



## Inhaltsverzeichnis

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| Aktionärsadresse                                                     | 4  |
| Kennzahlen                                                           | 9  |
| Unique – die neue Flughafenunternehmung                              | 10 |
| Verwaltungsrat und Management                                        | 14 |
| Chronik 2000                                                         | 18 |
| Berichterstattung aus den Geschäftsbereichen                         |    |
| • Fluggesellschaften                                                 | 20 |
| • Passagiere & Sicherheit                                            | 24 |
| • Fracht                                                             | 28 |
| • Kommerz                                                            | 34 |
| • Beratungen & Dienstleistungen                                      | 40 |
| Verkehrsstatistik                                                    | 46 |
| • Internationales Umfeld                                             | 54 |
| • Entwicklung der Verkehrsfrequenzen 1950–2000                       | 56 |
| • Destinationen                                                      | 60 |
| Finanzbericht                                                        | 63 |
| • Einzelabschluss gemäss IAS                                         | 64 |
| • Bericht der Revisionsstelle (IAS)                                  | 83 |
| • Handelsrechtlicher Abschluss nach Schweizer Obligationenrecht (OR) | 84 |
| • Antrag des Verwaltungsrates zur Gewinnverwendung 2000              | 90 |
| • Bericht der Revisionsstelle (Handelsrecht)                         | 91 |

## **Aktionärsadresse**

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das erste Geschäftsjahr der Unique Zurich Airport verlief erfolgreich. Die anvisierten Umsatz- und Gewinnziele konnten erreicht werden. Dies ist umso erfreulicher, als das Jahr 2000 gleichzeitig im Zeichen der unternehmerischen Neuorientierung stand und sich der Flughafen Zürich im externen Umfeld zahlreichen Herausforderungen gegenüber sah.

## **Erwartungsgemäss gutes Geschäftsjahr**

Die deutliche Umsatzsteigerung um knapp 10% auf 523 Mio. Franken entspricht den Erwartungen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Dieses erfreuliche Resultat ist zum einen der erneuten Zunahme der Anzahl Flugbewegungen um 6,3% zu verdanken, welche die insgesamt positive Konjunkturlage und die wachsende Nachfrage nach Mobilität zum Ausdruck bringt. Dass die Zahl der Passagiere gleichzeitig um 8,4% anstieg, widerspiegelt den auch ökologisch sinnvollen Trend zu grösseren Flugzeugen, sowie deren bessere Auslastung.

Auf der anderen Seite erklärt sich der Umsatzzanstieg mit der überdurchschnittlichen Entwicklung des Non-Aviation-Geschäfts. Mit 271 Mio. Franken oder 52% des Gesamtumsatzes überstiegen die Kommerzerträge zum ersten Mal in der Geschichte des Flughafens Zürich deutlich den Umsatz aus dem Fluggeschäft. Dies ist die Folge unserer Strategie, die Nicht-Flugbetriebs-Aktivitäten am Standort Zürich gezielt auszubauen.

Der Betriebserfolg vor Abschreibungen (EBITDA) konnte trotz hoher Integrationskosten deutlich um 12,4 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert auf 253 Mio. CHF gesteigert werden. Dass das Reinergebnis gegenüber 1999 leicht tiefer ausfiel, hat mit der erstmaligen Steuerpflicht für sämtliche Geschäftsaktivitäten und den höheren Abschreibungen zu tun.

## **Marktorientierte Strategie mit kundenorientierter Organisation**

Mit der im Berichtsjahr gezielten und schnellen Integration von Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) und Flughafendirektion (FDZ) zu Unique sind wir nun in der Lage, unsere Strategie konsequent umzusetzen. Im Aviation-Bereich geht es darum, den Status des Flughafens Zürich als internationale Luftverkehrsdrehscheibe zu festigen. Gleichzeitig wollen wir das Non-Aviation-Geschäft fördern. Zum einen soll dies durch einen markanten Ausbau der Kommerzaktivitäten in Zürich geschehen, was sich auch bereits im Resultat 2000 andeutet. Zum andern gilt es, das vorhandene Know-how für den Export von Beratungs- und Managementdienstleistungen für Planung, Bau und Betrieb anderer Flughäfen rund um die Welt zu nutzen.

## **Fünfte Ausbautappe auf Kurs**

Ein Kernelement unserer Strategie sowohl für das Aviation-Geschäft als auch die Kommerzaktivitäten stellt die fünfte Ausbautappe dar. Mit diesem zur Zeit grössten Hochbauvorhaben der Schweiz wird der Flughafen Zürich hinsichtlich Qualität und Attraktivität in wenigen Jahren wieder ein Top-Airport im internationalen Vergleich sein. Dieser Schritt ist unabhängig von der weiteren Entwicklung der SAirGroup als Home-Carrier des Flughafens notwendig. Aufgrund unserer idealen Lage im Herzen Europas und der weiter wachsenden Nachfrage nach Flugleistungen sind wir überzeugt, dass Unique zusammen mit der neuen Infrastruktur der fünften Ausbautappe in jedem Fall über eine ausgezeichnete Ausgangslage verfügt, um auch den Wettbewerb der Zukunft erfolgreich zu bestehen.

Die Bauarbeiten schritten im vergangenen Jahr planmässig voran, wobei es galt, den Flughafenbetrieb jederzeit möglichst ohne Beeinträchtigungen zu führen. Dies gelang auch während der kritischen Phase der Sperrung der Hauptstartpiste in den Monaten Juni und Juli.

## Erweiterter Aktionärskreis

Im Zuge des beantragten Übergangs der Flughafenkonzession vom Kanton Zürich an die Unique per 1. Juni 2001 hat der Kanton im vergangenen November wie geplant und erfolgreich rund 28% der Aktien dem Publikum sowie institutionellen Investoren angeboten. Im zweiten Halbjahr 2001 ist ein weiterer Abbau des Aktienanteils des Kantons auf 33% vorgesehen.

## Externe Rahmenbedingungen

Unique ist sich bewusst, in einem anspruchsvollen und zum Teil widersprüchlichen gesellschaftlichen Umfeld zu agieren. Das kam auch im Geschäftsjahr 2000 mit Deutlichkeit zum Ausdruck. Zentrale Stichworte waren die Kündigung der Verwaltungsvereinbarung durch Deutschland bezüglich An- und Abflüge über dessen Hoheitsgebiet, die damit verbundenen Vorarbeiten zu einem neuen Betriebsreglement, die Irritationen bei der betroffenen Bevölkerung während der baubedingten temporären Sperrung der Westpiste, die Diskussion um die Lärmgrenzwerte sowie die Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) durch den Bundesrat. Dieser Plan hält fest, dass die Landesflughäfen entsprechend der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen entwickelt werden sollen und dass der Flughafen Zürich weiterhin seine Aufgabe als internationale Luftverkehrsdrehscheibe wahrnehmen können muss.

Es ist die Aufgabe der Unique, im Spannungsfeld eines ungebrochen wachsenden Mobilitätsbedürfnisses und dem Ruf nach Wohnqualität rund um den Flughafen seine unternehmerische Aufgabe wahrzunehmen, die in der Konzession festgelegt ist.

## Dank

Die organisatorische Integration zusammen mit der unternehmerischen Neuausrichtung hat alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im ersten Geschäftsjahr der Unique stark gefordert und ihnen ein ausserordentliches Engagement abverlangt. Dafür gilt es allen Beteiligten herzlich zu danken. Unser Dank für das uns entgegengebrachte Vertrauen gilt ausserdem den Aktionärinnen und Aktionären sowie allen übrigen Partnern des Flughafens.

Zürich-Flughafen, den 23. März 2001



**Andreas Schmid**  
Präsident des Verwaltungsrates



**Josef Felder**  
Chief Executive Officer

aktionärsadresse

## Kommentar zum Geschäftsabschluss

Die Unique (Flughafen Zürich AG) erzielt in ihrem ersten Geschäftsjahr ein erfreuliches Resultat. Der Umsatz konnte um 9,7% auf 523 Mio. Franken und das betriebliche Ergebnis vor Abschreibung (EBITDA) gar um 12,4% auf 253 Mio. Franken gesteigert werden. Der Reingewinn liegt mit 90 Mio. Franken 6,8% unter dem pro forma Ergebnis 1999. Dies deshalb, weil die FDZ im Geschäftsjahr 1999 nicht steuerpflichtig war und die Unique somit im Jahr 2000 zum ersten mal Steuern auf dem gesamten Gewinn zu zahlen hat.

Besonders erfreulich ist die Entwicklung der kommerziellen Erträge, welche auf 271 Mio. Franken (+12,1%) gesteigert werden konnten. Zu dieser Verbesserung beigetragen haben alle kommerziellen Dienstleistungen. Dabei konnten die Erträge insbesondere gesteigert werden bei den Autoparkgebühren auf 45 Mio. Franken (+11,2%), den Konzessionseinnahmen aus Duty- und Tax-Free-Läden auf 28 Mio. Franken (+26%), den Konzessionseinnahmen für Werbeflächen auf 5,5 Mio. Franken (+57,2%) und bei den Einnahmen aus dem Betrieb des Airport Conference Centers auf 3,7 Mio. Franken (+33,4%). Die erfreuliche Zunahme der Konzessionseinnahmen aus Duty- und Tax-Free-Läden ist auf besondere Anstrengungen des Konzessionärs zurückzuführen, anderseits sehen wir hier jedoch die ersten positiven Auswirkungen der Tatsache, dass die Schweiz als einziges grösseres Land in Europa nach wie vor einen Duty-Free-Status besitzt.

Die Betriebskosten sind im Geschäftsjahr um 7,3% auf 269 Mio. Franken gestiegen. Dabei haben sich die Personalkosten um 12,1% auf 112 Mio. Franken erhöht. Für diesen ausserordentlichen Anstieg sind – neben den notwendigen zusätzlichen Stellen aufgrund des zu bewältigenden Wachstums – auch ausserordentliche Gründe im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss der beiden Unternehmen massgebend. Unique hat, wie in der Volksabstimmung zur Privatisierung versprochen, seine sozialpolitische Verantwortung eingehalten.

Die Abschreibungen betrugen 109,6 Mio. Franken (+21,6%). Die Erhöhung um rund 19,5 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr ist begründet durch den Zusammenschluss (Reverse Takeover), welcher zu einem höheren Anlagevermögen und damit zu zusätzlichen Abschreibungen führte (rund 12 Mio. Franken) und durch die Amortisation des mit dem Zusammenschluss entstandenen Goodwills mit 4,4 Mio. Franken pro Jahr. Zudem wurde das Anlage-Portefeuille der ehemaligen FDZ bereinigt, was zu einer Zusatzabschreibung von etwa 1,9 Mio. Franken führte.

Das durchschnittlich investierte Kapital verzinste sich mit 6,4%. Bei diesem Wert ist zu berücksichtigen, dass per Ende Jahr circa 691 Mio. Franken in Bauten in Arbeit investiert waren, welche keinen Ertrag abwarfen. Das durchschnittliche Eigenkapital verzinste sich mit 9,9%.

Anfang Jahr konnte nach langem Warten mit dem Bau der 5. Ausbautappe begonnen werden. Zusammen mit den übrigen betrieblichen Investitionen wurden im Geschäftsjahr 496 Mio. Franken investiert (+190,2%). Die Investitionen konnten zu 41,6% über den eigenen Cash-Flow finanziert werden.

Zur Finanzierung der Investitionen wurde im Juni 2000 eine neue Inlandanleihe von 300 Mio. Franken zu 4,625% über 5 Jahre emittiert. Die Anleihe wurde auf dem Kapitalmarkt sehr gut aufgenommen und dürfte eine gute Basis für die weiteren geplanten Anleihen gelegt haben. Im Jahr 2001 ist vorgesehen, für ca. 700 Mio. Franken zusätzliche Inlandanleihen am Kapitalmarkt aufzunehmen.

## Kennzahlen

### Finanzkennzahlen

CHF in Tausend, alle Beträge gemäss International Accounting Standards IAS

|                                                               | 2000      | 1999 <sup>1)</sup> | Veränderung<br>in Prozent |
|---------------------------------------------------------------|-----------|--------------------|---------------------------|
| Umsatz                                                        | 522'551   | 476'259            | +9,7%                     |
| davon Flugbetriebs-Erträge                                    | 251'207   | 234'017            | +7,3%                     |
| davon kommerzielle Erträge                                    | 271'344   | 242'242            | +12,0%                    |
| Betriebsaufwendungen                                          | 269'479   | 251'074            | +7,3%                     |
| Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | 253'072   | 225'185            | +12,4%                    |
| EBITDA Marge                                                  | 48,4%     | 47,3%              |                           |
| Jahresergebnis                                                | 89'782    | 96'282             | -6,8%                     |
| Investitionen (netto)                                         | 496'436   | 171'047            | +190,2%                   |
| Cash-Flow <sup>2)</sup>                                       | 206'418   | 190'139            | +8,6%                     |
| Investiertes Kapital (Capital Employed) 2000                  | 1'733'706 | –                  |                           |
| Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROCE)     | 6,4%      | –                  |                           |
| Eigenkapital per 31. Dezember                                 | 931'488   | 873'442            | +6,6%                     |
| Eigenkapitalrendite                                           | 9,9%      | –                  |                           |
| Eigenkapitalquote                                             | 43,1%     | 50,6%              |                           |
| Verzinsliches Kapital (netto)                                 | 994'389   | 656'168            | +51,5%                    |
| Verzinsliches Kapital / EBITDA                                | 3,93x     | 2,91 x             |                           |

### Betriebliche Kennzahlen

|                                            | 2000       | 1999       | Veränderung<br>in Prozent |
|--------------------------------------------|------------|------------|---------------------------|
| Anzahl Passagiere                          | 22'675'366 | 20'925'667 | +8,4%                     |
| Anzahl Flugbewegungen                      | 325'622    | 306'182    | +6,3%                     |
| Fracht in Tausend Tonnen                   | 545'423    | 495'090    | +10,2%                    |
| Anzahl Stellen (Vollzeit) per 31. Dezember | 1'084      | 1'031      | +5,1%                     |
| Anzahl Mitarbeiter (Köpfe)                 | 1'276      | 1'211      | +5,4%                     |

### Kennzahlen für den Aktionär

|                                                  | 2000      | 1999                    | Veränderung<br>in Prozent |
|--------------------------------------------------|-----------|-------------------------|---------------------------|
| Anzahl ausgegebene Aktien                        | 4'912'300 | 4'912'300 <sup>1)</sup> | +0%                       |
| Dividende (vorgeschlagen) pro Aktie (in Franken) | 5.50      | 5.50 <sup>3)</sup>      | +0%                       |
| Dividendenbetrag in Tausend Franken              | 26'919    | 7'700 <sup>3)</sup>     | +249,6%                   |
| Payout-Ratio                                     | 30,0%     | 8,0% <sup>3)</sup>      |                           |
| Kapital pro Aktie (in Franken)                   | 189.60    | 177.80 <sup>1)</sup>    | +6,6%                     |
| Gewinn pro Aktie (in Franken)                    | 18.29     | 19.60 <sup>1)</sup>     | -6,7%                     |
| Aktienkurs (korrigiert in Franken) höchst        | 349.90    | 364.80 <sup>3)</sup>    |                           |
| tiefst                                           | 262.50    | 275.00 <sup>3)</sup>    |                           |
| Valorennummer                                    |           | Symbol SWX              | Reuters                   |
| Flughafen Zürich AG Namen (Unique)               | 1'056'796 | UZAN                    | UZAZn.S                   |

<sup>1)</sup> pro forma Zahlen

<sup>2)</sup> Jahresergebnis zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Verpflichtungen (Vorsorgeverpflichtungen, latente Steuern)

<sup>3)</sup> Flughafen-Immobilien-Gesellschaft

kennzahlen

## Unique – die neue Flughafenunternehmung

Gestützt auf den Auftrag der Zürcher Stimmbevölkerung ist im Berichtsjahr die Herauslösung des Flughafens aus der staatlichen Verwaltung vollzogen und dessen Privatisierung eingeleitet worden. Mit dieser Neuausrichtung wird sich der Flughafen rascher und flexibler an den sehr dynamischen Bedürfnissen von Passagieren, Fluggesellschaften und den übrigen Kunden ausrichten können, um so eine gut funktionierende Infrastruktur und qualitativ hochstehende Dienstleistungen zu konkurrenzfähigen Bedingungen anzubieten. Damit aber auch in dieser marktorientierten und privatrechtlich organisierten Flughafenunternehmung die Interessen der Bevölkerung und des Staates gewahrt werden können, ist die Form einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft gewählt worden, was eine Delegation von Vertretern der öffentlichen Hand in den Verwaltungsrat der Gesellschaft ermöglicht. Demgemäss konnte die bereits in dieser Rechtsform existierende, vor-malige FIG für die Zusammenführung mit der Flughafendirektion nutzbar gemacht werden. Der Kanton Zürich hat also sämtliche in der Flughafenrechnung enthaltenen Aktiven und Passiven der Flughafendirektion auf die FIG übertragen und im Gegenzug Aktien im Umfang des eingebrachten Vermögens erhalten. Das dafür benötigte Aktienkapital ist mittels Kapitalerhöhung geschaffen worden, während durch eine gleichzeitige Generalrevision der Statuten die bisherige FIG in die den Erfordernissen des Flughafengesetzes entsprechende neue Flughafengesellschaft umgewandelt wurde. Dabei sind die neuen Aktien in einer Stückelung von Fr. 50.– pro Aktie geschaffen und gleichzeitig die bisher bestehenden FIG-Aktien à Fr. 500.– im Verhältnis 1 zu 10 gesplittet worden.

Mit Vollzug des Zusammenschlusses verfügte der Kanton Zürich anfänglich – aufgrund einerseits des vereinbarten Austauschverhältnisses und andererseits seiner schon bestehenden Beteiligung – über einen Aktienkapitalanteil an der neuen Gesellschaft von 78,1%. Im Interesse eines möglichst liquiden Aktienhandels und im Einklang mit dem Zusammenschlussvertrag erfolgte im November der erste Schritt zum Abbau dieser kantonalen Beteiligung auf vorerst knapp über 50%. Der zweite Schritt, d.h. der Abbau auf unter 50%, wird nach Erteilung der per 1. Juni 2001 beim Bund beantragten Betriebskonzession an die Gesellschaft erfolgen. Der Grund für dieses zweistufige Vorgehen liegt darin, dass das Flughafengesetz bis zum Zeitpunkt des Übergangs der Betriebskonzession auf die Gesellschaft eine kantonale Beteiligung am Aktienkapital von mehr als 50% vorschreibt und erst danach die vertraglich vereinbarte weitere Reduktion, bis auf eine Mindestbeteiligung von leicht über 33 1/3%, erlaubt.

Unmittelbar nachdem die fusionsrelevanten Beschlüsse von Generalversammlung und Verwaltungsrat in Kraft getreten waren, erfolgte Anfang April die operative Übernahme der Geschäftstätigkeit und die Lancierung des neuen Namens Unique. Mit dem neuen Auftritt werden nicht nur die grundlegend veränderten Verhältnisse sichtbar gemacht, vielmehr wird dadurch auch der äusserst anspruchsvolle Prozess der innerbetrieblichen Umsetzung dieser Veränderungen unterstützt.

Bei der Unique ist die Markt- und Kundenorientierung bereits im Aufbau der Unternehmensorganisation wegleitend (vgl. Organigramm auf Seite 17). Die fünf strategischen Geschäftsbereiche sind konsequent auf die Kundensegmente ausgerichtet und tragen Ergebnisverantwortung. Von entscheidender Bedeutung ist, dass die Änderung der organisatorischen Strukturen auch mit einer Änderung der mentalen Grundhaltung und der Denkweise einhergeht. Gefragt sind unternehmerisches Denken, Kundenorientierung, Flexibilität und Entscheidungsfreude – ganz im Wissen um die Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben. Dieser Kulturwandel hat alle Angestellten im vergangenen Jahr enorm gefordert. Durch regelmässig durchgeführte Workshops und Informationsanlässe gelang die Veränderung weitgehend. Die Fusion kann somit als erfolgreich bezeichnet werden, sie ist aber noch nicht abgeschlossen.

Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die Vision, eine weltweit führende und erfolgreiche Flughafenunternehmung zu sein, hat Unique ihre strategischen Erfolgspositionen definiert und ihr neues Leitbild entwickelt.

Unique setzt auf Schweizer Qualität. Mit den Eigenschaften, welche unser Land stark gemacht haben – Zuverlässigkeit, Freundlichkeit, Innovation, Knowhow – will Unique ihr Angebot konsequent auf die Kundenwünsche ausrichten und ihnen die nachgefragte Qualität zu marktgerechten Preisen bieten. Die Beherrschung der flughafenspezifischen Kernprozesse unter schwierigsten Randbedingungen wird den Flughafen Zürich, namentlich auch hinsichtlich Pünktlichkeit, zurück in die Spitzenliga bringen.

Alle Unique-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter denken und handeln unternehmerisch; sie sind Teil des Erfolgs der Unternehmung. Ihre Eigenverantwortung wird durch Transparenz und Vertrauen gefördert und mit einer Gewinnbeteiligung belohnt.

Alle Flughafenbenützer sind unsere Gäste. Wir begegnen ihnen mit ehrlicher Freundlichkeit und Zuvorkommenheit und schaffen für sie eine attraktive, einzigartige Atmosphäre. Nicht nur an der Heimbasis in Zürich, sondern überall, wo Unique tätig ist und sein wird. Diese Grundhaltungen sollen im neuen Leitbild von Unique zum Ausdruck gelangen:

**Unsere Kunden stehen im Zentrum**

Wir überzeugen sie mit erstklassigen Dienstleistungen und einer einzigartigen Atmosphäre.

