2.3			0.0
Marktwertanpassung							0.0				-1.5	-1.5
Umrechnungsdifferenzen							0.0			-1.0		-1.0
Schlussbilanz per 30.06.2010	109.5	1'405.8	3'621.6	91.6	175.2	241.7	5'645.4	241.8	68.2	15.0	119.4	6'089.8
Wertberichtigungen												
Schlussbilanz per 31.12.2009	0.0	629.1	2'023.6	35.1	0.1	149.4	2'837.4	8.4	65.1	0.4	0.0	2'911.3
Zugänge		20.4	56.7	3.0		9.8	89.9	2.8	2.1			94.8
Abgänge			-20.6		-0.1	-8.8	-29.5		-5.5			-35.0
Schlussbilanz per 30.06.2010	0.0	649.5	2'059.7	38.1	0.0	150.4	2'897.7	11.2	61.7	0.4	0.0	2'971.0
Zuwendungen der öffentlichen Hand												
Schlussbilanz per 31.12.2009	0.0	0.1	4.1	0.0	0.0	0.0	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2
Abgänge			-0.3				-0.3					-0.3
Schlussbilanz per 30.06.2010	0.0	0.1	3.8	0.0	0.0	0.0	3.9	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9
Nettobuchwert per 31.12.2009	109.5	742.7	1'552.8	56.5	195.5	90.1	2'747.1	233.4	6.3	15.6	97.9	3'100.3
Nettobuchwert per 30.06.2010	109.5	756.2	1'558.1	53.5	175.2	91.3	2'743.8	230.6	6.5	14.6	119.4	3'114.9

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

Immaterielle Vermögenswerte 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. Dieses Recht enthält die Auflage, die damit verbundenen Kosten aus Entschädigungszahlungen zu übernehmen und wird als immaterieller Vermögenswert aktiviert. Die Aktivierung erfolgt zu demjenigen Zeitpunkt, in dem aufgrund von letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden die voraussichtlichen Gesamtkosten abschätzbar werden und damit eine zuverlässige Kostenschätzung gemäss IAS 38.21 möglich wird.

Mit der per 30. Juni 2008 erstmalig erfolgten Aktivierung eines immateriellen Vermögenswertes aus Recht zur formellen Enteignung in der Höhe von CHF 125.5 Mio. (Barwert der zu erwartenden Kosten) wurde ein gleich hoher Betrag als Rückstellung passiviert (siehe Ziffer 5, Langfristige Rückstellungen für Schallschutz und formelle Enteignungen). Zudem wurde ein Anteil des Airport Zurich Noise Fund in der Höhe von CHF 115.4 Mio. per 30. Juni 2008 ebenfalls als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Dieser Anteil ging gemäss Zusatzvertrag (zum Fusionsvertrag) vom 8. März 2006 an den Kanton über.

Diese immateriellen Vermögenswerte werden linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis Mai 2051) amortisiert.

3) Flüssige Mittel

(CHF in 1'000)	30.06.2010	davon AZNF	30.06.2009	davon AZNF	31.12.2009	davon AZNF
Bargeld	181		191		211	
Post- und Bankguthaben	85'800	4'008	82'375	11'436	81'523	7'013
Callgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	5'000		34'000		115'000	
Festgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	0		0		25'012	
Festgelder, fällig innerhalb 90 Tagen	0		15'000		0	
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen	6'488		3'415		9'947	
Total flüssige Mittel	97'469	4'008	134'981	11'436	231'693	7'013

4) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in 1'000)	30.06.2010	30.06.2009	31.12.2009
Japanisches Private Placement	445'184	411'341	409'131
US Private Placement	234'688	295'184	279'282
Anleihen	223'186	222'738	222'958
Langfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	88'593	130'950	83'687
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	56'098	61'054	58'601
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'047'749	1'121'267	1'053'659
Anleihe (Rückzahlung 14.06.2010)	0	149'632	149'825
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	41'765	40'817	39'785
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus US Private Placement	58'712	0	0
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	4'955	4'756	4'855
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	105'432	195'205	194'465
Total Finanzverbindlichkeiten	1'153'181	1'316'472	1'248'124

Die Veränderungen beim japanischen Private Placement und beim US Private Placement sind auf Fremdwährungsschwankungen bei den aufgenommenen Beträgen zurückzuführen. Bei den Bankverbindlichkeiten aus dem US Car Park Lease setzt sich die Veränderung aus dem Fremdwährungseinfluss und den jährlichen Tilgungsraten zusammen.

Zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen der Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung hält die Flughafen Zürich AG derivative Finanzinstrumente in Form von Cross Currency Interest Rate Swaps. Die Marktwerte dieser derivativen Finanzinstrumente sind in der Position übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen bilanziert und betragen per Stichtag 30. Juni 2010 rund CHF 191.5 Mio. (Vorjahreswert per 30. Juni 2009: CHF 201.7 Mio.).

Per 14. Juni 2010 wurde die fällige Anleihe mit einem Nominalwert von CHF 150.0 Mio. aus flüssigen Mitteln zurückbezahlt.

Im Jahre 2011 beginnt die Rückzahlung des US Private Placement in fünf jährlichen Tranchen bis 2015. Die im April 2011 fällige erste Tranche wird daher unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

5) Langfristige Rückstellung für Schallschutz und formelle Enteignungen

(CHF in 1'000)	Schallschutz	Formelle Enteignungen	Total
Rückstellung am 31.12.2008	118'794	125'767	244'561
Auszahlung ¹⁾	-2'478	0	-2'478
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	0	0
Zinsaufwand Aufzinsung	1'490	2'516	4'006
Rückstellung am 30.06.2009	117'806	128'283	246'089
Auszahlung ¹⁾	-3'555	0	-3'555
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	0	0
Zinsaufwand Aufzinsung	1'305	2'515	3'820
Rückstellung am 31.12.2009	115'556	130'798	246'354
Auszahlung ¹⁾	-943	0	-943
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	0	0
Zinsaufwand Aufzinsung	2'311	2'616	4'927
Rückstellung am 30.06.2010	116'924	133'414	250'338

¹⁾ Im Auszahlungsbetrag bei den formellen Enteignungen werden nur die effektiven Zahlungen von Minderwerten berücksichtigt, nicht aber die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund).

Rückstellung für noch ausstehende Schallschutzkosten

Die Gesellschaft hat sich aufgrund bereits vorgenommener und angekündigter Massnahmen zu Gesamtkosten für Lärmschutzmassnahmen in der Höhe von rund CHF 240.0 Mio. faktisch verpflichtet. Bis zum Bilanzstichtag wurden dafür gesamthaft CHF 108.6 Mio. ausgegeben. Die geschätzten ausstehenden Kosten sind im Rückstellungsspiegel zum Barwert (CHF 116.9 Mio.) dargestellt. Der Diskontsatz für die Abzinsung beträgt 4.0%.

Rückstellung für formelle Enteignungen

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen (siehe auch Erläuterungen zur Konzernrechnung, Aktuelle Entwicklung betreffend Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik) und unter Berücksichtigung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich sind per 30. Juni 2010 CHF 133.4 Mio. abdiskontiert als Rückstellung für formelle Enteignungsentschädigungen für «neue» Lärmverbindlichkeiten zurückgestellt (Nominalwert nach wie vor CHF 150.1 Mio.). Der Diskontsatz für die Abzinsung beträgt ebenfalls 4.0%. Die Bildung dieser Rückstellung erfolgte durch Aktivierung eines immateriellen Vermögenswertes aus Recht zur formellen Enteignung (siehe Ziffer 2, Entwicklung Anlagevermögen).

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

Während der Berichtsperiode hat der Kanton Zürich rund CHF 2.1 Mio. für formelle Enteignungsentschädigungen für «alte» Lärmverbindlichkeiten ausbezahlt.