**Unser Schlüssel zum Erfolg sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

Selbstverantwortlich erbringen wir gemeinsam Höchstleistungen und sind am Gewinn beteiligt. Unsere Führungskräfte fördern durch Vertrauen, delegieren das unternehmerische Handeln und unterstützen unsere Weiterentwicklung.

**Unsere Partner sind wichtig**

Wir unterstützen unsere Partner und sie unterstützen uns. Gemeinsam erreichen wir maximale Kundenzufriedenheit.

**Unsere Nachbarn sind beteiligt**

Wir respektieren die Anliegen unserer Anwohner und Behörden und tragen massgeblich zur Stärkung der Wirtschaftsregion bei.

**Unsere Aktionäre investieren langfristig**

Als Eigentümer profitieren sie von einer auf langfristige Wertsteigerung ausgerichteten Unternehmenspolitik.

**Unser Erfolg in Zürich öffnet den Weltmarkt**

Unser Heimflughafen ist unabhängig und zählt zu den bedeutendsten Verkehrsknotenpunkten Europas. Er trägt entscheidend zum Standortvorteil der Schweiz bei. Unsere Leistungen bieten wir weltweit an.

**Unsere Sicherheit schafft Vertrauen**

Wir leisten ein Optimum und garantieren höchste Zuverlässigkeit und Qualität.

**Unserer Umwelt tragen wir Sorge**

Wir sind ökologisch führend und halten die Belastungen so gering wie möglich.

**Unsere Kommunikation ist ehrlich**

Wir kommunizieren schnell, offen und transparent und schaffen Vertrauen und Akzeptanz bei allen Beteiligten sowie in der Öffentlichkeit.

UNIQUE –  
die neue flughafen  
unternehmung

## Verwaltungsrat

Präsident

### **Andreas Schmid**

CEO Jacobs AG

Präsident des Verwaltungsrates und  
CEO Barry Callebaut AG

Vizepräsident

### **Dr. Ruedi Jeker**

Regierungsrat, Volkswirtschaftsdirektor  
des Kantons Zürich

Mitglieder

### **Dorothee Fierz**

Regierungsrätin, Baudirektorin  
des Kantons Zürich

### **Dr. Christian Huber**

Regierungsrat, Finanzdirektor  
des Kantons Zürich

### **Dr. Elmar Ledergerber**

Stadtrat, Vorsteher des Hochbaudepartementes  
der Stadt Zürich

### **Jacob Schmidheiny**

Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates  
der Conzzeta Holding

### **Dr. Martin Wetter**

Mitglied der Geschäftsleitung Credit Suisse

### **Eduard Witta**

dipl. Bauingenieur ETH/SIA, Mitinhaber  
eines Bauingenieurbüros

Generalsekretär

### **Thomas Egli**

## Geschäftsleitung

### **Josef Felder**

CEO

Mitglieder

### **Thomas Calame**

Bereichsleiter Kommerz

### **Pascal Erni**

Bereichsleiter Beratungen & Dienstleistungen

### **Andrea Muggli**

Bereichsleiter Fluggesellschaften

### **Beat Pahud**

Bereichsleiter Fracht

## Beirat

Präsident

### **Andreas Schmid**

Vizepräsident

### **Dr. Ruedi Jeker**

Mitglieder

### **Urs Adam**

Stv. Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt

### **Dr. Lukas Briner**

Stv. Direktor Zürcher Handelskammer

### **Bruno Heinzelmann**

Stadtpräsident Kloten

### **Dr. Eric Honegger**

### **Prof. Dr. Franz Kellerhals**

Verwaltungsratspräsident Skyguide

### **Dr. Thierry Lalive d'Epinay**

Verwaltungsratspräsident SBB

### **Vreni Spoerry**

Ständerätin des Kantons Zürich

ab 2001:

### **Dr. Sven von Ungern-Sternberg**

Regierungspräsident Freiburg i. Br.

### **Christina Spoerry**

Bereichsleiterin Passagiere & Sicherheit

### **Lukas Hässig**

Leiter Corporate Center Kommunikation

### **Daniel Schmucki**

Leiter Corporate Center Controlling

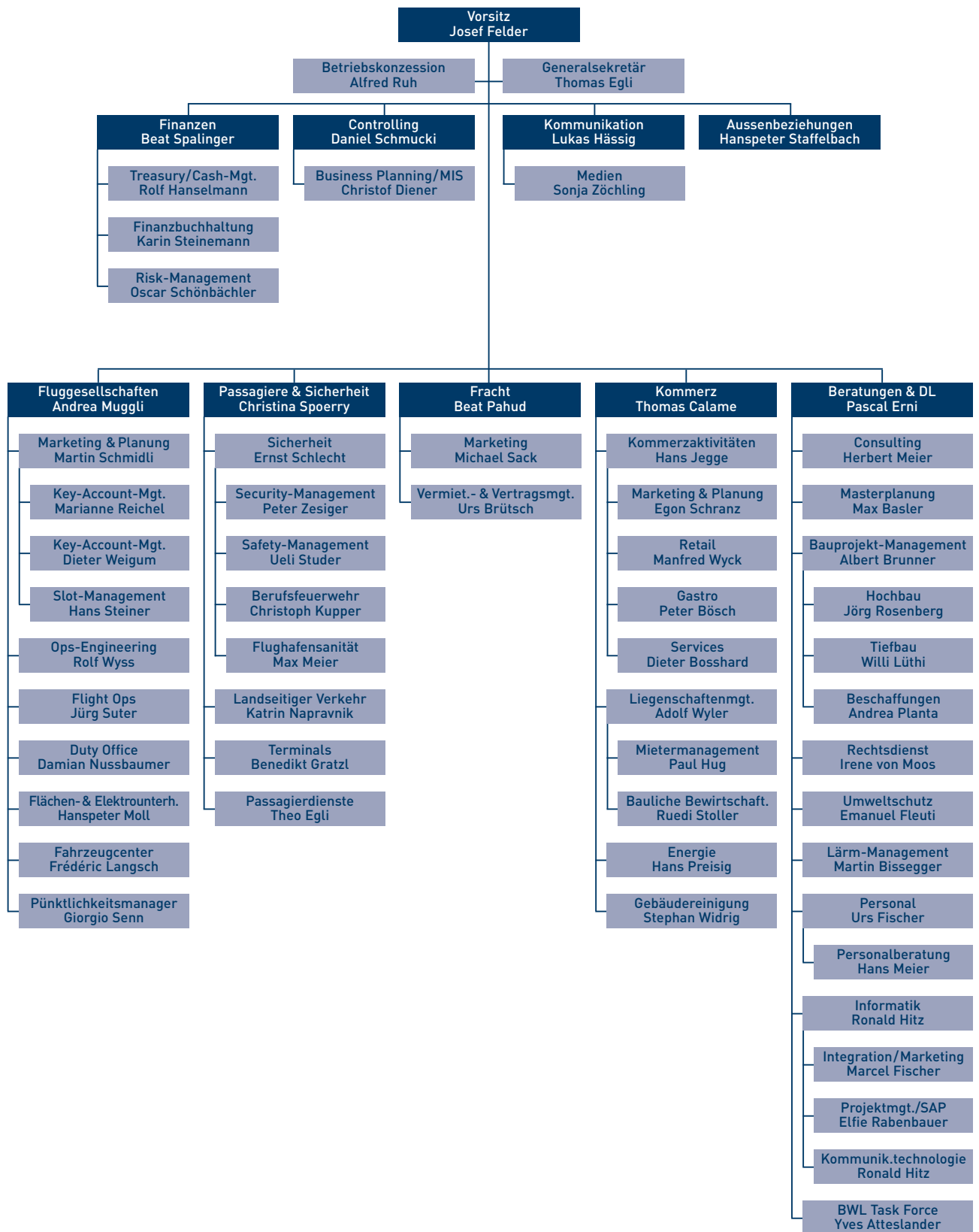
### **Beat Spalinger**

Leiter Corporate Center Finanzen

### **Hans Peter Staffelbach**

Leiter Corporate Center Aussenbeziehungen

## Führungscrew der Unique



## **Chronik 2000**

### **31. Januar**

Baubeginn 5. Bauetappe

### **1. März**

Inkrafttreten des Flughafengesetzes

### **30. März**

Vollzug des Zusammenschlusses von Flughafendirektion und FIG zur Flughafen Zürich AG

### **6. April**

Lancierung der neuen Flughafenunternehmung unter dem Namen Unique

### **12. April**

Kotierung der Unique-Aktien am Hauptsegment der Schweizer Börse

### **12. April**

Der Bundesrat setzt erstmals Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen fest.

### **18. Mai**

Anpassung der An- und Abflugrouten an die neuen Luftstrassen durch den Bund

### **22. Mai**

Die Verwaltungsvereinbarung betreffend Anflüge auf den Flughafen Zürich über süddeutsches Gebiet wird seitens Deutschlands per Ende Mai 2001 gekündigt.

### **23. Mai**

Einweihung der ausgebauten Frachtanlagen Fracht Ost

### **29. Mai**

Beginn der durch die Ausbauarbeiten bedingten Sperrung der Piste 10/28 (Westpiste) mit temporär geändertem Abflugregime

### **31. Juli**

Ende der Sperrung der Piste 10/28

### **23. August**

Der Zürcher Regierungsrat legt Grundsätze zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung des Flughafens fest.

### **18. Oktober**

Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) durch den Bundesrat. Die Rolle Zürichs als Interkontinental-Drehscheibe der Schweiz wird ausdrücklich bekräftigt.

### **6.–15. November**

Öffentliche Platzierung von 1,3 Millionen Namenaktien der Flughafen Zürich AG aus dem Kapitalanteil des Kantons Zürich

### **8. Dezember**

Das Bundesgericht bestätigt die Baukonzessionen der 5. Bauetappe, weist jedoch die vom Bundesrat festgelegten Lärmgrenzwerte zurück.

### **15. Dezember**

Das Gesuch um Übertragung der neuen Flughafenbetriebskonzession per 1. Juni 2001 wird vom Verwaltungsrat verabschiedet und beim Bund eingereicht.

# flug gesellschaften



## **Geschäftsbereich Fluggesellschaften**

Ein erstklassiger Flughafen muss seinen Kunden, den Fluggesellschaften, einen reibungslosen Ablauf der Prozesse am Boden gewährleisten können; denn infolge der immer kürzer werdenden Standzeiten der Flugzeuge zwischen Ankunft und Abflug gewinnt die Effizienz der Abfertigungsprozesse zunehmend an Bedeutung. Im Bestreben, ausreichende Infrastrukturkapazitäten zur Verfügung zu stellen, die Pünktlichkeit signifikant zu erhöhen und die Airline-Kunden umfassend und aktiv zu betreuen, hat sich Unique einer noch stärkeren Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Kunden verschrieben.

Im Interesse verbesserter Pünktlichkeit ist im Berichtsjahr eine eigene Funktions- und Organisationseinheit «Pünktlichkeitsmanagement» eingerichtet worden, deren Aufgaben namentlich darin bestehen, die vielfältigen Gründe der Verspätungen systematisch zu analysieren sowie operative, taktische und strategische Massnahmen zur Erhöhung der Abflugpünktlichkeit zu ergreifen. Die Verspätungsproblematik kann allerdings nur im Zusammenwirken aller beteiligten Flughafenpartner gelöst werden, weshalb auch beim Home-Carrier Swissair sowie bei der Flugsicherung im Interesse des Verspätungsabbaus zahlreiche zusätzliche Stellen geschaffen wurden.

In der ebenfalls neu geschaffenen Abteilung «Marketing & Planung» wird der internationale Luftverkehrsmarkt umfassend untersucht und beobachtet, so dass aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse das Angebot an Flugbetriebsdienstleistungen nachfragegerecht und vorausschauend geplant werden kann. Die neue Funktion des Operations Engineering sorgt dafür, dass die erforderlichen Kapazitäten zur richtigen Zeit zur Verfügung stehen.

Im Zeichen der erhöhten Kundenorientierung ist überdies das Key account-Management implementiert worden, was eine umfassende Betreuung der Fluggesellschaften ermöglicht und so einen Beitrag zur grösseren Kundenzufriedenheit leistet.

## **Koordination von Flugbetrieb und Ausbauarbeiten**

Die umfangreichen Arbeiten der 5. Bauetappe stellten – insbesondere angesichts der gleichzeitig weiter ansteigenden Anzahl Flugbewegungen – ausserordentlich hohe Anforderungen an die Abwicklung des Flugbetriebes. Die Szenarien, welche zur Gewährleistung eines auch unter diesen erheblich erschwerten Bedingungen sicheren und den internationalen Vorschriften der Zivilluftfahrt entsprechenden Betriebes erarbeitet wurden, tangierten dabei nicht nur den Start- und Landebetrieb, sondern auch den Rollverkehr, die Standplatzbelegungen und den Verkehr auf den Servicestrasse. Um die Flugzeuge auf ihrem Weg zwischen den Pisten und den Standplätzen sicher und pünktlich an den zahlreichen Baustellen vorbeizuführen, waren neben höchster Sorgfalt und Präzision vor allem eine enge Koordination zwischen dem Bausicherheitsdienst, der Vorfeldaufsicht und dem Baumanagement erforderlich. Zum Schutz der an- und abrollenden Flugzeuge vor dem Baustellenverkehr wurden die Rollwege durch moderne automatisierte Signalanlagen und zusätzliches Personal gesichert. Bei schlechter Sicht werden zudem alle Baufahrzeuge auf der Fahrt vom Einfahrtstor zur Baustelle und zurück durch geschultes Fachpersonal des Bausicherheitsdienstes begleitet. Dank der Absicherung der Baustellen auf dem Vorfeld können die Bauarbeiten auch bei schlechten Sichtverhältnissen parallel zum Flugbetrieb fortgesetzt werden.

Die durch die Baustellen für die Zufahrtstunnel zum geplanten Dock Midfield bedingte Schliessung zahlreicher Flugzeugstandplätze führte zu einer starken Verknappung dieser Standplätze. Im Interesse einer optimalen Flugbetriebsabwicklung müssen deshalb einerseits eine effiziente Standplatzbewirtschaftung durch die zuständige Einheit «Apron Control» sichergestellt und andererseits bis zur Eröffnung der neuen Standplätze im Dock Midfield stets neue und zum Teil improvisierte Standplätze geschaffen werden.

Aufgrund der veränderten Bedürfnisse mussten zahlreiche Flugbetriebsflächen angepasst und neu gestaltet, Rollwege mehrfach verlegt und die gesamte Pisten- und Rollwegsigna-  
lisation umgestellt oder umbenannt werden.

Die zweifellos gewichtigste durch den Ausbau bedingte Massnahme im Bereich des Flug-  
betriebes war die temporäre Sperrung der Westpiste von Ende Mai bis Anfang August. Dieser  
bedeutende Eingriff in die flugbetriebliche Infrastruktur machte eine vorübergehende Ände-  
rung der Roll- und Abflugverfahren notwendig. Die Starts erfolgten hauptsächlich auf der  
Piste 16 in Richtung Süden, bei Westwindlagen wurde auf der Piste 32 resp. 34 in Richtung  
Nordwesten gestartet. Dieses Abflugverfahren führte zu einer ungewohnten Lärmbelastung in  
den südlichen und nördlichen Gemeinden, während die Gemeinden im Westen des Flughafens  
von einer temporären Lärmreduzierung profitieren konnten.

### **Besondere Ereignisse**

Neben dem regulären Flugbetrieb werden auf dem Flughafen Zürich im Rahmen besonderer  
Anlässe auch zahlreiche Spezialflüge abgefertigt. Unique kann dabei auf langjähriges Know-  
how zurückgreifen, um den besonderen Anforderungen dieser Flüge gerecht zu werden.

Im November 2000 wurde Unique vom Kanton Zürich die Funktion der Fach- und Meldestelle  
für den Zonenschutz des ganzen Kantons Zürich übertragen. Unique nimmt diese der Freihal-  
tung von An- und Abflugwegen vor baulichen Gefahrenquellen dienende luftpolizeiliche Aufgabe  
in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt wahr.

Im gesamten Jahr 2000 wurden 347 Nachtflug-Ausnahmebewilligungen erteilt; davon 173 für  
Starts und 174 für Landungen. Es mussten insgesamt 243 Unfall- und Schadenstatbestände  
verzeichnet werden, davon 17 Personen-, 50 Flugzeug-, 148 Fahrzeug- und 28 andere  
Schäden.

fluggesellschaften

# passagiere & sicherheit



## Geschäftsbereich Passagiere und Sicherheit

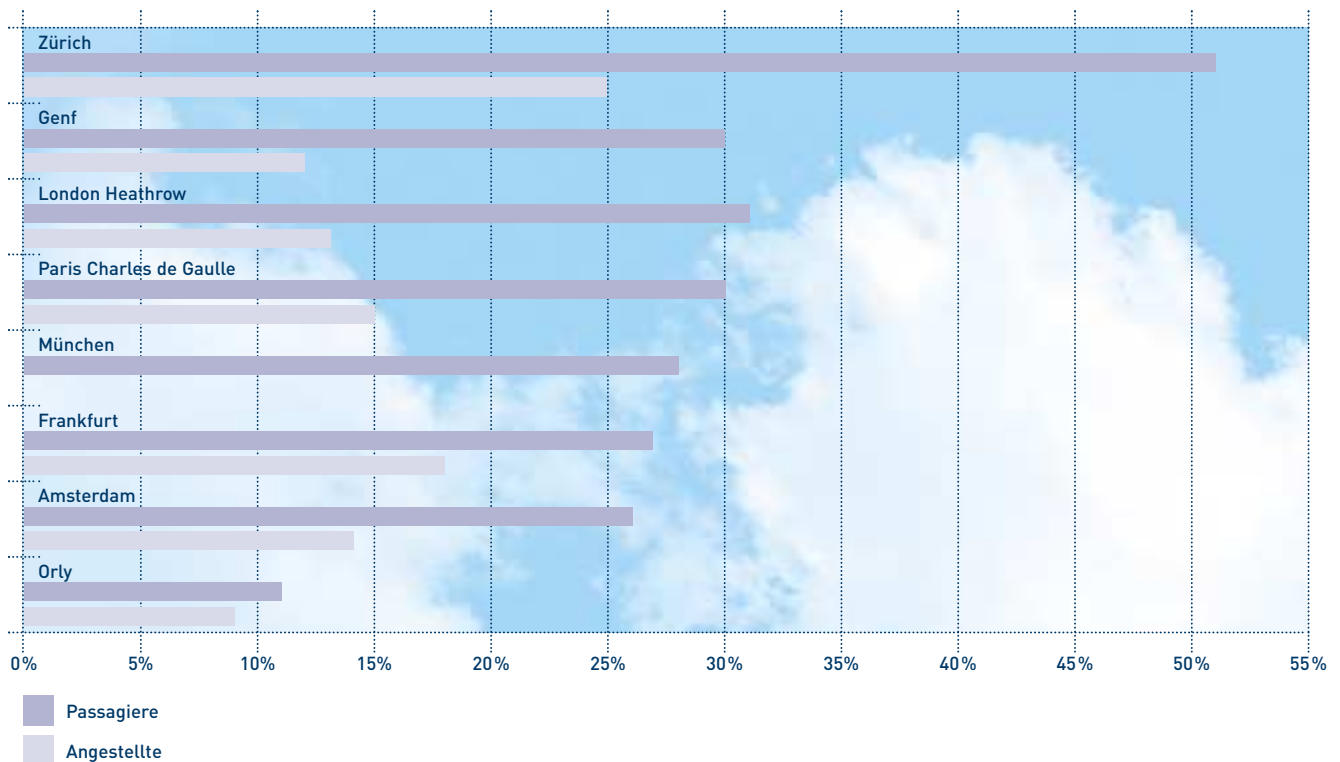
Im Jahr 2000 wurden auf dem Flughafen Zürich 22,7 Mio. Passagiere gezählt, 8,5% mehr als im Vorjahr. Die aufgrund des stetig steigenden Verkehrsaufkommens entstehenden Engpässe in der Infrastruktur treten vermehrt auch in der Wahrnehmung der Passagiere in Erscheinung, so dass Zürich im internationalen Vergleich bei der Gesamtbeurteilung der Passagierzufriedenheit von Rang 4 ins Mittelfeld zurückgefallen ist. Auch bezüglich Kriterien wie Wegweisung und Information, in denen Zürich seit vielen Jahren an der Spitze lag, wurden schlechtere Noten erzielt. Die in Angriff genommenen Aktivitäten auf der Land- und Luftseite, welche Zürich zurück in die Spitzenklasse der Qualitätsflughäfen bringen sollen, wurden in diesem Jahr auch für die Passagiere sicht- und spürbar. Unique setzt selbst in dieser anspruchsvollen Übergangszeit auf bestmögliche Qualität in der Ausgestaltung der provisorischen Infrastrukturanlagen.

## Öffentlicher Verkehr

Der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisender Passagiere ist auf erfreuliche 51% gestiegen. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs wurde durch das zusätzliche Check-in-Angebot an 13 Bahnhöfen und durch Fahrplanverbesserungen konsequent weiterverfolgt. Demgegenüber war bei den Flughafen-Angestellten der Anteil von Benutzern der öffentlichen Verkehrsmitteln insgesamt leicht rückläufig. Bezogen auf die Unique-Angestellten allein trifft dies allerdings nicht zu. Diesen wird bei Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel wahlweise die Ausrichtung eines Ökobonus oder neu die Möglichkeit zum verbilligten Bezug eines Jahresabonnements des Zürcher Verkehrsverbundes offeriert. Damit setzt Unique erfolgreich Anreize zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und leistet so einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Umweltzielsetzungen. Dank der positiven Entwicklung bei den Passagieren konnte insgesamt der Anteil der Zug- und Busbenutzer von 34% (1995) auf 39% gesteigert werden. Damit ist die Zielsetzung von 42% per 2004 in greifbare Nähe gerückt.

Die Auslastung der Parkplätze am Flughafen ist weiterhin sehr hoch, zeitweise sind die Parkhäuser voll belegt. Nach dem positiven Entscheid des Bundesgerichtes ist nun die Realisation des neuen Parkhauses C sichergestellt, was die lang ersehnte Entlastung des knappen Parkraums bewirken wird. Auch die Aufstockungen der beiden existierenden Parkhäuser B und F entschärfen die Situation. Zu Jahresbeginn wurden die Tarife für die Angestellten-Parkplätze, Anfang August jene für die dem Publikum offenstehenden Parkplätze erhöht. Die Parktarife liegen seit diesem Anstieg im Vergleich zu anderen europäischen Flughäfen im oberen Drittel.

Zürich beim öffentlichen Verkehr an der Spitze



## Passagierdienstleistungen

Im Juli konnten im Terminal A acht neue, provisorische Busgates in Betrieb genommen werden. Sie ersetzen Gateausgänge, welche durch den Bau des neuen Airside Centers Anfang 2001 wegfallen. Im Terminal B wurde die Bodensanierung abgeschlossen. Der neue, helle Granitsteinboden wertet das Erscheinungsbild des vor über 25 Jahren erstellten Terminals und der Fingerdocks sichtbar auf.

An den verkehrsstarken Ferienwochenenden wurden den Passagieren wiederum einige Zusatzdienstleistungen gratis zur Verfügung gestellt. Insbesondere der Kids-Corner, eine betreute Spielecke für kleine und grosse Kinder, sowie die Gratis-Internetstationen stiessen auf grossen Anklang und werden auch in Zukunft angeboten.

## Sicherheit

Die organisatorische und personelle Zusammenlegung der bisherigen Sicherheitsorganisationen verlief wie geplant. Synergien konnten beim präventiven Brandschutz und bei der Arbeitssicherheit erreicht werden. Die neu angepasste Krisenorganisation hat sich bei zwei Ereignissen – dem Flugzeugabsturz der Crossair und dem Streik in der Gepäcksortieranlage – bewährt. Die Notfallübung «EVAC 2000» bestätigte, dass die Notfallorganisation Flughafen auf einem hohen Ausbildungsstand und die enge Zusammenarbeit mit den Partnerorganisationen von grossem Wert sind. Erstmals erfolgte dabei eine Evakuierung eines Teils des Fingerdocks mit echten Passagieren. Im Rahmen dieser Grossübung war neben fünf Feuerwehren und den Sanitäts- und Ambulanzdiensten auch die Zivilschutzorganisation Flughafen im Einsatz.

Mit dem neuen, für multifunktionelle Zwecke erstellten Sicherheitspavillon wurde die notwendige Infrastruktur für verschiedene Spezialkontrollen und Notbetriebskonzepte geschaffen. Die Installation moderner Anlagen für die hundertprozentige Kontrolle des aufgegebenen Passagiergepäckes erfolgt planmässig, so dass das System im März 2001 in Betrieb genommen werden kann. Im Berichtsjahr wurde die Hälfte des über 30 Jahre alten Flughafenzaunes erneuert und im November konnte die Überprüfung und Erneuerung der knapp 25'000 Zutrittsberechtigungen erfolgreich abgeschlossen werden.

Der Wechsel von der öffentlich-rechtlichen zur privatrechtlichen Anstellung machte umfangreiche Anpassungen an der Regelung der Arbeitsbedingungen für die Berufsfeuerwehr und die Flughafensanität nötig. Leistungsaufträge, Standort, Arbeitszeitmodelle und Aufbauorganisation wurden einer umfassenden Überprüfung unterzogen. Die Spezialbewilligung für ununterbrochenen Betrieb, basierend auf den neuen Schichtmodellen, wurde vom Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) kurz vor Jahresende erteilt.

Im Zusammenhang mit der technischen Erneuerung und dem Ausbau der Dienstleistungen wurde die Einsatzzentrale der Feuerwehr und Sanität neu als Spezialeinheit mit eigenen personellen Ressourcen etabliert. Damit sind die Voraussetzungen für eine weitergehende Professionalisierung geschaffen worden. Der Vertrag mit der Gebäudeversicherung für die Übernahme der regionalen Feuermeldestelle Zürich Unterland konnte abgeschlossen werden.

Die Berufsfeuerwehr leistete 1306 (Vorjahr 1151) Einsätze. Die Rettungssanität rückte 4574 (Vorjahr 4255) Mal aus, davon 2959 (Vorjahr 2897) Mal in der Einsatzregion Zürich Unterland. Die Steigerung der Einsatzzahlen ist auch darauf zurückzuführen, dass Personalengpässe im Spital Bülach durch die Flughafensanität überbrückt worden sind.

Mit den Spitalverbänden Bülach und Dielsdorf wurde eine engere Zusammenarbeit vereinbart, um mittels Nutzung von Synergien einen kostengünstigeren, den Bedürfnissen der Gemeinden und des Flughafens entsprechenden Ambulanz- und Rettungsdienst aufzubauen.

passagiere &  
sicherheit



# fracht



## Geschäftsbereich Fracht

Das Frachtgeschäft, lange Zeit das Mauerblümchen der Luftfahrt, ist für die Fluggesellschaften zu einem Erfolgsfaktor geworden. Die Luftfrachterträge sind mitentscheidend für den Gewinn und spielen oftmals das Zünglein an der Waage, ob ein Flug rentabel ist oder nicht.

Für die Schweizer Wirtschaft und den Konsumenten ist eine effiziente Logistikkreislauf von grösster Wichtigkeit, sowohl für den Export von Industriegütern und den Import von Konsumgütern als auch für Eilsendungen für den Dienstleistungs- und Produktionsbereich. Schnelligkeit und Pünktlichkeit sind bedeutende strategische Erfolgsfaktoren in diesem Geschäft.

Unique hat dies erkannt. Der Bereich Fracht schafft die Voraussetzungen für eine konkurrenzfähige Luftfrachtdrehkreuz. Dies erfolgt in einem sich rasch wandelnden Markt. Neue Produkte verlangen neue Dienstleistungen. Veränderte Bedürfnisse der Logistikkette Luftfracht müssen festgestellt und standortgerecht umgesetzt werden – mit Marktbearbeitung, Planung, Realisierung und Bewirtschaftung der Frachtanlagen und ergänzenden Dienstleistungen. Daran arbeiten wir, mit unseren Fracht-Partnern und für unsere Kunden.

## Frachtwachstum

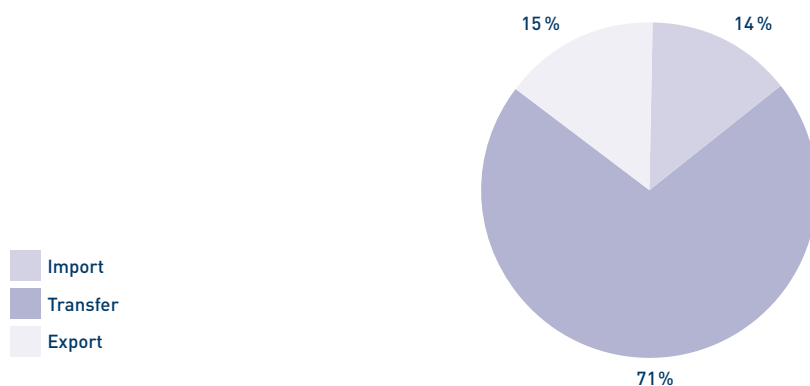
Das Verkehrsaufkommen der Fracht am Flughafen Zürich ist gegenüber dem Vorjahr um 10,2% gewachsen. Dieses Wachstum ist vergleichbar mit der Entwicklung der anderen europäischen Hubs. Die Zunahme korrespondiert mit dem prognostizierten Trend und mit der Entwicklung der Wirtschaft.

Um die Investitionen der Unique im Importbereich zu finanzieren, wurden die Importgebühren auf 6 Rappen pro Kilogramm erhöht. Demgegenüber konnte die Transfergebühr auf 2 Rappen pro Kilogramm gesenkt werden. Dies deshalb, weil die hohen Investitionen für die entsprechenden Betriebseinrichtungen nicht durch die Unique getätigt werden mussten, sondern seitens der SAirGroup erfolgten.

Das Frachtaufkommen teilt sich auf in Import, Export und Transfer. Ankommende und abfliegende Fracht halten etwa gleich grosse Teile am Gesamtaufkommen. Durch die ausgeprägte Hubfunktion der SAir-Tochter Swisscargo in Zürich ist der Anteil der Transferfracht sehr gross.

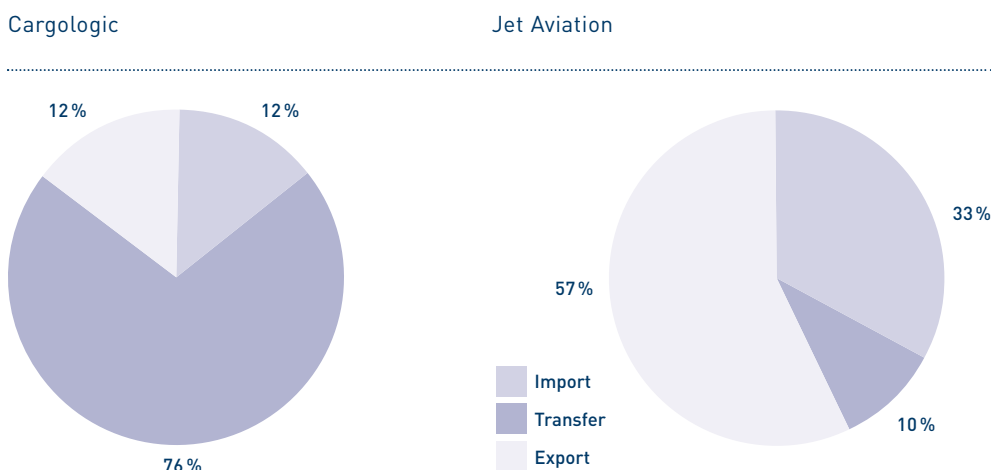
Für das Jahr 2000 ergibt sich folgendes Bild:

Verhältnis Frachtaufkommen



Besonders markant ist das Wachstum im Bereich des «Rapid Channels», wo der grösste Teil der Express-Sendungen abgefertigt wird. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 63% und ist hauptsächlich auf ein erfolgreich lanciertes Produkt der Swisscargo, «Expresso XL» zurückzuführen, welches zudem auch zu einer Verlagerung von Sendungen aus dem Bereich General-Cargo geführt hat. Dieser Trend in Richtung Expressverkehr zu Lasten des traditionellen Luftfrachtverkehrs ist in der Branche generell festzustellen.

Das Verhältnis von Import, Export und Transfer der zwei Handlingagenten zeigt folgendes Bild:

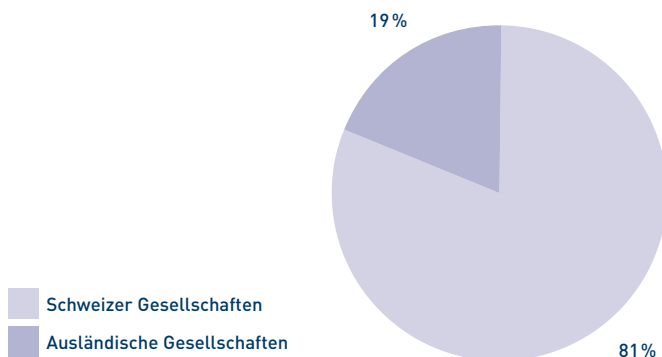


Jet Aviation ist der Handling-Dienstleister für eine Vielzahl Fluggesellschaften, welche in Zürich keinen Hub betreiben. Dies erklärt die im Vergleich zur SAirGroup-Gesellschaft Cargologic erheblich kleineren Transfer- und grösseren Import- und Exportanteile.

Die Vollfrachter-Operationen haben im vergangenen Jahr um 96% zugenommen. Die Ursache dafür liegt zum einen in den täglichen Frequenzen der United Parcel Service (UPS). Seit März fliegt Farnair im Auftrag der UPS mit Expresssendungen von und nach Köln. Zum anderen verbindet die Swisscargo seit September Zürich zweimal pro Woche mit Hong Kong mit einer Boeing 747-F der Cargolux. Ausserdem wurden Vollfrachter-Charter-Operationen durchgeführt, mit denen neben den berühmten «Kosovo-Kühen» vor allem Eilsendungen der Schweizer Maschinenindustrie transportiert wurden.

Der Luftfracht-Ersatzverkehr (LEV) hatte einen Anteil von 28% am gesamten Frachtaufkommen. Als LEV bezeichnet man Luftfracht, welche im Auftrag von den Fluggesellschaften innerhalb Europas auf der Strasse zwischen den Flughäfen befördert wird.

## Verhältnis Schweizer/ausländische Frachtgesellschaften



fracht

## Dienstleistungen

Unique bietet verschiedene Ergänzungsdienstleistungen innerhalb der Prozesskette der Luftfracht am Flughafen Zürich an. Dazu gehört die Betreuung lebender Tiere im Auftrag der Handlingagenten. Für diese Tätigkeit stehen drei ausgebildete Tierpfleger unter Vertrag. Die Qualität in diesem sensiblen Bereich konnte durch eine verbesserte Zusammenarbeit mit den Partnern und die Optimierung der Prozesse deutlich gesteigert werden, so dass 60% mehr Tiersendungen abgewickelt werden konnten.

## Hochregallager

Das Fracht-Infrastrukturmanagement ist ein wichtiges Bindeglied zwischen den Mietern und den verschiedensten internen Fachabteilungen wie Liegenschaftenverwaltung, Unterhalt und Bauprojektleitung. Im Vordergrund steht die optimierte Nutzung der im Bereich Fracht bereitgestellten Lager-, Betriebs- und Büroflächen sowie die Entwicklung zukunftsgerichteter und bedürfnisgerechter Infrastrukturlösungen. Die heutigen Fracht-Einrichtungen am Flughafen Zürich bestehen aus drei zusammenhängenden Gebäudekomplexen: Fracht West, Fracht Mitte und die neue Anlage Fracht Ost mit Hochregallager-Systemen für Europaletten und Unit Load Devices (ULD, Flugzeugpaletten). Die Gebäude sind untereinander so verbunden, dass sie eine leistungsfähige Einheit bilden. Die Flächenkapazität in den bestehenden Anlagen beträgt 60'000m<sup>2</sup>.

Nach verschiedenen Optimierungsmassnahmen konnte der «cargologic hub zurich» im Gebäudekomplex Fracht Ost im vergangenen Mai offiziell eingeweiht und dem Betrieb übergeben werden. Cargologic verfügt damit über eine der weltweit modernsten computer-gesteuerten Anlagen zur Abwicklung und Lagerung von Luftfrachtgütern. Diese Anlage verfügt über 8'200 Positionen für Europaletten und 4'200 Positionen für ULD und erlaubt die Abfertigung von jährlich ca. 700'000 Tonnen Fracht.

Mit Blick auf die Erhaltung eines gesunden und der Gesamtqualität förderlichen Konkurrenzumfeldes ist es ebenso wichtig, dass Unique nicht nur die den Cargo-Hub Zürich betreibende SAirGroup-Tochter Cargologic, sondern alle Partner in ihren Bestrebungen der Prozessoptimierung unterstützt. Dementsprechend konnte mit der Schaffung von zusätzlichen Umschlagflächen auch den Bedürfnissen des zweiten Handlingagenten, Jet Aviation, Rechnung getragen werden.

# kommerz



## **Geschäftsbereich Kommerz**

Mit der Fusion konnten sämtliche Geschäftsbeziehungen zwischen den vormaligen Partnern konsolidiert und die Vertragsverhältnisse bereinigt werden. Gleichzeitig wurde der rein funktional organisierte technische Betrieb und Unterhalt der Liegenschaften prozessorientiert umstrukturiert. Trotz diesen Veränderungen und der Bautätigkeit gelang es, die Erträge teils markant zu steigern.

## **Retail**

Die vorangeschrittene Planung der 5. Bauetappe hat auch auf den Retailbereich erhebliche Auswirkungen. Um das betroffene Kommerzangebot aufrecht zu erhalten und dessen wirtschaftliches Potenzial trotz den während den Bauphasen erschwerten Rahmenbedingungen ausschöpfen zu können, sind erhebliche Anstrengungen erforderlich. In diesem Sinne wurden im Bereich der landseitigen Shopping-Zone verschiedene Aufwertungsmassnahmen durchgeführt und im Transitbereich ein Kommerzprovisorium erstellt. Die Massnahmen erbrachten insbesondere für das Duty-Free-Geschäft markante Ertragssteigerungen. Ausserdem konnten im Zuge der unternehmensweit ins Zentrum gerückten Kundenorientierung auch die partnerschaftlichen Beziehungen zwischen Unique und den einzelnen Retailern vertieft werden.

## **Gastro**

Anlässlich der Renovationsarbeiten an den Konferenzräumen in der landseitigen Kommerzzone «Airport-Plaza» konnte ein Teil dieser Fläche abgetrennt werden. Nach nur knapp zweimonatiger Planungs- und Umbauphase ist dort im September die neue Kaffeebar «Ritazza» durch einen neuen Gastro-Partner in Betrieb genommen worden.

Mittels einer zwischen Unique und den Flughafen-Restaurants abgeschlossenen befristeten Vereinbarung für die einzelnen Gastrobetriebe und allfällig notwendiger Provisorien soll gewährleistet werden, dass der Kundschaft auch während den umfangreichen Bauarbeiten der 5. Bauetappe ein ansprechendes Angebot zur Verfügung steht. Die im Hinblick auf die zukünftigen Dienstleistungen durchzuführenden Ausschreibungen wurden im Berichtsjahr vorbereitet und können im Jahr 2001 gestartet werden.

## **Werbung und Promotion**

Die Bewirtschaftung der Werbeflächen am Flughafen wurde im Rahmen einer Ausschreibung auf eine zeitgemässe vertragliche Grundlage gestellt. Auf dieser Basis soll der Flughafen Zürich im internationalen Vergleich zu einem attraktiven Werbestandort gemacht werden. Bereits kann eine erhebliche Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden.

## **Konferenzzentrum**

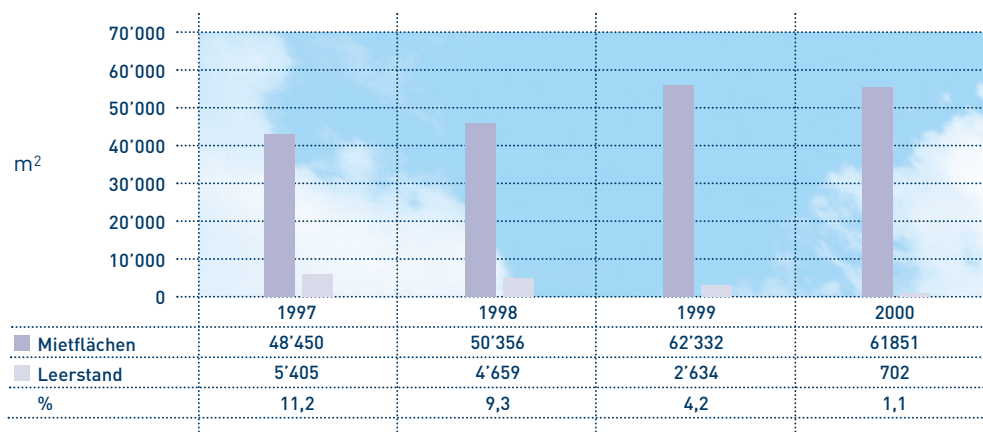
Das Airport Conference Center weist einen gegenüber dem Vorjahr um 55% höheren Gesamtumsatz aus. Dies ist massgeblich darauf zurückzuführen, dass Infrastruktur und Organisation erweitert und den Kundenbedürfnissen besser angepasst werden konnten. So wurden die Konferenzräume des ehemaligen Airport-Forums im Plazageschoss nach einer mehrjährigen Stilllegung renoviert und konnten im Juli dem Betrieb wieder übergeben werden. Komplette umgebaut und komfortabel eingerichtet wurde überdies der historische Tower. Das ganze Konferenzzentrum verfügt über 29 verschiedene Räume, welche im Berichtsjahr rund 7'600 Anlässe beherbergten.

## Liegenschaftenmanagement

Es herrscht eine grosse Nachfrage nach Räumen am Flughafen. Deshalb hat sich die Geschäftsleitung entschieden, den neuen Hauptsitz weg vom Flughafenkopf auf dem Areal des Werkhofes (Feuerwehr-Standort) zu bauen. Durch die Vermietung der frei werdenden Räume an bester Lage direkt am Flughafen wird die Unique die Mieteinnahmen in Zukunft steigern können. Die schnelle Beschaffung von Flughafen-Räumen bleibt ein wichtiges Thema.

kommerz

Vermietungsentwicklung der Büroflächen

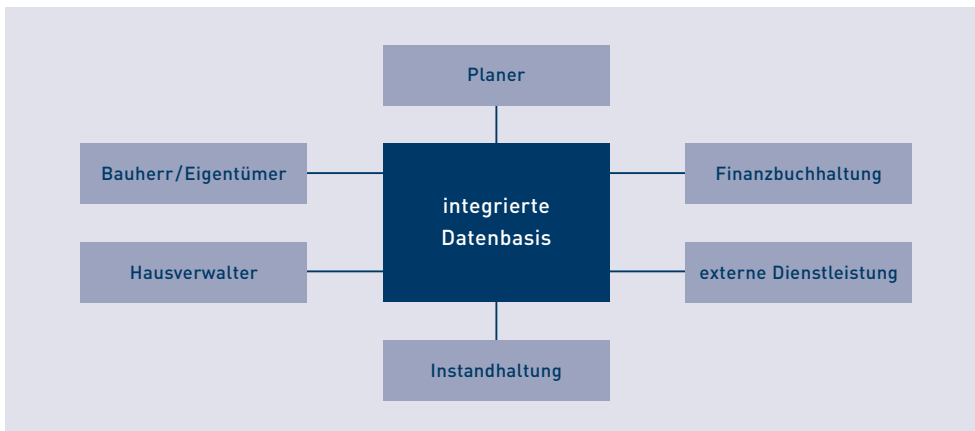


Die Zusammenführung der beiden bestehenden Liegenschaftsverwaltungen der Fusionspartner im neuen Liegenschaftenmanagement erwies sich als anspruchsvoll. Nebst der datenmässigen Überprüfung bzw. Neuaufnahme der Objekte mussten auch die Prozessabläufe innerhalb des neu organisierten Liegenschaftsmanagements festgelegt werden. Dies namentlich hinsichtlich der Zusammenarbeit mit den ebenfalls neu organisierten und in der Immobilienbewirtschaftung aktiven Betriebsbereichen. Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Ablösung älterer elektronischer Hilfsmittel und der Einführung eines neuen kaufmännischen Facility-Management-Systems müssen diese Prozessbereinigungen mit Nachdruck weitergeführt werden.