6) Airport Zurich Noise Fund

(CHF in 1'000)	30.06.2010	30.06.2009	31.12.2009
Airport of Zurich Noise Fund per 1.1.	185'449	161'595	161'595
Total Einnahmen Lärmgebühren ¹⁾	17'053	14'249	32'096
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	-943	-2'478	-6'033
Total Kosten für formelle Enteignungen ²⁾	-413	-274	-767
Nettoergebnis vor operativen und kalkulatorischen Kosten	201'146	173'092	186'891
Operative Kosten	-2'186	-2'307	-4'667
Zinsertrag aus Finanzanlagen	1'963	2'099	3'377
Marktwertveränderung Finanzanlagen	728	72	-24
Realisierter Kursverlust Finanzanlagen	-334	-127	-128
Airport Zurich Noise Fund per Stichtag	201'317	172'829	185'449

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.

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in 1'000)	30.06.2010	30.06.2009	31.12.2009
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 3, Flüssige Mittel)	4'008	11'436	7'013
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften	74'925	71'034	80'334
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften	119'393	88'377	97'922
Abgrenzung gegenüber Flughafen Zürich AG ¹⁾	2'991	1'982	180
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	201'317	172'829	185'449

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 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 liquiditätsbezogenen Fondsrechnung des Airport Zurich Noise Fund dargestellt.

Die Mittel des Airport Zurich Noise Fund werden von professionellen Anlageberatern auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen angelegt. Der aus den Anlagen fliessende Ertrag wird der Fondsrechnung gutgeschrieben.

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 und der Kanton Zürich ab diesem Zeitpunkt zudem einen Teil der vereinnahmten Lärmgebühren erhält, betrifft der aufgeführte Saldo 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 aktuelle Informationen über den Airport Zurich Noise Fund (u.a. eine Übersicht über die im Fonds angelegten Mittel oder eine konsolidierte Sichtweise des Airport Zurich Noise Fund) sind unter www.flughafen-zuerich.ch/aznf abrufbar.

7) Verbindlichkeiten für latente Steuern

Die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten werden mit dem erwarteten Steuersatz berechnet. Der Bestand entwickelte sich wie folgt:

(CHF in 1'000)	30.06.2010	30.06.2009	31.12.2009
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1.1.	102'955	96'459	96'459
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps, über Hedging-Reserve gebucht	-4'722	179	-3'058
Cross Currency Interest Rate Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	724	662	2'044
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	-2'228	4'333	7'510
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per Stichtag	96'729	101'633	102'955

8) Weitere Angaben

8.1) Eventualverpflichtungen

Es sind verschiedene Gerichtsverfahren und Forderungen gegenüber der Flughafen Zürich AG im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit hängig. Nach Einschätzung der Gesellschaft wird die Höhe der Geldbeträge, die zur Beilegung dieser Klagen und Forderungen erforderlich sind, die Konzernrechnung und den Cashflow nicht wesentlich negativ beeinflussen.

Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund künftiger Rechtsprechung im schlechtesten Fall («negative case») unter den anwendbaren Schwellenwert sinken, fällt die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 dahin. Auf diesen Zeitpunkt übernimmt die Flughafen Zürich AG die dann noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten und erhält 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. In diesem Zeitpunkt wird die Flughafen Zürich AG eine aktuelle Schätzung der gesamten ausstehenden Lärmkosten vornehmen und sowohl die aktivierten als auch die passivierten Lärmkosten bilanzwirksam anpassen.

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

8.2) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Das Audit & Finance Committee hat am 16. August 2010 den vorliegenden Halbjahresabschluss zur Veröffentlichung freigegeben. Zwischen dem 30. Juni 2010 und dem Datum der Freigabe der vorliegenden Konzernrechnung durch das Audit & Finance Committee sind keine Ereignisse eingetreten, die eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge hätten oder an dieser Stelle offengelegt werden müssten.



ORT
Center Bar
Flughafen Zürich

ANWESEND
Yael Morat

Impressum

Copyright: Flughafen Zürich AG
Fotografien: Thorsten Futh, Berlin
Gestaltung: Hotz&Hotz, Steinhausen
Satz: Victor Hotz AG, Steinhausen
Druck: www.bmdruck.ch