## Facility-Management-System

Gutes Facility-Management (FMS, Gebäudebewirtschaftung) zeichnet sich dadurch aus, dass der Kunde zufrieden ist. Die Mittel, die das FMS dazu zur Verfügung stellt, sind Transparenz, Kostenkontrolle und effiziente Datenverwaltung. Der Schwerpunkt der diesbezüglichen Anstrengungen lag im Berichtsjahr bei der Einführung der EDV-unterstützten Instandhaltung. Bereits konnten über 5'000 technische Anlagen aufgenommen und in die Störungsdatenbank (Help-Desk) eingebunden werden. Mit dem System werden zudem Arbeitsstunden von Mitarbeitern und externe Leistungen erfasst. Die detailliert erfassten Kosten werden aggregiert und fliessen als Unterhaltsaufwand in die Mietzinskalkulation oder als Betriebskosten in die Mietnebenkosten. Als nächster Schritt wird die Neuorganisation von Verteilung und Verrechnung dieser Kosten folgen. Im Hinblick darauf wurde parallel die zentrale Informationsplattform zur Ablösung der alten Raumdatenbank fertig gestellt und eine Standardsoftware für das kaufmännische FM ausgeschrieben. Ebenfalls gelöst wurde die Einbindung der graphischen Daten.

Datenintegration durch «Computer Aided Facility Management»

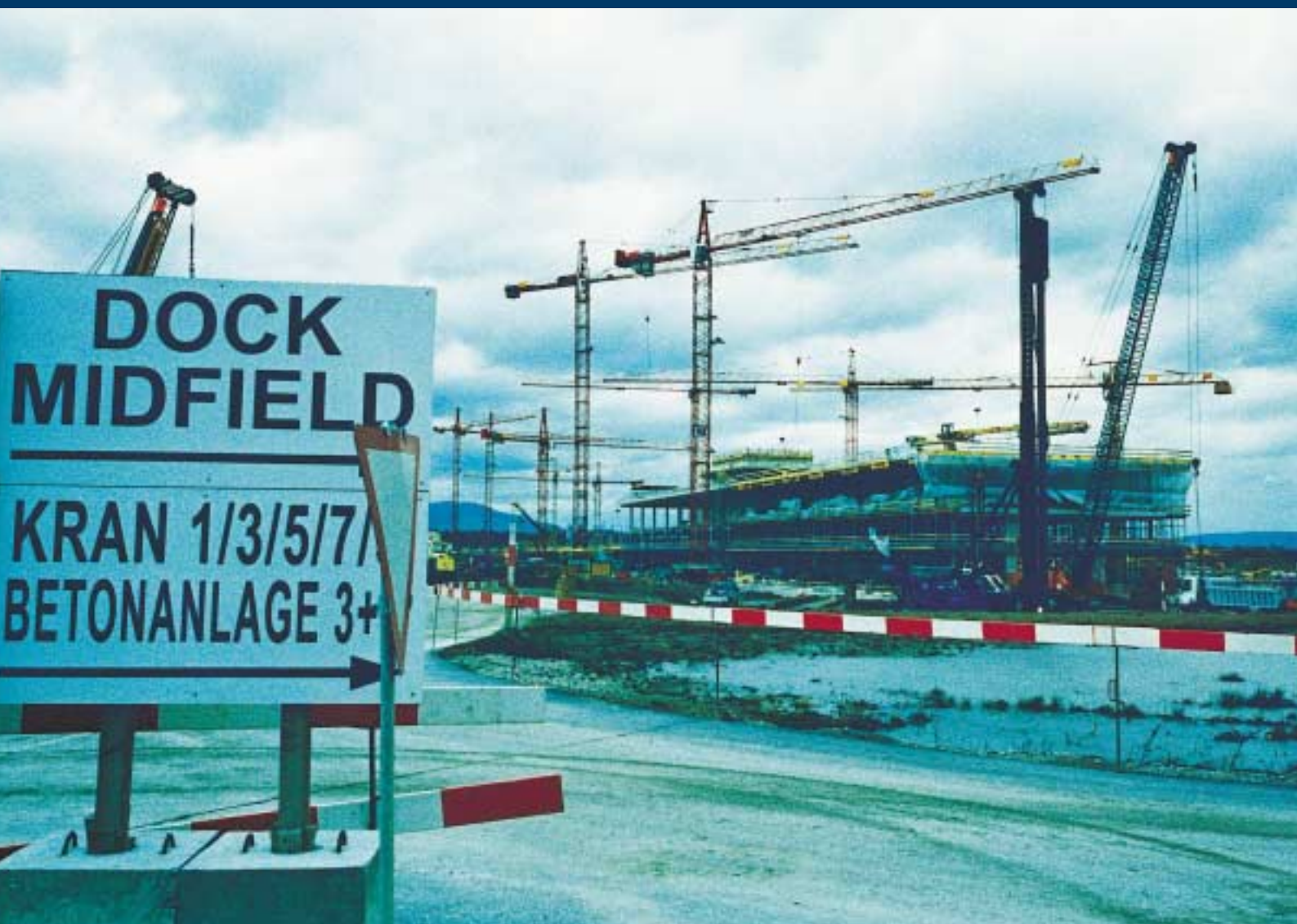


## Neuer Hauptsitz «Unique One»

Die ersten 1'000 m<sup>2</sup> im «Unique One», dem neuen Hauptsitz beim existierenden Werkhof, konnten am 23. Dezember übernommen werden. Dies nach nur 11 Monaten Vorstudien-, Planungs-, Bewilligungs- und Realisierungszeit. Das Projekt bedeutete für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung. Viele bestehende Abläufe mussten hinterfragt und unkonventionelle Lösungen gefunden werden. Die Mitarbeiter waren direkt in die Layoutplanung einbezogen. Der Umzug aus Einzelbüros in ein Grossraumbüro und weg vom Flughafenkopf ist für viele keine einfache Veränderung, welche es zusätzlich zu den strukturellen Auswirkungen der Verselbständigung und dem gestiegenen Arbeitsvolumen zu bewältigen gilt. Doch die Vorteile wie ein gemeinsamer Sitz der gesamten Firma, kurze Kommunikationswege, Aufbruchstimmung und ein architektonisch gelungenes, helles Bürogebäude sprechen für sich. Wichtig ist, dass sich die Verselbständigung und das damit verbundene Change Management jetzt auch äusserlich manifestiert.

kommerz

# beratungen & dienstleistungen



## **Geschäftsbereich Beratungen und Dienstleistungen**

Eines der herausragenden Ereignisse des Berichtsjahres war der langersehnte Startschuss zur Realisierung der 5. Baustufe, der innerhalb von wenigen Monaten mit dem Dock Midfield und dem Tunnelbau unter der temporär geschlossenen Westpiste zu Grossbaustellen führte.

## **Ausbau**

In enger Zusammenarbeit mit anderen Bereichen, Planern und Unternehmern hat das zwanzigköpfige Team des Bauprojektmanagements bis zum Jahresende annähernd 500 Mio. Franken investiert. Dies entspricht rund 1,2 Mio. Franken pro Arbeitstag.

Durch langwierige Bewilligungs- und Gerichtsverfahren ist die Realisierung des Flughafenausbaus gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan von 1995 um mehrere Jahre verzögert worden. Dafür gelang es dieses Jahr, die Bauarbeiten in kürzester Zeit in Gang zu setzen. Der stark verdichtete Terminplan konnte bisher eingehalten werden. Dabei wurden auch technisch, organisatorisch und politisch schwierige Phasen wie etwa die Sperrung der Westpiste für den Bau des Strassentunnels gemeistert. Dank grösstem Einsatz aller Beteiligten, minutiöser Planung, einer einzigartigen Konzentration von Spezialgeräten, finanziellen Anreizen und Wetterglück konnten die Bauarbeiten so rasch vorangetrieben werden, dass bereits nach neun statt der geplanten zwölf Wochen wieder zum normalen Betriebskonzept zurückgekehrt werden konnte. Das Dock Midfield ist im Rohbau bereits zu 60% fertiggestellt und Anfang Dezember konnten die ersten neuen Rollwege dem Flugbetrieb übergeben werden. Zu Jahresende waren alle grossen Baustellen der 5. Baustufe eröffnet: Das Dock und die Vorfeldzonen im Bereich Midfield, die Erschliessung mit dem Tunnel der Flughafenmetro und dem Strassentunnel, das zukünftige Shopping Center mit Namen Airside Center und der Bahnhofterminal, Aufstockungen der Parkhäuser und die umfangreichen Arbeiten an Brücken und Strassen auf der Landseite.

Die Erneuerung der Flughafeninfrastruktur ist damit auf Kurs. Bereits im Jahr 2002 soll mit der Inbetriebnahme der Zone Midfield und der dazu notwendigen Erschliessungsbauwerke am Flughafenkopf der nächste wichtige Meilenstein auf dem Weg zum Flughafen der Zukunft erreicht werden.

## **Umwelt**

Wie in den vergangenen Jahren wurde auch für das Berichtsjahr ein gesonderter Umweltbericht veröffentlicht, der – wie viele andere Umweltinformationen – auch über das Internet zur Verfügung steht. Das allgemeine Interesse an den Umweltarbeiten des Flughafens Zürich wird durch die hohe Beachtung unserer zahlreichen Umweltveranstaltungen wie Öko-Rundfahrten, Vorlesungen oder Referate belegt. Das Umweltmanagementsystem ist weiter im Ausbau und eine Zertifizierung wird auf Ende 2001 angestrebt. Innerhalb des Umweltdatenmanagements konnten wichtige Teile der Datenbanken in Betrieb genommen werden. Im Rahmen von Consulting-Aktivitäten sind zudem einige kleinere Aufträge für ausländische Flughäfen im Bereich Lufthygiene bearbeitet worden.

Ein Schwergewicht des Umweltschutzes lag in der Strategieplanung für die Lufthygiene. Im Besonderen geht es darum, das Emissionsinventar noch präziser erstellen zu können und damit Grundlagen für zuverlässige Ausbreitungsrechnungen der Luftbelastung zur Verfügung zu haben. Im Weiteren wurde an der Vorbereitung zur Umsetzung der beschlossenen respektive in der Baukonzession Midfield verfügbaren Massnahmen gearbeitet. Dazu sind bei vielen Themen internationale Abstimmungen und Entwicklungen notwendig, woran sich Unique intensiv beteiligt.

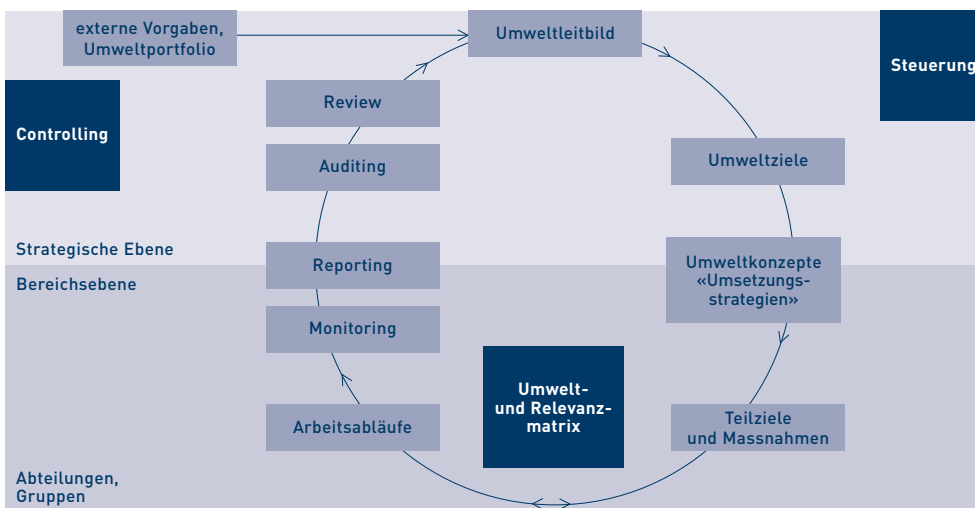
Im Zusammenhang mit dem Umweltmanagementsystem wurde die reine Entsorgung weiter in Richtung Kreislaufkonzept entwickelt. So sollen durch verursachergerechte Verrechnungen (Weiterentwicklung beim Abwasser und beim Abfall) Anreize zur Ressourcenschonung geschaffen werden. Umsetzungsarbeiten erfolgten ebenfalls im Bereich Energiemanagement zur Sicherstellung der Ziele in der Grossverbrauchervereinbarung mit der Baudirektion des Kantons Zürich.

## Lärmmanagement und Anwohnerschutz

Im Jahr 2000 wurde mit den Sanierungsmassnahmen im Rahmen des Schallschutzprogrammes begonnen. Bereits im Frühjahr konnten in Opfikon-Glattbrugg zahlreiche Gebäude, namentlich Schulhäuser und Kindergärten, mit Schallschutzfenstern und Lüftungsanlagen ausgestattet werden. Die Kosten für diese Massnahmen beliefen sich auf ca. 8 Mio. Franken. Zusätzlich wurde in der Pilotgemeinde Oberglatt sowie in Hochfelden mit der Umsetzung der Schallschutzmassnahmen begonnen. Für zusätzliche 9 Mio. Franken wurden Projektierungen und Sanierungen von Schallschutzfenstern in weiteren Gebieten vorangetrieben.

Während der Sperrung der Westpiste in den Monaten Juni und Juli erfolgten während des Tages alle Starts auf der Piste 16, was die Einführung alternativer Abflugwege erforderlich machte. Zusätzlich zu den üblichen Starts mit anschliessender Linkskurve kamen vorübergehend Abflüge nach rechts (Right-Turns) und geradeaus (Straights) hinzu. Als Folge davon wurden neue Gebiete vor allem im Süden und Westen des Flughafens mit Fluglärm belastet. Unique begleitete das temporäre Abflugregime in Zusammenarbeit mit dem Flugplatz Dübendorf und der Stadt Zürich mit einer Reihe von Fluglärmmessungen und Flugspurenauswertungen, deren Ergebnisse im Internet publiziert wurden. Für Lärmfragen aus der Bevölkerung wurde ein Call-Center eingerichtet, das im Zweischichtbetrieb die Anliegen und Fragen aus der Bevölkerung aufnahm und zur Beantwortung an zuständige Stellen des Flughafens weiterleitete.

### Aufbau Umwelt-Management-System



## Expansion ins Ausland

Die Schaffung der Möglichkeit, auch ausserhalb des Flughafens Zürich unternehmerisch tätig zu werden, gehörte zu den wesentlichen Zielen der Verselbständigung des Flughafens und hat explizit im Flughafengesetz, in den Statuten der Gesellschaft und schliesslich in unserer Vision, eine weltweit führende und erfolgreiche Flughafengesellschaft zu sein, Eingang gefunden.

beratungen  
& dienstleistungen

Die neu geschaffene Abteilung Consulting hat mit einem bewussten Try- and Error-Verfahren den Markt bearbeitet, dabei über den Markt, über Kunden und Konkurrenten viel gelernt und erreicht, dass Unique als Mitbewerberin positiv wahrgenommen wird. Bereits haben daraus einige interessante Consulting-Aufträge resultiert. Bei einer Vielzahl verschieden gelagerter Investitionsmöglichkeiten wurden unterschiedliche Projektstadien erreicht.

Die gewonnene Erfahrung dient als Grundlage, um für das Jahr 2001 die Ziele und Rahmenbedingungen des internationalen Engagements genauer zu präzisieren. Dabei werden auch ethische Grundsätze in Bezug auf politische, kulturelle und umweltbezogene Gegebenheiten beachtet. Alle Aktivitäten werden transparent kommuniziert und sollen für die Anleger attraktiv sein. Der Nachweis angemessener Erträge aus dem weltweiten Geschäft ist eine Vorbedingung.

Unsere Stärke liegt in der Beherrschung und im effizienten Betrieb von komplexen Flughafensystemen. Wir konzentrieren uns deshalb auf Flughäfen als Kunden und bemühen uns darum, unser ganzheitliches Systemverständnis zu vermarkten. Die Abteilung Consulting stellt die Drehscheibe für Akquisition und Projektleitung dieser Leistungen dar. Für die Leistungserbringung greift das Team auf die besten Fachleute aus der Linie oder von bewährten Dienstleistungspartnern zurück. Bei grösseren Vorhaben werden geeignete Partnerschaften gebildet.

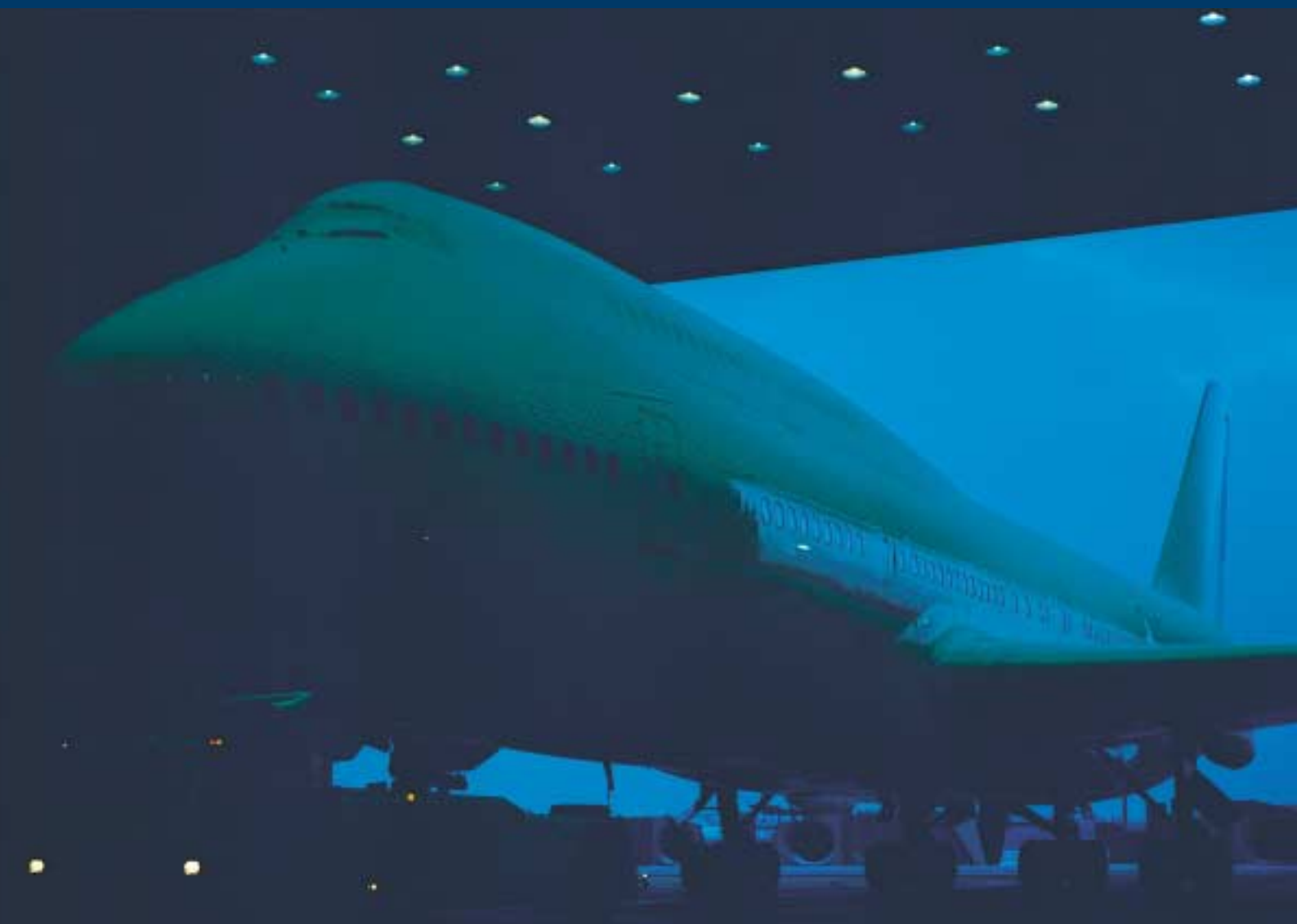
## Entwicklungsplanung

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung der baulichen Infrastruktur am Flughafen Zürich ist die Erarbeitung eines Entwicklungsplanes «Hochbauten» eingeleitet worden. Für alle Projekte von erheblicher Bedeutung ist die Verträglichkeit mit der langfristigen Entwicklung zu prüfen. Die bauliche Entwicklungsplanung hat in Abstimmung mit der Betriebskonzession, den Lärm- und Umweltauswirkungen sowie den funktionalen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Anforderungen zu erfolgen.

Auf dem Areal hinter dem Flughafenkopf sind für die Nutzung des neuen Dienstleistungszentrums «Airport City» die Planungsvorbereitungen abgeschlossen. Auf Grund einer durchgeführten Testplanung wurden die Nutzungsdichte und die städtebaulichen Konsequenzen dargestellt. Diese bilden die Grundlage für einen internationalen Wettbewerb, der bis Mitte 2001 durchgeführt wird. Als Hauptnutzungen sind ein Hotel mit ca. 300 Zimmern und ein Business Center mit Wellness-Bereich und Konferenzeinrichtungen geplant. Die ebenfalls vorgesehene Erstellung eines Kasinos ist abhängig von der Konzessionserteilung durch den Bundesrat, welche erst im zweiten Halbjahr 2001 zu erwarten ist.

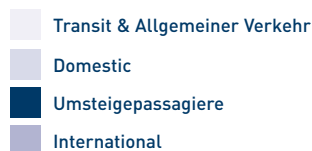
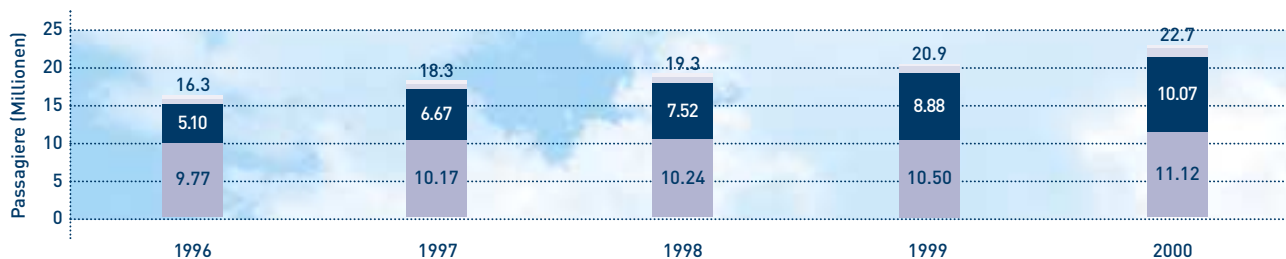


# verkehrs statistik



## Passagierentwicklung

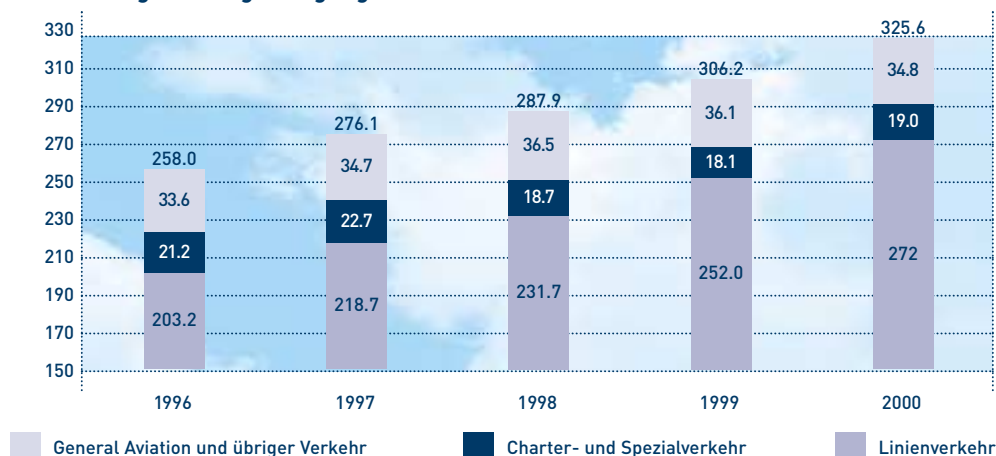
|                                           | 2000       | 1999                   | 1998       | 1997       | 1996       |
|-------------------------------------------|------------|------------------------|------------|------------|------------|
| <b>Total Passagiere</b>                   | 22'675'366 | 20'925'667             | 19'326'589 | 18'318'360 | 16'276'699 |
| Veränderung                               | 8.4%       | 8.3%                   | 5.5%       | 12.5%      | 5.7%       |
| <b>nach Art der Passagiere</b>            |            |                        |            |            |            |
| Internationale Passagiere                 | 11'124'284 | 10'498'162             | 10'239'881 | 10'169'909 | 9'767'696  |
| Veränderung                               | 6.0%       | 2.5%                   | 0.7%       | 4.1%       | 4.2%       |
| Transfer Passagiere                       | 10'068'036 | 8'879'782              | 7'516'976  | 6'668'096  | 5'098'415  |
| Veränderung                               | 13.4%      | 18.1%                  | 12.7%      | 30.8%      | 9.9%       |
| Lokale (Domestic) Passagiere              | 1'253'274  | 1'264'790              | 1'145'969  | 1'032'509  | 929'513    |
| Veränderung                               | -0.9%      | 10.4%                  | 11.0%      | 11.1%      | 2.8%       |
| Transit Passagiere                        | 181'799    | 232'577                | 373'956    | 398'008    | 430'417    |
| Veränderung                               | -21.8%     | -37.8%                 | -6.0%      | -7.5%      | 2.1%       |
| General Aviation Passagiere               | 47'973     | 50'356                 | 49'807     | 49'838     | 50'658     |
| Veränderung                               | -4.7%      | 1.1%                   | -0.1%      | -1.6%      | -7.8%      |
| <b>nach Art des Verkehrs</b>              |            |                        |            |            |            |
| Linienverkehr                             | 20'551'503 | 18'876'843             | 17'142'169 | 15'827'572 | 13'998'296 |
| Veränderung                               | 8.9%       | 10.1%                  | 8.3%       | 13.1%      | 7.7%       |
| Schweizer Gesellschaften                  | 14'483'050 | 13'121'143             | 11'407'710 | 10'145'433 | 8'320'391  |
| Veränderung                               | 10.4%      | 15.0%                  | 12.4%      | 21.9%      | 8.8%       |
| Ausländische Gesellschaften               | 6'068'453  | 5'755'700              | 5'734'459  | 5'682'139  | 5'677'905  |
| Veränderung                               | 5.4%       | 0.4%                   | 0.9%       | 0.1%       | 6.1%       |
| Charter- und Spezialverkehr               | 2'075'890  | 1'998'468              | 2'134'613  | 2'440'950  | 2'227'745  |
| Veränderung                               | 3.9%       | -6.4%                  | -12.5%     | 9.6%       | -4.8%      |
| Schweizer Gesellschaften                  | 1'422'044  | 1'421'549              | 1'537'982  | 1'825'636  | 1'415'784  |
| Veränderung                               | 0.0%       | -7.6%                  | -15.8%     | 28.9%      | 7.9%       |
| Ausländische Gesellschaften               | 653'846    | 576'919                | 596'631    | 615'314    | 811'961    |
| Veränderung                               | 13.3%      | -3.3%                  | -3.0%      | -24.2%     | -21.1%     |
| General Aviation und übriger Verkehr      | 47'973     | 50'356                 | 49'807     | 49'838     | 50'658     |
| Veränderung                               | -4.7%      | 1.1%                   | -0.1%      | -1.6%      | -7.8%      |
| <b>Sitzauslastung *)</b>                  | 64.0%      | 63.8%                  | 63.9%      | 63.3%      | 60.6%      |
| Veränderung                               |            |                        |            |            |            |
| *) Anteil ausgelastete Sitze der Airlines |            |                        |            |            |            |
| Passagiere pro Bewegung (Total)           | 69.6       | 68.3                   | 67.1       | 66.3       | 63.1       |
| Veränderung                               | 1.9%       | 1.8%                   | 1.2%       | 5.2%       | 0.2%       |
| Passagiere pro Bewegung (Linie & Charter) | 79.5       | 79.1                   | 79.2       | 78.5       | 75.3       |
| Veränderung                               | 0.5%       | -0.1%                  | 0.9%       | 4.2%       |            |
| <b>Kapazität</b>                          |            |                        |            |            |            |
| Tagesdurchschnitt Passagiere              | 61'954     |                        |            |            |            |
| Spitzenstag Passagiere                    | 87'930     | Samstag, 29. Juli 2000 |            |            |            |



## Flugbewegungen

|                                      | 2000    | 1999                                            | 1998    | 1997    | 1996    |
|--------------------------------------|---------|-------------------------------------------------|---------|---------|---------|
| <b>Total Flugbewegungen</b>          | 325'622 | 306'182                                         | 287'885 | 276'131 | 258'031 |
| Veränderung                          | 6.3%    | 6.4%                                            | 4.3%    | 7.0%    | 5.5%    |
| <b>nach Betriebsart</b>              |         |                                                 |         |         |         |
| gewerbsmässiger Verkehr              | 302'792 | 280'985                                         | 261'961 | 251'129 | 233'731 |
| Veränderung                          | 7.7%    | 7.3%                                            | 4.3%    | 7.4%    | 7.1%    |
| nicht gewerbsmässiger Verkehr        | 22'830  | 25'197                                          | 25'924  | 25'002  | 24'300  |
| Veränderung                          | -9.4%   | -2.8%                                           | 3.7%    | 2.9%    | -7.3%   |
| <b>nach Art des Verkehrs</b>         |         |                                                 |         |         |         |
| Linienverkehr                        | 271'838 | 252'018                                         | 231'738 | 218'726 | 203'214 |
| Veränderung                          | 7.9%    | 8.8%                                            | 5.9%    | 7.6%    | 8.8%    |
| Charter- und Spezialverkehr          | 19'029  | 18'088                                          | 18'686  | 22'739  | 21'218  |
| Veränderung                          | 5.2%    | -3.2%                                           | -17.8%  | 7.2%    | -4.8%   |
| General Aviation und übriger Verkehr | 34'755  | 36'076                                          | 36'461  | 34'666  | 33'599  |
| Veränderung                          | -3.7%   | -1.1%                                           | 5.2%    | 3.2%    | -5.3%   |
| <b>nach Herkunft und Ziel</b>        |         |                                                 |         |         |         |
| Schweiz (Domestic)                   | 21'800  | 21'615                                          | 20'468  | 19'579  | 21'860  |
| Veränderung                          | 0.9%    | 5.6%                                            | 4.5%    | -10.4%  | 1.4%    |
| Europa                               | 225'697 | 208'578                                         | 193'269 | 184'646 | 168'224 |
| Veränderung                          | 8.2%    | 7.9%                                            | 4.7%    | 9.8%    | 6.5%    |
| Afrika                               | 9'667   | 9'122                                           | 8'465   | 9'480   | 8'288   |
| Veränderung                          | 6.0%    | 7.8%                                            | -10.7%  | 14.4%   | 3.0%    |
| Asien                                | 19'891  | 18'709                                          | 17'868  | 17'373  | 15'970  |
| Veränderung                          | 6.3%    | 4.7%                                            | 2.8%    | 8.8%    | 29.6%   |
| Latein Amerika                       | 1'462   | 1'737                                           | 1'745   | 1'561   | 1'684   |
| Veränderung                          | -15.8%  | -0.5%                                           | 11.8%   | -7.3%   | 20.2%   |
| USA / Kanada                         | 12'350  | 10'347                                          | 9'609   | 8'826   | 8'396   |
| Veränderung                          | 19.4%   | 7.7%                                            | 8.9%    | 5.1%    | 8.4%    |
| <b>nach Art der Flugzeuge</b>        |         |                                                 |         |         |         |
| Passagiere und Fracht                | 325'019 | 306'057                                         | 287'751 | 276'043 | 257'942 |
| Veränderung                          | 6.2%    | 6.4%                                            | 4.2%    | 7.0%    | 5.6%    |
| Vollfrachter                         | 603     | 125                                             | 94      | 88      | 89      |
| Veränderung                          | 382.4%  | 33.0%                                           | 6.8%    | -1.1%   | -48.6%  |
| <b>2000</b>                          |         |                                                 |         |         |         |
| Tagesdurchschnitt                    |         |                                                 |         |         |         |
| – kommerzieller Verkehr              | 827     |                                                 |         |         |         |
| – nicht kommerzieller Verkehr        | 63      |                                                 |         |         |         |
| Total                                | 890     |                                                 |         |         |         |
| Spitzenstag                          | 1'008   | Freitag, 8. September 2000                      |         |         |         |
| Spitzenstunde                        | 83      | Samstag, 23. September 2000 (11.00 h – 12.00 h) |         |         |         |

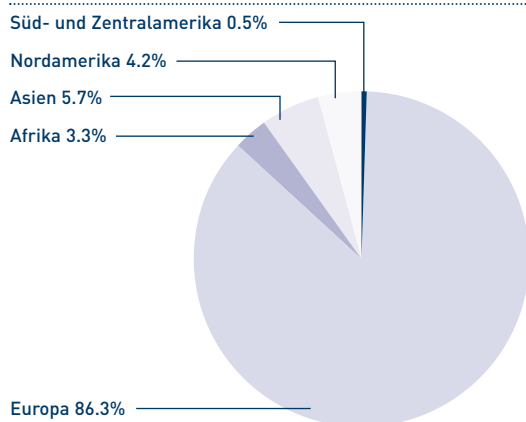
## Entwicklung der Flugbewegungen in Tausend



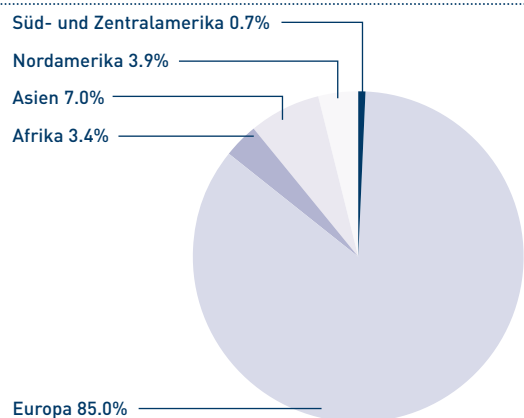
## Fracht und Post

|                                  | 2000    | 1999    | 1998    | 1997    | 1996    |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Fracht in Tonnen</b>          | 545,423 | 495,090 | 473,704 | 472,273 | 445,640 |
| Veränderung                      | 10.2%   | 4.5%    | 0.3%    | 6.0%    | 1.4%    |
| nach Art des Transportes         |         |         |         |         |         |
| Luftfracht                       | 395,142 | 356,643 | 329,842 | 335,028 | 322,541 |
| Veränderung                      | 10.8%   | 8.1%    | -1.5%   | 3.9%    | -1.3%   |
| Luftfracht-Ersatzverkehr, LEV    | 150,281 | 138,447 | 143,862 | 137,245 | 123,099 |
| Veränderung                      | 8.5%    | -3.8%   | 4.8%    | 11.5%   | 9.6%    |
| <b>Post in Tonnen</b>            | 22,843  | 21,806  | 20,824  | 20,273  | 17,550  |
| Veränderung                      | 4.8%    | 4.7%    | 2.7%    | 15.5%   | 2.5%    |
|                                  | 2000    | 1999    | 1998    | 1997    | 1996    |
| <b>Anzahl Fluggesellschaften</b> |         |         |         |         |         |
| Linienverkehr                    | 69      | 71      | 70      | 67      | 72      |
| Charterverkehr                   | 61      | 60      | 54      | 59      | 59      |
| <b>Destinationen (Städte)</b>    |         |         |         |         |         |
| Europa                           | 105     | 101     | 110     | 94      | 94      |
| Afrika                           | 25      | 26      | 31      | 28      | 23      |
| Asien                            | 30      | 33      | 35      | 31      | 30      |
| Nordamerika                      | 13      | 11      | 15      | 15      | 12      |
| Zentral- und Südamerika          | 6       | 8       | 6       | 6       | 11      |
| Total                            | 179     | 179     | 197     | 174     | 170     |
| <b>Destinationen (Länder)</b>    |         |         |         |         |         |
| Europa                           | 34      | 35      | 36      | 36      | 33      |
| Afrika                           | 17      | 18      | 19      | 20      | 17      |
| Asien                            | 22      | 23      | 21      | 18      | 21      |
| Nordamerika                      | 2       | 2       | 2       | 2       | 2       |
| Zentral- und Südamerika          | 4       | 5       | 4       | 4       | 8       |
| Total                            | 79      | 83      | 82      | 80      | 81      |

### Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (2000)



### Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (1999)



## Fluggesellschaften in Zürich (2000)

| Linienverkehr                           |                              |                                   |                                   |
|-----------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Adria Airways (Slowenien)               | Cathay Pacific Airways       | Go Fly (GB) **)                   | SAS, Scandinavian Airlines System |
| Aer Lingus **)                          | Cityflyer Express (GB)       | Iberia                            | Singapore Airlines                |
| Aeroflot Russian International Airlines | Continental Airlines (USA)   | Icelandair                        | Swissair                          |
| Air Alps *)                             | Croatia Airlines             | Japan Air Lines                   | TACV Cabo Verde Airlines          |
| Air Canada                              | Crossair                     | JAT, Yugoslav Airlines            | TAP, Air Portugal                 |
| Air Dolomiti (Italien) *) / **)         | CSA, Czech Airlines          | KLM, Royal Dutch Airlines         | Thai Airways International        |
| Air Engiadina                           | Cyprus Airways               | Korean Airlines                   | THY, Turkish Airlines             |
| Air Europe SpA (Italien)                | Delta Air Lines (USA)        | Libyan Arab Airlines *)           | Tunis Air                         |
| Air Malta                               | Deutsche Lufthansa           | LOT, Polskie Linie Lotnicze       | Tyrolean Airways                  |
| Albanian Airlines MAK **)               | Easy Jet Airline Co. Ltd. *) | LTU, Lufttransportunternehmen **) | VASP, Viacao Aerea Sao Paulo **)  |
| American Airlines                       | Easy Jet Switzerland S.A.    | Maerks Air *)                     | <b>Total 69 Gesellschaften</b>    |
| AOM – French Airlines                   | Egyptair                     | Malev, Hungarian Airlines         |                                   |
| AUA, Austrian Airlines                  | EL AL, Israel Airlines       | MAS, Malaysian Airlines           |                                   |
| Avioimpex                               | Emirates                     | Meridiana (Italien)               |                                   |
| Balkan, Bulgarian Airlines              | Eurowings (Deutschland)      | Olympic Airways                   |                                   |
| Base – Regional Airlines                | Finnair                      | Royal Air Maroc                   |                                   |
| British Airways                         | Gandalf Airlines (Italien)   | SAA, South African Airways        |                                   |

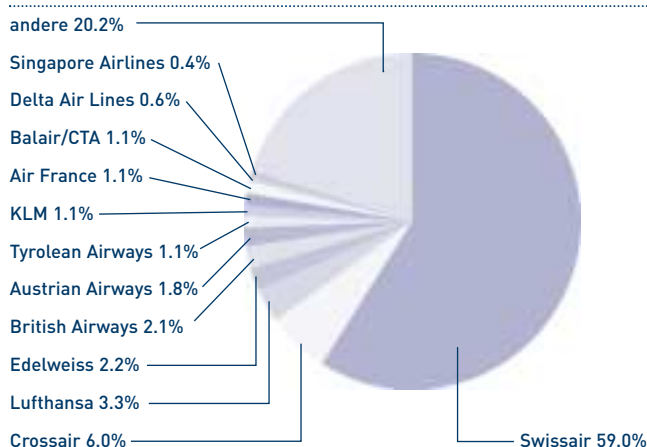
\*) = Betrieb im Verlauf 2000 aufgenommen  
 \*\*) = Betrieb im Verlauf 2000 eingestellt

| Charter- und Sonderverkehr               |                                      |                                      |                                        |
|------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|
| Ada Air (Albanien) *)                    | Cargo Lux Internat. (Luxemburg) *)   | Icar Air (Bosnien) *)                | Satair (Bosnien)                       |
| Air 2000 Ltd. (GB)                       | City Bird (Belgien)                  | Israil Ltd. (Israel) *)              | Spanair (Spanien)                      |
| Aero Freight Airlines (Russ. Förder.) *) | Classic Air AG (Schweiz)             | Kampuchea Airlines (Kambodscha)      | Sune Express (Türkei) *)               |
| Aero Lloyd Flugreisen (BRD) *)           | Condor Flugdienst (BRD) *)           | Lotus Airlines (Ägypten)             | TAC Heavy Lift (GB) *)                 |
| Air Alfa (Türkei)                        | Delta Air Transport (Belgien) *)     | Lvov Airlines (Ukraine) *)           | Tulip Air Charter (Holland) *)         |
| Air Anatolia (Türkei) *)                 | Danish Internat. (Dänemark) *)       | Macedonian Airlines (Mazedonien)     | Tyrolean Jet Service (Österreich) *)   |
| Air Belgium (Belgien)                    | Donbass Eastern Ukrainen *)          | Mastair (Bosnien)                    | Uzbekistan Airways (Uzbekistan)        |
| Air Jet (Frankreich)                     | Edelweiss Air (Schweiz)              | Midwest Airlines (Ägypten)           | Volare (Italien)                       |
| Air Liberte (Tunesien)                   | Estonian Air (Estland)               | Monarch Airlines (GB)                | Vlaamse Luchttransportm. (Belgien)     |
| Air Moldora (Moldanien) *)               | Eurosun (Türkei) *)                  | Montenegro Airlines (Jugoslawien)    | Welcome Air Luftfahrt. (Österreich) *) |
| Air Srpska (Bosnien)                     | Express Hava Yollari (Türkei)        | MTM Aviation GmbH, München (BRD)     | <b>Total 61 Gesellschaften</b>         |
| Alpi Eagles SPA (Italien) *)             | Farnier Air Transport AG (Schweiz)   | Newair (Dänemark)                    |                                        |
| Arkia (Israel)                           | Futura Int. Airways (Spanien)        | Nova Airlines (Schweden) *)          |                                        |
| AvioGenex (Jugoslawien)                  | Hamburg Internat. Luftverk. (BRD) *) | Portugal (Portugal)                  |                                        |
| Balair / CTA (Schweiz)                   | Helios Airways Ltd. (Zypern) *)      | Proteus Air System (Frankreich) *)   |                                        |
| British Midland Airways (GB) *)          | Hemus Air (Bulgarien)                | Rheintalflug (BRD)                   |                                        |
| British World Airlines (GB)              | Iberworld Airlines S.A. (Spanien)    | Royal Jordan Airlines (Jordanien) *) |                                        |

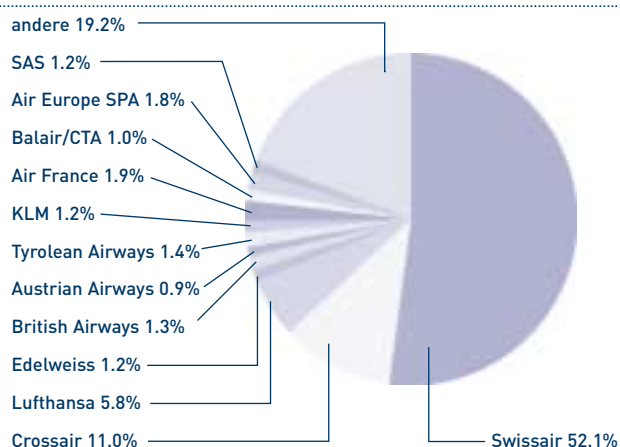
\*) = Betrieb im Verlauf 2000 aufgenommen

26 Airlines haben den Betrieb eingestellt.

## Passagiere nach Fluggesellschaft (2000)



## Bewegungen pro Fluggesellschaft (2000)



## Herkunft und Destination der Flüge nach Ländern

|                                                                      | Linien-<br>verkehr | Charter-<br>verkehr | Total          | in %          |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------|----------------|---------------|
| <b>Europa</b>                                                        |                    |                     |                |               |
| Albanien                                                             | 899                | 30                  | 929            | 0.3%          |
| Belgien                                                              | 4'648              | 113                 | 4'761          | 1.6%          |
| Bosnien                                                              | 694                | 437                 | 1'131          | 0.4%          |
| Bulgarien                                                            | 724                | 52                  | 776            | 0.3%          |
| Dänemark                                                             | 5'754              | 14                  | 5'768          | 2.0%          |
| Deutschland                                                          | 56'157             | 634                 | 56'791         | 19.5%         |
| Finnland                                                             | 2'165              | 38                  | 2'203          | 0.8%          |
| Frankreich                                                           | 21'804             | 263                 | 22'067         | 7.6%          |
| Griechenland                                                         | 2'917              | 2'136               | 5'053          | 1.7%          |
| Grossbritannien                                                      | 20'972             | 248                 | 21'220         | 7.3%          |
| Irland                                                               | 1'019              | 104                 | 1'123          | 0.4%          |
| Island                                                               | 24                 | 18                  | 42             | 0.0%          |
| Italien                                                              | 23'551             | 671                 | 24'222         | 8.3%          |
| Jugoslawien                                                          | 1'297              | 2'165               | 3'462          | 1.2%          |
| Luxemburg                                                            | 2'178              | 28                  | 2'206          | 0.8%          |
| Malta                                                                | 852                | 10                  | 862            | 0.3%          |
| Mazedonien                                                           | 1'529              | 2'110               | 3'639          | 1.3%          |
| Niederlande                                                          | 8'100              | 30                  | 8'130          | 2.8%          |
| Norwegen                                                             | 1'545              | 10                  | 1'555          | 0.5%          |
| Österreich                                                           | 18'654             | 119                 | 18'773         | 6.5%          |
| Polen                                                                | 3'563              | 6                   | 3'569          | 1.2%          |
| Portugal                                                             | 3'673              | 403                 | 4'076          | 1.4%          |
| Rumänien                                                             | 1'430              | 7                   | 1'437          | 0.5%          |
| Russische Föderation                                                 | 2'314              | 46                  | 2'360          | 0.8%          |
| Schweden                                                             | 5'682              | 33                  | 5'715          | 2.0%          |
| Slowenien/Kroatien                                                   | 3'357              | 3                   | 3'360          | 1.2%          |
| Spanien                                                              | 11'254             | 2'317               | 13'571         | 4.7%          |
| Tschechische Rep./Slowakei                                           | 3'107              | 5                   | 3'112          | 1.1%          |
| Türkei                                                               | 2'676              | 329                 | 3'005          | 1.0%          |
| Ukraine                                                              | 724                | 28                  | 752            | 0.3%          |
| Ungarn                                                               | 3'387              | 58                  | 3'445          | 1.2%          |
| Landesinterner Verkehr                                               | 21'035             | 765                 | 21'800         | 7.5%          |
| <b>Total Europa</b>                                                  | <b>237'685</b>     | <b>13'230</b>       | <b>250'915</b> | <b>86.3%</b>  |
| Afrika                                                               | 5'764              | 3'903               | 9'667          | 3.3%          |
| Asien                                                                | 15'111             | 1'362               | 16'473         | 5.7%          |
| Nordamerika                                                          | 12'257             | 93                  | 12'350         | 4.2%          |
| Süd- u. Zentralamerika                                               | 1'021              | 441                 | 1'462          | 0.5%          |
| <b>Total Afrika, Asien, Nordamerika,<br/>Süd- und Zentralamerika</b> | <b>34'153</b>      | <b>5'799</b>        | <b>39'952</b>  | <b>13.7%</b>  |
| <b>Gesamttotal</b>                                                   | <b>271'838</b>     | <b>19'029</b>       | <b>290'867</b> | <b>100.0%</b> |

verkehrsstatistik

## Internationales Umfeld

### Anzahl Passagiere

|                  | in Mio.     | Veränderung<br>in % |
|------------------|-------------|---------------------|
| London-Heathrow  | 64.6        | 3.8%                |
| Frankfurt        | 49.4        | 7.6%                |
| Paris-CDG        | 48.3        | 11.6%               |
| Amsterdam        | 39.6        | 7.7%                |
| Madrid           | 32.8        | 18.2%               |
| London-Gatwick   | 32.1        | 4.9%                |
| Rom              | 25.9        | 7.5%                |
| Paris-Orly       | 25.4        | 0.2%                |
| München          | 23.1        | 8.7%                |
| <b>Zürich</b>    | <b>22.7</b> | <b>8.4%</b>         |
| Brüssel          | 21.6        | 7.9%                |
| Mailand Malpensa | 20.7        | 22.1%               |
| Kopenhagen       | 18.3        | 5.1%                |

### Anzahl Bewegungen

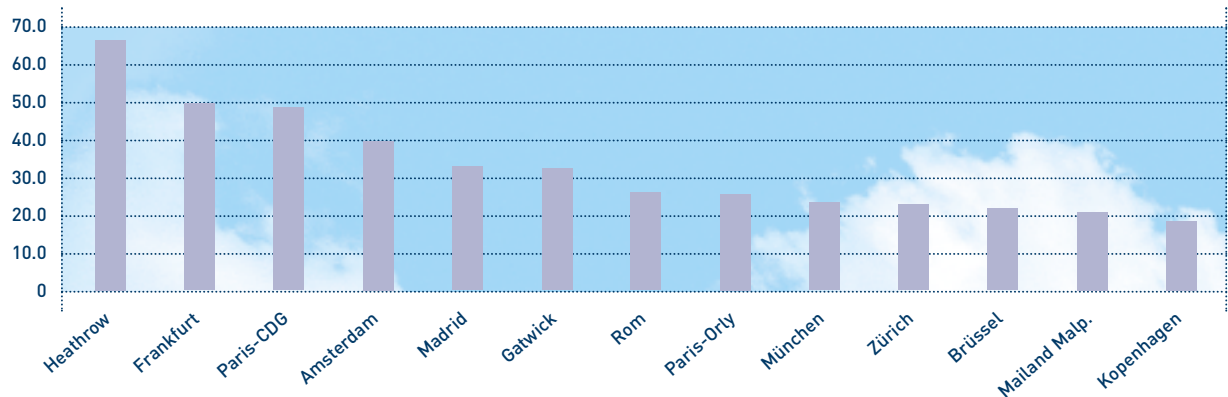
|                  | in Tausend   | Veränderung<br>in % |
|------------------|--------------|---------------------|
| Paris-CDG        | 517.7        | 8.8%                |
| London-Heathrow  | 466.8        | 1.9%                |
| Frankfurt        | 458.7        | 4.5%                |
| Amsterdam        | 431.0        | 5.1%                |
| Madrid           | 358.5        | 16.9%               |
| Brüssel          | 325.9        | 4.2%                |
| <b>Zürich</b>    | <b>325.6</b> | <b>6.3%</b>         |
| München          | 319.0        | 6.7%                |
| Kopenhagen       | 303.7        | 1.7%                |
| Rom              | 280.8        | 7.8%                |
| London-Gatwick   | 260.9        | 2.1%                |
| Mailand Malpensa | 249.0        | 15.2%               |
| Paris-Orly       | 243.6        | -0.9%               |

### Fracht

|                  | in Tausend   | Veränderung<br>in % |
|------------------|--------------|---------------------|
| Frankfurt        | 1'710.1      | 11.1%               |
| London-Heathrow  | 1'402.0      | 3.4%                |
| Paris-CDG        | 1'380.1      | 14.5%               |
| Amsterdam        | 1'266.4      | 3.4%                |
| Brüssel          | 634.3        | -3.3%               |
| <b>Zürich</b>    | <b>545.4</b> | <b>10.2%</b>        |
| Kopenhagen       | 419.4        | 7.7%                |
| London-Gatwick   | 338.2        | 7.8%                |
| Madrid           | 331.3        | 7.0%                |
| Mailand Malpensa | 300.1        | 20.0%               |
| Rom              | 210.1        | 13.5%               |
| München          | 148.0        | 7.6%                |
| Paris-Orly       | 112.9        | -13.4%              |

## Marktpositionierung

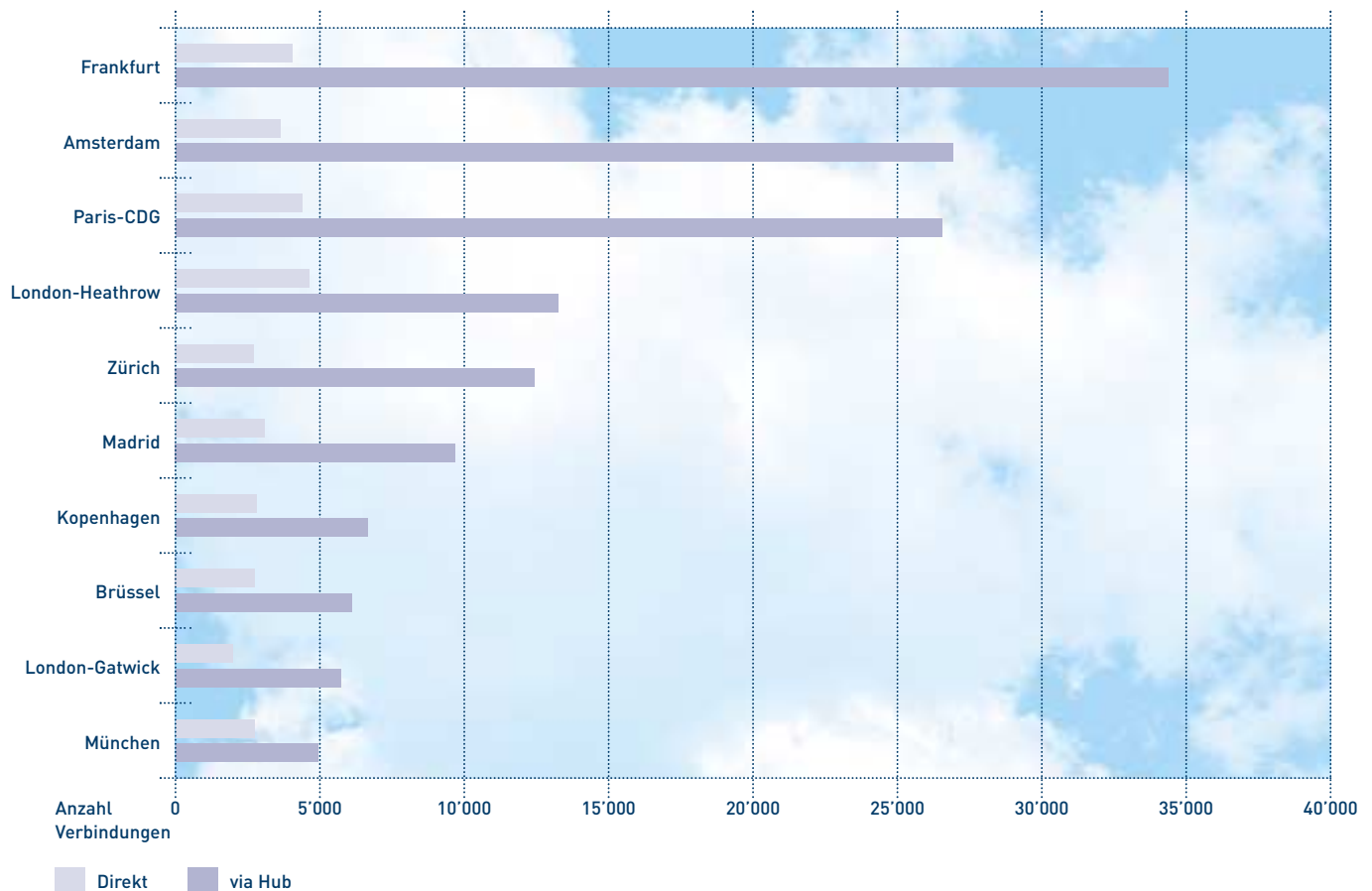
### Passagiere in Mio.



### Anzahl Verbindungen 1999 via Hub\*)

|                 | Anzahl Hub-Verbindungen **) | Anzahl direkte Verbindungen |
|-----------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Frankfurt       | 34'388                      | 4'034                       |
| Amsterdam       | 26'913                      | 3'642                       |
| Paris-CDG       | 26'550                      | 4'376                       |
| London-Heathrow | 13'129                      | 4'502                       |
| Zürich          | 12'441                      | 2'585                       |
| Madrid          | 9'689                       | 3'071                       |
| Kopenhagen      | 6'332                       | 2'671                       |
| Brüssel         | 5'771                       | 2'624                       |
| London-Gatwick  | 5'606                       | 1'974                       |
| München         | 4'869                       | 2'616                       |

Quelle: IATA \*) Zahlen 2000 noch nicht verfügbar \*\*) = Verbindungen mit Umsteigen



## Verkehrsfrequenzen des interkontinentalen Flughafens Zürich 1950–2000

### Passagiere

| Jahr | Linien-<br>verkehr | Charter-<br>verkehr | General<br>Aviation | Total      |
|------|--------------------|---------------------|---------------------|------------|
| 1950 |                    |                     |                     | 200'723    |
| 1960 |                    |                     |                     | 1'330'733  |
| 1970 |                    |                     |                     | 4'530'024  |
| 1980 | 6'859'629          | 1'072'471           | 59'944              | 7'992'044  |
| 1990 | 11'215'214         | 1'479'293           | 75'250              | 12'769'757 |
| 1991 | 10'541'653         | 1'608'800           | 75'089              | 12'225'542 |
| 1992 | 11'229'546         | 1'819'392           | 70'335              | 13'119'273 |
| 1993 | 11'652'100         | 1'859'253           | 62'732              | 13'574'085 |
| 1994 | 12'449'367         | 2'057'498           | 66'469              | 14'573'334 |
| 1995 | 12'999'887         | 2'340'562           | 54'957              | 15'395'406 |
| 1996 | 13'998'296         | 2'227'745           | 50'658              | 16'276'699 |
| 1997 | 15'827'572         | 2'440'950           | 49'838              | 18'318'360 |
| 1998 | 17'142'169         | 2'134'613           | 49'807              | 19'326'589 |
| 1999 | 18'876'843         | 1'998'468           | 50'356              | 20'925'667 |
| 2000 | 20'551'503         | 2'075'890           | 47'973              | 22'675'366 |

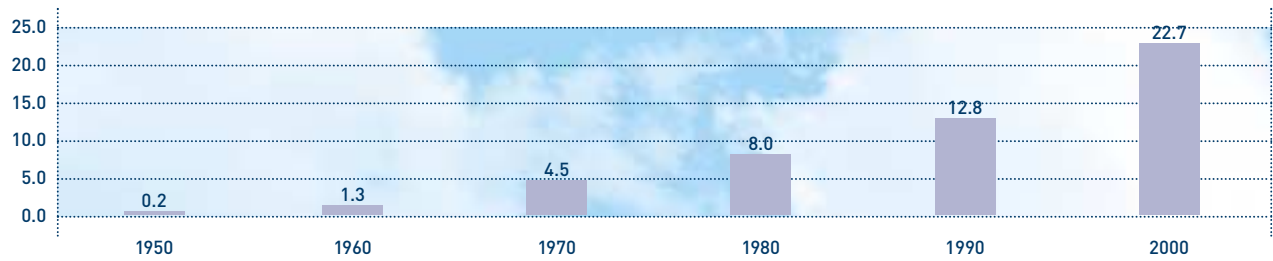
### Flugzeugbewegungen

| Jahr | Linien-<br>verkehr | Charter-<br>verkehr | General<br>Aviation + übrige | Total   |
|------|--------------------|---------------------|------------------------------|---------|
| 1950 |                    |                     |                              | 41'750  |
| 1960 |                    |                     |                              | 101'800 |
| 1970 |                    |                     |                              | 130'472 |
| 1980 | 107'884            | 10'639              | 42'606                       | 161'129 |
| 1990 | 158'360            | 13'816              | 47'685                       | 219'861 |
| 1991 | 159'875            | 15'574              | 45'946                       | 221'395 |
| 1992 | 173'325            | 18'188              | 41'518                       | 233'031 |
| 1993 | 178'812            | 18'252              | 36'820                       | 233'884 |
| 1994 | 184'105            | 19'895              | 38'498                       | 242'498 |
| 1995 | 186'735            | 22'299              | 35'470                       | 244'504 |
| 1996 | 203'214            | 21'218              | 33'599                       | 258'031 |
| 1997 | 218'726            | 22'739              | 34'666                       | 276'131 |
| 1998 | 231'738            | 19'686              | 36'461                       | 287'885 |
| 1999 | 252'018            | 18'088              | 36'076                       | 306'182 |
| 2000 | 271'838            | 19'029              | 34'755                       | 325'622 |

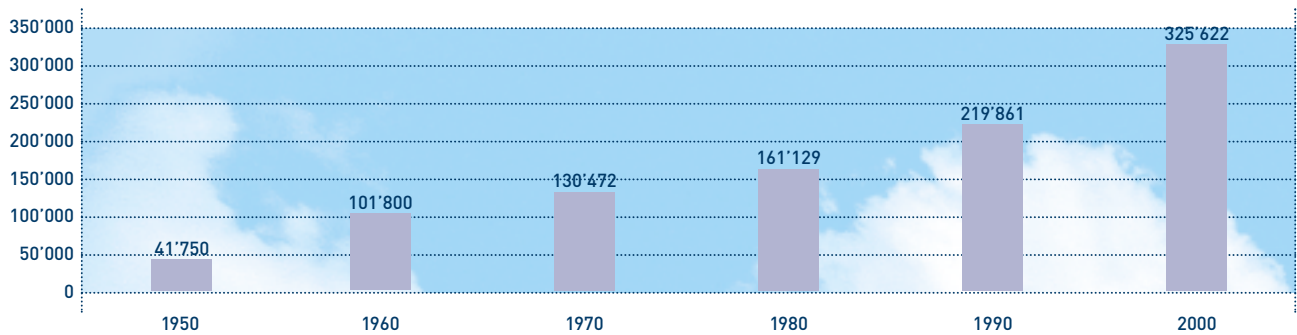
### Fracht

| Jahr | Luftfracht | LEV<br>[Camion] | Total   |
|------|------------|-----------------|---------|
| 1950 |            |                 | 2'846   |
| 1960 |            |                 | 15'719  |
| 1970 |            |                 | 96'203  |
| 1980 | 156'751    | 26'876          | 183'627 |
| 1990 | 255'513    | 70'285          | 325'798 |
| 1991 | 248'452    | 70'969          | 319'421 |
| 1992 | 271'475    | 73'643          | 345'118 |
| 1993 | 291'623    | 84'908          | 376'531 |
| 1994 | 319'968    | 100'300         | 420'268 |
| 1995 | 326'928    | 112'366         | 439'294 |
| 1996 | 322'541    | 123'099         | 445'640 |
| 1997 | 335'028    | 137'245         | 472'273 |
| 1998 | 329'842    | 143'862         | 473'704 |
| 1999 | 356'643    | 138'447         | 495'090 |
| 2000 | 395'142    | 150'281         | 545'423 |

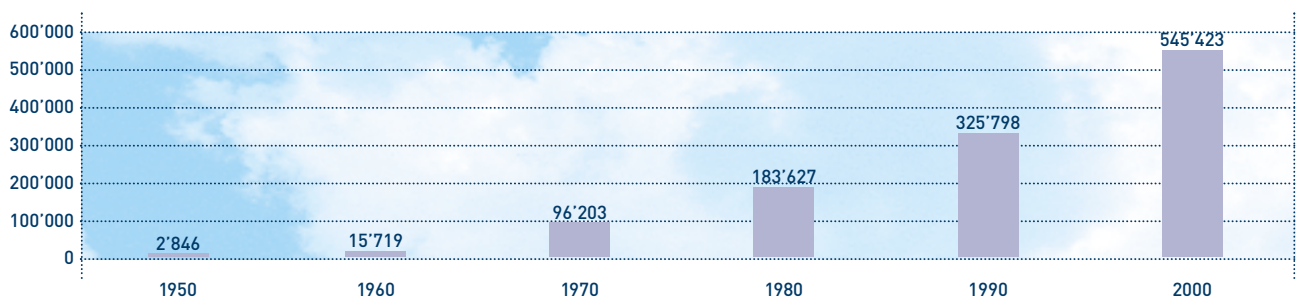
### Passagiere in Mio.



### Bewegungen in Tausend



### Fracht in Tausend Tonnen



## Umweltstatistik

|                                               |                   | 2000 <sup>1)</sup> | 1999      | 1998      |
|-----------------------------------------------|-------------------|--------------------|-----------|-----------|
| <b>Lufthygiene</b>                            |                   |                    |           |           |
| NOx-Emissionen aus dem Flugbetrieb            | t NOx/a           | 1'508              | 1'399     | 1'267     |
| NO <sub>2</sub> -Konzentration Flughafenareal | µg/m <sup>3</sup> | 39                 | 34        | 37        |
| <b>Energie</b>                                |                   |                    |           |           |
| Gesamtstromverbrauch Flughafen                | MWh/a             | 165'921            | 158'413   | 147'448   |
| <b>Gewässerschutz</b>                         |                   |                    |           |           |
| Wasserverbrauch Flughafen                     | m <sup>3</sup> /a | 1'015'729          | 1'012'525 | 1'007'605 |
| <b>Abfallwirtschaft</b>                       |                   |                    |           |           |
| Gesamtmenge Abfall am Flughafen               | t/a               | 25'313             | 23'335    | 21'202    |

<sup>1)</sup> Daten 2000 provisorisch

Ende April publiziert die Unique ihren Umweltbericht 2000 (in deutsch und englisch), in dem ausführlich Programme, Ziele und Zahlen aus dem Umweltbereich dargestellt werden.

### Umwelt

Das Umweltmanagementsystem ist weiter im Aufbau und eine Zertifizierung wird auf Ende dieses Jahres angestrebt. Innerhalb des Umweltdatenmanagements konnten wichtige Teile der Datenbank in Betrieb genommen werden. Der Umweltbericht wird wie viele andere Umweltinformationen, über das Internet zur Verfügung stehen. Eine Reihe von Umweltveranstaltungen wie Oeko-Rundfahrten, Vorlesungen oder Referate zeigte das allgemeine Interesse an den Umweltsarbeiten am Flughafen Zürich. Im Rahmen von Consulting-Aktivitäten konnten einige kleinere Aufträge für ausländische Flughäfen im Bereich Lufthygiene bearbeitet werden.

### Lufthygiene

Ein Schwergewicht des Umweltschutzes lag in der Strategieplanung für die Lufthygiene. Im Besonderen geht es darum, das Emissionsinventar noch präziser erstellen zu können und damit Grundlagen für zuverlässige Ausbreitungsrechnungen der Luftbelastung zur Verfügung zu haben. Im Weiteren wurde an der Vorbereitung zur Umsetzung der beschlossenen, respektive in der Baukonzession Midfield verfügten Massnahmen gearbeitet. Dazu sind bei vielen Themen internationale Abstimmungen und Entwicklungen notwendig, bei denen sich die Unique intensiv beteiligt.

### Fluglärm

Das Thema Fluglärm war vorwiegend bestimmt durch die Sperrung der Westpiste 10/28, welche vorübergehend ein verändertes Abflugregime zur Folge hatte. Weitere markante Ereignisse waren die Einführung der Lärmgrenzwerte durch den Bundesrat sowie deren nachfolgende Nichtanwendung durch das Bundesgericht, die abgeschlossene Revision des bestehenden Lärmgebührenmodells auf dem Flughafen Zürich, die Kündigung des Überflugabkommens mit Deutschland sowie die Neuerungen im Bereich des Europäischen Luftstrassennetzes (Projekt CIL0), welche zusammen mit dem generellen Wachstum des Flugverkehrs bei vielen Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Stadt- und Gemeindebehörden Proteste auslösten. Das Schallschutzprogramm 2010 wurde mit dem Pilotprojekt Oberglatt offiziell gestartet. In den nächsten Jahren werden im Rahmen dieses Programms in den am meisten von Fluglärm belasteten Gemeinden rund um den Flughafen Schallschutzsanierungen vorangetrieben.

### Ressourcen

Im Zusammenhang mit dem Umweltmanagementsystem hat die Unique die reine Entsorgung weiter in Richtung Kreislaufkonzept entwickelt. So sollen durch verursachergerechte Verrechnungen (Weiterentwicklung beim Abwasser und beim Abfall) Anreize zur Ressourcenschonung geschaffen werden. Umsetzungsarbeiten erfolgten ebenfalls im Bereich Energiemanagement zur Sicherstellung der Ziele in der Grossverbrauchervereinbarung mit der Baudirektion des Kantons Zürich.

## Direkt von Zürich aus angeflogene Flughäfen

### Linienverkehr Sommer 2000

|                      |                        |                           |                                |
|----------------------|------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| <b>Europa</b>        | Leipzig                | Stuttgart                 | Dubai                          |
| Ajaccio              | Linz                   | Thessaloniki              | Erivan                         |
| Alicante             | Lissabon               | Tirana                    | Hongkong                       |
| Amsterdam            | Ljubljana              | Turin                     | Izmir                          |
| Athen                | London (Heathrow)      | Valencia                  | Jeddah                         |
| Barcelona            | London (Gatwick)       | Venedig                   | Karachi                        |
| Basel                | London (City)          | Warschau                  | Kuala Lumpur                   |
| Belgrad              | London (Luton)         | Wien                      | Male                           |
| Bergamo              | London (Stansted)      | Zagreb                    | Manila                         |
| Berlin (Tegel)       | Lugano                 | <b>Afrika</b>             | Muskat                         |
| Bilbao               | Luxemburg              | Abidjan                   | Osaka                          |
| Birmingham           | Lyon                   | Accra                     | Riyadh                         |
| Bologna              | Madrid                 | Agadir                    | Saigon (Ho Chi Min City)       |
| Bremen               | Mailand                | Benghazi                  | Schanghai                      |
| Brüssel              | Malaga                 | Dar es Salaam             | Seoul                          |
| Budapest             | Malta                  | Djerba                    | Singapore                      |
| Bukarest             | Manchester             | Douala                    | Taipei                         |
| Cagliari             | Marina di Campo (Elba) | Hurghada                  | Teheran                        |
| Catania              | Marseille              | Johannesburg              | Tel Aviv                       |
| Dresden              | Moskau                 | Kairo                     | Tiflis                         |
| Dortmund             | München                | Kinshasa                  | Tokio                          |
| Dublin               | Münster                | Lagos                     | <b>Zentral- und Südamerika</b> |
| Düsseldorf           | Nizza                  | Libreville                | Buenos Aires                   |
| Edinburg             | Nürnberg               | Luxor                     | Puerto Plata                   |
| Eindhoven            | Ohrid                  | Mahe                      | Punta Cana                     |
| Faro                 | Olbia                  | Malabo                    | Rio de Janeiro                 |
| Frankfurt            | Oslo                   | Marrakesch                | Santiago de Chile              |
| Genf                 | Paderborn              | Mauritius                 | Sao Paulo                      |
| Genua                | Palma de Mallorca      | Nairobi                   | <b>Nordamerika</b>             |
| Göteborg             | Paphos                 | Sal (Kapverdische Inseln) | Atlanta                        |
| Gran Canaria         | Paris (CDG)            | Sharm el Sheikh           | Boston                         |
| Graz                 | Paris (ORY)            | Tozeur                    | Chicago                        |
| Guernsey             | Pisa                   | Tripoli                   | Cincinnati                     |
| Hamburg              | Porto                  | Tunis                     | Dallas                         |
| Hannover             | Prag                   | Yaounde                   | Los Angeles                    |
| Helsinki             | Pristina               | <b>Asien</b>              | Miami                          |
| Ibiza                | Rom                    | Abu Dhabi                 | Montreal                       |
| Innsbruck            | Rostock                | Ankara                    | New York                       |
| Istanbul             | Rotterdam              | Baku                      | Newark                         |
| Jersey               | Salzburg               | Bangkok                   | San Francisco                  |
| Keflavik             | Santiago de Compostela | Beijing                   | Toronto                        |
| Kiew                 | Sarajevo               | Beirut                    | Washington                     |
| Klagenfurt           | Shannon                | Bombay                    |                                |
| Köln                 | Sion                   | Colombo                   |                                |
| Kopenhagen           | Skopje                 | Dehli                     |                                |
| Krakau               | Sofia                  |                           |                                |
| La Mole (St. Tropez) | Split                  |                           |                                |
| Larnaca              | Stockholm              |                           |                                |
|                      | St. Petersburg         |                           |                                |

### Angeflogene Flughäfen und Länder

|                                | Städte     | Länder    |
|--------------------------------|------------|-----------|
| <b>Europa</b>                  | <b>105</b> | <b>34</b> |
| <b>Afrika</b>                  | <b>25</b>  | <b>17</b> |
| <b>Asien</b>                   | <b>30</b>  | <b>22</b> |
| <b>Nordamerika</b>             | <b>13</b>  | <b>2</b>  |
| <b>Zentral- und Südamerika</b> | <b>6</b>   | <b>4</b>  |
| <b>Total</b>                   | <b>179</b> | <b>79</b> |

finanzbericht

## Grundsätze der Rechnungslegung

### 1. Allgemeines

Die Flughafen Zürich AG entstand rechnungslegungsmässig per 1.1.2000 aus dem Zusammenschluss der Flughafen Immobilien Gesellschaft (FIG) und der Flughafendirektion Zürich (FDZ), welche Teil der Zürcher Staatsrechnung war. Die Flughafen Zürich AG ist von der Struktur her kein Konzern und veröffentlicht damit keinen Konzernabschluss. Der Einzelabschluss wird wie folgt präsentiert:

#### Teil 1, Einzelabschluss gemäss IAS

Der Einzelabschluss gemäss IAS erfolgt – mit Ausnahme der fehlenden Segmentberichterstattung – in Übereinstimmung mit den International Accounting Standards (IAS), welche durch das International Accounting Standard Committee (IASC) herausgegeben werden.

Der als pro forma Darstellung bezeichnete Vorjahresvergleich im IAS-Abschluss beruht auf den Jahresrechnungen 1999 der FIG und der FDZ. Diese Jahresrechnungen wurden auf das IAS-Regelwerk umgeschrieben und zusammengefasst. Im Emissionsprospekt für die Aktienplatzierung ist diese zusammengefasste Jahresrechnung als «Historical Combined Financial Statements» bezeichnet. Die Verschmelzung der FIG und der FDZ erfolgte auf den 1.1.2000; sie ist im IAS-Abschluss nach den Regeln des Merger Accounting (IAS 22) als Purchase Methode dargestellt (vgl. Abschnitt «Auswirkungen des Reverse Take Over per 1.1.2000» in den Erläuterungen zum Einzelabschluss gemäss IAS). Bilanzstichtag für den Vorjahresvergleich ist daher der 1.1.2000 und nicht der 31.12.1999.

Im Rahmen der rückwirkenden Einführung von IAS wurden folgende IAS Standards vorzeitig für das Jahr 1999 angewendet, obwohl diese erst für spätere Rechnungsperioden in Kraft getreten sind: IAS 22 (überarbeitet), IAS 36, IAS 37, IAS 38.

#### Teil 2, Einzelabschluss gemäss Handelsrecht

Der Einzelabschluss nach Handelsrecht entspricht den Vorschriften des Obligationenrechts (OR). Dieser Abschluss dient für aktienrechtliche und steuerliche Belange.

Die Vorjahreszahlen entsprechen der Jahresrechnung per 31.12.1999 der FIG, weil in der juristischen Betrachtungsweise die FIG die Rechtsvorgängerin der Flughafen Zürich AG ist.

### 2. Rechnungslegungsgrundsätze (Einzelabschluss gemäss IAS)

#### Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post- und Bankguthaben und kurzfristige Geldanlagen mit Fälligkeiten innerhalb der nächsten 90 Tage. Kassenbestände, Post- und Bankguthaben werden zum Nominalwert, kurzfristige Geldanlagen zum Nominalwert plus aufgelaufene Marchzinsen bilanziert.

#### Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nominalwert abzüglich der notwendigen Wertberichtigungen für uneinbringliche Forderungen bewertet. Für erkennbare Risiken werden Einzelwertberichtigungen gebildet, allgemeine Risiken werden durch eine Pauschalwertberichtigung abgedeckt, wobei man sich hier auf Erfahrungswerte stützt.

#### Warenlager

Dieses umfasst vorwiegend Betriebsstoffe sowie für den Unterhalt und für Reparaturen der Sachanlagen dienendes Verbrauchsmaterial, welches zu Anschaffungskosten bzw. dem tieferen Marktwert bilanziert wird.

#### Mobile Sachanlagen, Hoch- und Tiefbauten

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen. In den Anschaffungskosten enthalten sind die während der Bauphase entstandenen Fremdfinanzierungskosten, welche bis zum Zeitpunkt des Nutzenantritts resp. Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage aktiviert werden. Ebenfalls aktiviert werden Eigenleistungen, sofern diese klar identifizierbar sind und der Sachanlage zugeordnet werden können. Die vom Kanton am 31.12.1999 eingebrachten Sachanlagen enthalten keine solchen aktivierten Leistungen, da ein Restatement für die Gesellschaft einen unverhältnismässigen Aufwand bedeutet hätte (siehe «IAS-Rahmenkonzept für die Aufstellung und Darstellung von Abschlüssen»: Absatz 44 – «Abwägung von Nutzen und Kosten»). Ab dem 1.1.2000 werden sämtlichen Bauten in Arbeit die anteiligen Fremdfinanzierungskosten und Eigenleistungen angerechnet. Die Anlagen werden über deren geschätzte Nutzungsdauer linear zu Lasten der Erfolgsrechnung abgeschrieben.

Periodische Unterhalts- und Renovationsaufwendungen werden der Erfolgsrechnung belastet, ausgenommen sind Aufwendungen mit wertvermehrender Art, welche aktiviert und über die Restnutzungsdauer abgeschrieben werden.

Die Nutzungsdauer der einzelnen Kategorien betragen

|                        |                   |
|------------------------|-------------------|
| Hochbauten             | bis max. 30 Jahre |
| Tiefbauten             | bis max. 20 Jahre |
| Mobilien und Fahrzeuge | 3 bis 20 Jahre    |

Für Pisten und Rollwege wurde eine Überprüfung der Nutzungsdauer vorgenommen. In diesem Zusammenhang wurde die maximale Abschreibungsdauer für einen Teil der Tiefbauten von 20 Jahre auf 30 Jahre angehoben (erfolgswirksam ab Geschäftsjahr 2000).

#### **Zuwendungen der öffentlichen Hand (Bundesbeiträge)**

Zuwendungen für Investitionen werden über die gleiche Nutzungsdauer wie die subventionierte Investition aufgelöst. Die Erfassung in der Erfolgsrechnung erfolgt als Ausgleichsposten zu den Abschreibungen.

Sämtliche erhaltenen Bundesbeiträge sind à fonds perdu Beiträge und es besteht keinerlei Rückzahlungspflicht der Gesellschaft. – Bei den bilanzierten Bundesbeiträgen handelt es sich um Beiträge, welche vor dem Jahr 1989 ausgerichtet worden sind.

#### **Bauten in Arbeit**

Die Position Bauten in Arbeit umfasst Investitionen in noch nicht abgerechnete Bauprojekte. Nach der Abrechnung der Projekte werden diese den einzelnen Sachanlagekategorien zugeteilt. Bereits genutzte Objekte, welche unter der Position Bauten in Arbeit bilanziert sind, werden ab Beginn der Nutzung abgeschrieben.

#### **Grundstücke**

Das gesamte Flughafenareal von 8'150'100 m<sup>2</sup> ist gemäss einem flughafeninternen Raster in einzelne Grundstücke eingeteilt, die unterschiedlich bewertet werden. Für die Bewertung wird nebst verschiedenen flughafenspezifischen Kriterien, wie die Intensität der baulichen Nutzungsmöglichkeiten, auch die Entwicklung der Bodenpreise in der Region berücksichtigt. Die mit Hochbauten bebaubaren oder überbauten, mit Industrieland vergleichbaren Grundstücke bilden 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. In Berücksichtigung dieses Rasters ergeben sich Landwerte von 675 Franken pro m<sup>2</sup> für intensiv nutzbare Grundstücke bis zu zwei Franken je Quadratmeter für Naturschutzgebiet.

#### **Immaterielle Anlagen und Computer Software**

Goodwill aus Zusammenschlüssen werden aktiviert und über die geschätzte Nutzungsdauer, jedoch maximal über 20 Jahre, linear abgeschrieben. Kosten im Zusammenhang mit der Entwicklung und Implementierung von Computersoftware werden normalerweise in dem Jahr der Erfolgsrechnung belastet, in dem sie entstehen. Sofern es sich jedoch um ein klar abgegrenztes Projekt handelt, bei dem die Unternehmung einen klar identifizierbaren zukünftigen Nutzen hat, werden die direkt zurechenbaren externen Kosten aktiviert, sofern der daraus entstehende zukünftige Nutzen diese übersteigt.

Ansonsten werden Immaterielle Anlagen zum Anschaffungswert abzüglich der betriebsnotwendigen Abschreibungen bilanziert. Die Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode.

#### **Finanzanlagen**

Die Finanzanlagen bestehen aus nicht konsolidierten Beteiligungen und übrigen Finanzanlagen. Die Beteiligungen wurden zu Buchwerten eingesetzt, da die Equity-Methode einen nur unwesentlichen Einfluss auf das Resultat aufweisen würde.

#### **Anleihen**

Anleihen werden zum Nominalwert bilanziert. Diskonts, Agios und Ausgabekosten werden über die Laufzeit amortisiert.

#### **Rückstellungen**

Rückstellungen werden aufgrund wahrscheinlicher Verpflichtungen, welche Ereignisse vor dem Bilanzstichtag betreffen, gebildet. Der damit verbundene Abfluss von Vermögenswerten ist wahrscheinlich und kann verlässlich abgeschätzt werden.

#### **Zukünftige Verpflichtungen für Lärmschutzmassnahmen und formelle Enteignungen/Airport of Zurich Noise Fund (AZNF)**

Aufgrund der im Geschäftsjahr 2000 gültigen Lärmgrenzwerte ist die Gesellschaft davon ausgegangen, dass für Lärmschutzmassnahmen und formelle Enteignungen wegen übermässiger Fluglärmwirkung in den nächsten 10 bis 15 Jahren Kosten von rund 650 Mio. CHF anfallen werden. Die Refinanzierung dieser künftig entstehenden Ansprüche für Schallschutz-

massnahmen (Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz USG) Art.20; Auflage der Rahmen- und Baukonzession zur 5. Bauetappe) und für formelle Enteignungen (Art. 679 und 684 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches ZGB) ist über die lärmabhängige Landtaxe und einen speziellen Zuschlag auf den Passagiergebühren gewährleistet.

Nachdem das Bundesgericht mit Entscheid vom Dezember 2000 die vom Bundesrat im Frühjahr 2000 festgelegten Lärmgrenzwerte als ungültig erklärt hat und der Bundesrat die Grenzwerte nochmals neu festzulegen hat, ist davon auszugehen, dass diese neuen Grenzwerte tiefer sein werden als die im Jahr 2000 gültigen. Eine solche Reduktion der Grenzwerte würde zu höheren Kosten für Lärmschutzmassnahmen und formelle Enteignungen führen. Die Flughafen Zürich AG würde solch höhere Kosten über erhöhte Gebühren refinanzieren.

Sämtliche im Zusammenhang mit Lärm stehenden Kosten wie auch alle entsprechenden Erträge werden ab dem 1.1.2000 durch die Gesellschaft über den Airport of Zurich Noise Fund (AZNF) abgewickelt. Der AZNF ist keine eigenständige juristische Einheit, sondern eine spezielle Rechnung innerhalb der Flughafen Zürich AG. Lärmrelevante Kosten und Erträge haben damit keinen Einfluss auf die Erfolgsrechnung der Gesellschaft. Ein allfälliger Überschuss bei der Auflösung des Fonds muss gemäss den Bestimmungen des Reglementes zurückerstattet werden. Der Saldo der kumulierten Einnahmen resp. Ausgaben wird in der Bilanz ausgewiesen. Allfällig überschüssige flüssige Mittel sind zur freien Verfügung der Gesellschaft und werden im ordentlichen Cash Management bewirtschaftet. Die Situation des Fonds per 31.12.2000 ist unter Ziffer 11) der Erläuterungen dargestellt.

### **Steuern (IAS 12)**

Die Steuern enthalten die Ertragssteuern für die laufend zu versteuernden Erträge sowie die latenten Steuern. Die laufenden Ertragssteuern werden verursachungsgemäss erfasst und basieren auf dem steuerbaren Gewinn der Berichtsperiode. Der Steueraufwand wird nach der Balance Sheet Liability Methode erfasst, wobei die latenten Steuern zum mutmasslich zu erwartenden anwendbaren Steuersatz auf den ertragssteuerwirksamen zeitlichen Differenzen, welche zwischen den Steuerbilanz- und den IAS-Bilanzwerten bestehen, ermittelt werden. Latente Steueraktiven werden nur gebildet, wenn deren zukünftige Realisierung wahrscheinlich ist.

### **Segmentberichterstattung (IAS 14)**

Die Gesellschaft ist in fünf verschiedenen primären strategischen Geschäftsfeldern tätig, welche als Fluggesellschaften, Passagiere, Fracht, Kommerz, Beratungen und Dienstleistungen, abgebildet sind. Da die Gesellschaft ausschliesslich in Zürich-Kloten tätig ist, entspricht die Jahresrechnung der geographischen Segmentberichterstattung.

Das Informationssystem der Gesellschaft ist im Aufbau begriffen und lässt eine aussagekräftige Segmentsberichterstattung noch nicht zu.

### **Leasing (IAS 17)**

Finanzierungsleasing: Finanzierungsleasingverträge werden bilanziert, sofern Risiken und Nutzen bei Vertragsabschluss mehrheitlich an die Gesellschaft übergehen. Die Leasingraten werden in Zinsaufwand und Tilgungsbetrag nach der Annuitätsmethode aufgeteilt. Die Abschreibung der Leasinggegenstände erfolgt über die geschätzte Nutzungs- oder kürzere Leasingdauer. Operatives Leasing: Erträge und Aufwendungen für operatives Leasing werden über die Erfolgsrechnung erfasst.

### **Fremdwährungen (IAS 21)**

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden zu dem am Transaktionstag gültigen Wechselkurs in CHF umgerechnet und erfasst. Kursdifferenzen, welche aus der Abwicklung oder durch Neubewertung der Fremdwährungsposition am Bilanzstichtag entstehen, werden in der Erfolgsrechnung erfasst. Für die Jahre 1999 und 2000 waren keine massgeblichen Transaktionen in Fremdwährungen zu verzeichnen.

### **Finanzierung und diesbezügliche Risiken (IAS 32)**

Ausserbilanzgeschäfte: Die Gesellschaft verwendet mit Ausnahme des im Anhang zum Abschluss dargestellten Zinsswap keine derivativen Finanzinstrumente. Währungsrisiko: Praktisch sämtliche Transaktionen erfolgen in Schweizer Franken. Kreditrisiken: Das Kreditrisiko bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist beschränkt, weil der Kundenstamm aus einer Vielzahl von Kunden besteht, die in unterschiedlichen Branchen tätig sind. Allerdings ist der Geschäftsverkehr mit der SAirGroup derart umfangreich, dass ein Klumpenrisiko besteht. Es ist bekannt, dass sich die SAirGroup derzeit in einer schwierigen finanziellen Lage befindet. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der Unique sind indessen der Überzeugung, dass es der SAirGroup unter neuer Leitung gelingt, diesen Engpass zu überwinden. Besondere Wertberichtigungen auf den Forderungen (gegenüber der SAirGroup) erscheinen daher nicht erforderlich.

### **Wertbeeinträchtigungen (IAS 36)**

Im Rahmen der Abschlussarbeiten wird jeweils festgestellt, ob es Anhaltspunkte für Wertbeeinträchtigungen im Sinne von IAS 36 gebe. Eine solche liegt dann vor, wenn die Buchwerte der Aktiven durch die Nutzwerte nicht mehr gedeckt sind. Eine allfällige Werteinbusse ist nach IAS 36 dem Periodenergebnis zu belasten.

**Erfolgsrechnung für die Jahre 2000 und 1999**  
**(Einzelabschluss gemäss IAS)**  
(CHF in Tausend)

|                                      | Erläuterungen | 2000           | 1999 <sup>1)</sup> |
|--------------------------------------|---------------|----------------|--------------------|
| Erlös aus Lieferungen und Leistungen |               |                |                    |
| Aviation-Erträge                     |               | 251'207        | 234'017            |
| Non-Aviation-Erträge                 |               | 271'636        | 242'281            |
| Debitorenverluste                    |               | (292)          | (39)               |
| <b>Total Erträge</b>                 | <b>(1)</b>    | <b>522'551</b> | <b>476'259</b>     |
| Personalaufwand                      | (2)           | (112'121)      | (100'039)          |
| Abschreibungen und Amortisation      | (7)           | (109'611)      | (90'159)           |
| Polizei und Sicherheit               |               | (69'735)       | (64'542)           |
| Unterhalt und Material               |               | (31'961)       | (28'936)           |
| Verkauf, Marketing, Verwaltung       |               | (21'505)       | (17'603)           |
| Energie und Abfall                   |               | (16'931)       | (17'902)           |
| Andere Betriebskosten                | (3)           | (16'796)       | (21'304)           |
| Andere Aufwendungen / Erträge        | (4)           | (430)          | (748)              |
| <b>Gewinn vor Zinsen und Steuern</b> |               | <b>143'461</b> | <b>135'026</b>     |
| Finanzaufwand/-ertrag                | (5)           | (30'235)       | (31'960)           |
| <b>Gewinn vor Steuern</b>            |               | <b>113'226</b> | <b>103'066</b>     |
| Steuern auf Erträgen                 | (6)           | (23'444)       | (6'784)            |
| <b>Gewinn</b>                        |               | <b>89'782</b>  | <b>96'282</b>      |
| Gewinn je Aktie                      | CHF           | 18.29          | 19.60              |
| <sup>1)</sup> Pro Forma Rechnung     |               |                |                    |

**Bilanz per 31. Dezember 2000 und 1. Januar 2000**  
**(Einzelabschluss gemäss IAS)**  
(CHF in Tausend)

|                                                              | Erläuterungen | 31.12.00         | 01.01.00 <sup>1)</sup> |
|--------------------------------------------------------------|---------------|------------------|------------------------|
| <b>Aktiven</b>                                               |               |                  |                        |
| Mobile Sachanlagen                                           | (7)           | 148'459          | 169'826                |
| Hochbauten, Tiefbauten                                       | (7)           | 2'866'625        | 2'639'635              |
| Grundstücke                                                  | (7)           | 110'511          | 100'000                |
| Bauten in Arbeit                                             | (7)           | 691'068          | 454'037                |
| Immaterielle Anlagen                                         | (7)           | 26'954           | 23'133                 |
| Finanzanlagen                                                | (8)           | 4'175            | 2'175                  |
| <b>Bruttoinvestitionen</b>                                   | (7)           | <b>3'847'792</b> | <b>3'388'806</b>       |
| Kumulierte Abschreibungen                                    | (7)           | (1'806'727)      | (1'728'971)            |
| Zuwendungen der öffentlichen Hand (vor 1989)                 | (7)           | (32'386)         | (37'981)               |
| <b>Anlagevermögen</b>                                        |               | <b>2'008'679</b> | <b>1'621'854</b>       |
| Warenlager                                                   |               | 2'247            | 1'937                  |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                   | (9)           | 67'197           | 63'902                 |
| Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen                 | (10)          | 75'264           | 29'044                 |
| Airport of Zurich Noise Fund                                 | (11)          | 2'720            | 0                      |
| Flüssige Mittel                                              |               | 4'091            | 7'595                  |
| <b>Umlaufvermögen</b>                                        |               | <b>151'519</b>   | <b>102'478</b>         |
| <b>Total Aktiven</b>                                         |               | <b>2'160'198</b> | <b>1'724'332</b>       |
| <b>Passiven</b>                                              |               |                  |                        |
| Aktienkapital                                                | (12)          | 245'615          | 245'615                |
| Kapitalreserven                                              |               | 344'674          | 355'707                |
| Eigene Aktien                                                |               | (4'858)          | 0                      |
| Gewinnreserven                                               |               | 346'057          | 272'120                |
| <b>Eigenkapital</b>                                          |               | <b>931'488</b>   | <b>873'442</b>         |
| Anleihen                                                     | (13)          | 625'000          | 475'000                |
| Übriges langfristiges Fremdkapital                           | (14)          | 0                | 9'900                  |
| Verpflichtungen für Vorsorgeeinrichtungen                    | (15)          | 6'089            | 4'836                  |
| Verpflichtungen für latente Steuern                          | (16)          | 85'641           | 79'869                 |
| <b>Langfristiges Fremdkapital</b>                            |               | <b>716'730</b>   | <b>569'605</b>         |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen             | (17)          | 53'612           | 59'726                 |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten                         | (18)          | 376'200          | 179'100                |
| Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen | (19)          | 58'415           | 41'586                 |
| Steuerverpflichtungen                                        |               | 23'753           | 873                    |
| <b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>                            |               | <b>511'980</b>   | <b>281'285</b>         |
| <b>Total Fremdkapital</b>                                    |               | <b>1'228'710</b> | <b>850'890</b>         |
| <b>Total Passiven</b>                                        |               | <b>2'160'198</b> | <b>1'724'332</b>       |

<sup>1)</sup> nach Vollzug des Reverse Take Over per 1.1.2000. Siehe Erläuterungen zum Einzelabschluss gemäss IAS.

**Eigenkapitalnachweis**  
**(Einzelabschluss gemäss IAS)**  
 (CHF in Tausend)

|                              | Aktienkapital  | Eigene Aktien  | Kapitalreserven | Gewinnreserven | Eigenkapital   |
|------------------------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|
| <b>Bilanz per 31.12.1999</b> | <b>245'615</b> | <b>0</b>       | <b>191'707</b>  | <b>272'119</b> | <b>709'441</b> |
| Reverse Take Over            |                |                | 164'000         |                | 164'000        |
| <b>Bilanz per 1.1.2000</b>   | <b>245'615</b> | <b>0</b>       | <b>355'707</b>  | <b>272'119</b> | <b>873'441</b> |
| Dividendenzahlung 1999       |                |                |                 | (7'700)        | (7'700)        |
| Emissionsabgabe              |                |                | (10'674)        |                | (10'674)       |
| Erwerb eigene Aktien         |                | (5'217)        |                 |                | (5'217)        |
| Abgabe eigene Aktien         |                | 359            | (359)           |                | 0              |
| Veränderung Steuersatz       |                |                |                 | (8'144)        | (8'144)        |
| Gewinn 2000                  |                |                |                 | 89'782         | 89'782         |
| <b>Bilanz per 31.12.2000</b> | <b>245'615</b> | <b>(4'858)</b> | <b>344'674</b>  | <b>346'057</b> | <b>931'488</b> |

**Geldflussrechnung**  
**(Einzelabschluss gemäss IAS)**  
(CHF in Tausend)

|                                                                                          | 2000             | 1999 <sup>1)</sup> |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------|
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern                                                          | 143'461          | 135'027            |
| Nettogutschrift Airport of Zurich Noise Fund <sup>2)</sup>                               | (2'130)          | 0                  |
| <b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Nettogutschrift AZNF</b>                             | <b>141'331</b>   | <b>135'027</b>     |
| Abschreibungen/Amortisation auf                                                          |                  |                    |
| Hoch- und Tiefbauten                                                                     | 100'496          | 86'762             |
| Mobile Sachanlagen                                                                       | 9'846            | 8'010              |
| Immaterielle Anlagen                                                                     | 4'864            | 227                |
| Auflösung von Bundesbeiträgen                                                            |                  |                    |
| Hoch- und Tiefbauten                                                                     | (5'589)          | (6'063)            |
| Mobile Sachanlagen                                                                       | (6)              | (6)                |
| Zu- (-)/Abnahme (+) Umlaufvermögen ohne flüssige Mittel und Airport of Zurich Noise Fund | (49'825)         | 13'596             |
| Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 2'809            | 6'595              |
| Zu- (+)/Abnahme (-) Personalvorsorgeverpflichtungen                                      | 1'253            | 0                  |
| Aktivierete Fremdkapitalkosten                                                           | 4'818            | 1'483              |
| Geldfluss aus Steuern                                                                    | (2'935)          | (3'086)            |
| <b>Geldfluss aus Geschäftstätigkeit</b>                                                  | <b>207'062</b>   | <b>242'545</b>     |
| Investitionen in Sachanlagen:                                                            |                  |                    |
| Grundstücke                                                                              | (10'511)         | 0                  |
| Bauten in Arbeit                                                                         | (477'401)        | (157'581)          |
| Mobile Sachanlagen                                                                       | (2'704)          | (11'694)           |
| Immaterielle Anlagen                                                                     | (3'820)          | (1'133)            |
| Abgänge von Sachanlagen:                                                                 |                  |                    |
| Mobile Sachanlagen                                                                       | 0                | 1'536              |
| Investitionen in Finanzanlagen                                                           | (2'000)          | (2'175)            |
| Zinseinnahmen                                                                            | 279              | 62                 |
| <b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>                                               | <b>(496'157)</b> | <b>(170'985)</b>   |
| Erhöhung Bankkredit                                                                      | 47'100           | 21'800             |
| Aufnahme Anleihe                                                                         | 300'000          | 0                  |
| Nettozahlungen Airport of Zurich Noise Fund <sup>2)</sup>                                | (590)            | 0                  |
| Rückzahlung Kapitalschuld an den Kanton Zürich                                           | (9'663)          | (50'620)           |
| Rückzahlung übrige langfristige Schulden                                                 | (237)            | 0                  |
| Emissionsabgabe aus Aktienkapitalerhöhung                                                | (10'674)         | 0                  |
| Dividendenzahlung für Vorjahr                                                            | (7'700)          | (7'700)            |
| Erwerb Eigene Aktien                                                                     | (5'217)          | 0                  |
| Zinszahlungen                                                                            | (27'428)         | (32'660)           |
| <b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>                                              | <b>285'591</b>   | <b>(69'180)</b>    |
| <b>Zu-/Abnahme flüssige Mittel</b>                                                       | <b>(3'504)</b>   | <b>2'380</b>       |
| Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr                                             | 7'595            | 5'215              |
| Zu-/Abnahme flüssige Mittel                                                              | (3'504)          | 2'380              |
| <b>Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr</b>                                        | <b>4'091</b>     | <b>7'595</b>       |
| Zusammensetzung der flüssigen Mittel                                                     |                  |                    |
| Kassenbestände, Post- und Bankguthaben                                                   | 3'680            | 7'437              |
| Kurzfristige Geldanlagen fällig innerhalb 90 Tagen                                       | 411              | 158                |
| <b>Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr</b>                                        | <b>4'091</b>     | <b>7'595</b>       |

1) Pro Forma Rechnung

2) Siehe Ziffer 11) der Erläuterungen

## Erläuterungen zum Einzelabschluss gemäss IAS

Die auf den 01.01.2000 vollzogene Zusammenführung der FIG und der FDZ erfolgte im IAS-Abschluss nach den Regeln der Purchase Methode. Dies verlangt, dass Vermögensgegenstände nicht zu Anschaffungswerten, sondern zu Verkehrswerten eingebracht werden. Die Auswirkungen dieser Bewertungsmassnahmen, die nur den Abschluss gemäss IAS betreffen, sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

### Auswirkungen des Reverse Take Over per 01.01.2000

(CHF in Millionen)

|                                          | 31.12.1999<br>Vor Reverse<br>Take Over | Per 01.01.2000<br>Reverse Take<br>Over | 01.01.2000<br>Nach Reverse<br>Take Over |
|------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>Anlagevermögen</b>                    | <b>1'414</b>                           | <b>208</b>                             | <b>1'622</b>                            |
| <b>Umlaufvermögen</b>                    | <b>102</b>                             | <b>0</b>                               | <b>102</b>                              |
| <b>Total Aktiven</b>                     | <b>1'516</b>                           | <b>208</b>                             | <b>1'724</b>                            |
| <b>Eigenkapital</b>                      | <b>709</b>                             | <b>164</b>                             | <b>873</b>                              |
| Aktienkapital                            | 246                                    | 0                                      | 246                                     |
| Kapital- und Gewinnreserven              | 463                                    | 164                                    | 627                                     |
| <b>Fremdkapital</b>                      | <b>526</b>                             | <b>44</b>                              | <b>570</b>                              |
| Anleihen/übr. langfristiges Fremdkapital | 490                                    | 0                                      | 490                                     |
| Verpflichtungen latente Steuern          | 36                                     | 44                                     | 80                                      |
| <b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>        | <b>281</b>                             | <b>0</b>                               | <b>281</b>                              |
| <b>Total Passiven</b>                    | <b>1'516</b>                           | <b>208</b>                             | <b>1'724</b>                            |

Die im Zuge des Reverse Take Over zu Verkehrswerten eingebrachten Aktiven abzüglich Verbindlichkeiten der Flughafen Immobilien Gesellschaft betrugen CHF 448 Mio. Andererseits belief sich der beim Purchase Accounting nach IAS 22 der FIG beigemessene Unternehmenswert CHF 470 Mio. Daraus ergab sich im IAS-Abschluss ein Goodwill von CHF 22 Mio., der in der Position immaterielle Anlagen enthalten ist. Dieser Betrag wird gleichmässig über 5 Jahre abgeschrieben.

## Erfolgsrechnung

### 1) Erlös aus Lieferungen und Leistungen

| CHF in Tausend                                                         | 2000           | 1999 <sup>1)</sup> |
|------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------|
| Landengebühren                                                         | 97'050         | 91'437             |
| Passagiergebühren                                                      | 145'703        | 134'525            |
| Emissionsgebühren <sup>2)</sup>                                        | 4'974          | 4'862              |
| Parkgebühren                                                           | 3'480          | 3'193              |
| <b>Total Aviation-Erträge</b>                                          | <b>251'207</b> | <b>234'017</b>     |
| Auto Parkgebühren                                                      | 45'198         | 40'654             |
| Konzessionseinnahmen von Detailhandelsgeschäften <sup>3)</sup>         | 23'189         | 21'714             |
| Konzessionseinnahmen von Duty- und Tax-free Läden <sup>3)</sup>        | 27'884         | 22'132             |
| Konzessionseinnahmen aus Restauration <sup>3)</sup>                    | 5'719          | 5'585              |
| Konzessionseinnahmen für Werbeflächen                                  | 5'561          | 3'537              |
| Übrige Konzessionäre (Autovermietung, Taxi, Banken etc.) <sup>3)</sup> | 9'362          | 7'889              |
| <b>Total Kommerzerträge</b>                                            | <b>116'913</b> | <b>101'511</b>     |
| Mieterträge und Pachtzinsen                                            | 83'705         | 82'466             |
| Energie- und Nebenkostenverrechnung                                    | 18'521         | 17'393             |
| Reinigung                                                              | 4'227          | 4'161              |
| Dienstleistungserträge                                                 | 4'625          | 4'976              |
| <b>Total Erträge aus Liegenschaftenbewirtschaftung</b>                 | <b>111'078</b> | <b>108'996</b>     |
| <b>Frachterträge</b>                                                   | <b>8'615</b>   | <b>6'738</b>       |
| Treibstoffgebühren                                                     | 8'292          | 7'702              |
| Kommunikationsdienstleistungen                                         | 2'515          | 3'022              |
| Konferenzzentrum                                                       | 3'659          | 2'742              |
| Aktivierte Eigenleistungen <sup>4)</sup>                               | 5'379          | 3'896              |
| Übrige Dienstleistungen und Diverses                                   | 13'055         | 7'674              |
| Airport of Zurich Noise Fund                                           | 2'130          | 0                  |
| Debitorenverluste                                                      | (293)          | (39)               |
| <b>Total Erträge aus Dienstleistungen</b>                              | <b>34'737</b>  | <b>24'997</b>      |
| <b>Total Non-Aviation Erträge</b>                                      | <b>271'344</b> | <b>242'242</b>     |
| <b>Total Erträge</b>                                                   | <b>522'551</b> | <b>476'259</b>     |

<sup>1)</sup> Pro Forma Rechnung  
<sup>2)</sup> Die im Vorjahr unter dieser Position enthaltene Lärmgebühr von CHF 3'407 ist neu unter andere Aufwendungen und Erträge enthalten.  
<sup>3)</sup> Umgliederung der Vorjahreswerte aufgrund detaillierterer Erhebungen  
<sup>4)</sup> Bei den aktivierten Eigenleistungen handelt es sich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen. Ihre Leistungen werden objektbezogen zugeordnet.

### 2) Personalaufwand

| CHF in Tausend                                                         | 2000           | 1999           |
|------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Löhne und Gehälter                                                     | 90'288         | 82'699         |
| Personalvorsorgekosten für leistungsorientierte Pläne                  | 0              | 6'848          |
| Personalvorsorgekosten für beitragsorientierte Pläne                   | 6'014          | 0              |
| Sozialversicherungsbeiträge                                            | 8'789          | 6'062          |
| Übriger Personalaufwand <sup>1)</sup>                                  | 7'030          | 4'430          |
| <b>Total Personalaufwand</b>                                           | <b>112'121</b> | <b>100'039</b> |
| <b>Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeiter (Stellen):</b> | <b>1'045</b>   | <b>1'017</b>   |

<sup>1)</sup> Spesen neu unter Verwaltungskosten ausgewiesen

Im Jahr 2000 wurde an alle Mitarbeiter(Innen) eine Gratisaktie (in Ausnahmefällen weitere Gratisaktien) abgegeben.

### 3) Andere Betriebskosten

| CHF in Tausend                   | 2000          | 1999          |
|----------------------------------|---------------|---------------|
| Miet- und Benutzungsaufwendungen | 7'599         | 8'146         |
| Sachversicherungen               | 2'213         | 2'129         |
| Kommunikationsaufwendungen       | 2'174         | 2'352         |
| Passagierdienste                 | 1'650         | 1'297         |
| Reinigung durch Dritte           | 1'596         | 3'034         |
| Weitere Betriebskosten           | 1'564         | 4'346         |
| <b>Andere Betriebskosten</b>     | <b>16'796</b> | <b>21'304</b> |

Im Zusammenhang mit den bestehenden Miet- und Leasingverhältnissen sind folgende Bemerkungen anzubringen.

Sämtliche von der Gesellschaft als Mieterin respektive als Vermieterin abgeschlossenen Miet- und Leasingverträge sind als operatives Leasing einzustufen.

Es bestehen folgende nicht kündbare Mietverpflichtungen:

| CHF in Tausend         | 2000   | 1999   |
|------------------------|--------|--------|
| Innerhalb eines Jahres | 2'700  | 2'700  |
| Zwischen 1 und 5 Jahre | 10'125 | 12'825 |

Diese Mietzahlungen im laufenden Geschäftsjahr – inkl. variablen Mietanteilen – beliefen sich auf CHF 2'626 Mio. (1999: CHF 4'353). Ferner besteht ein nicht kündbarer Mietvertrag mit einer Laufzeit bis 31. Dezember 2004, welcher ausschliesslich volumenabhängige Kosten verursacht. Diese betragen im Geschäftsjahr 2000 CHF 4'264 Mio. (1999: CHF 3'920).

Die von der Gesellschaft als Vermieterin abgeschlossenen Mietverträge sind innerhalb eines Jahres kündbar.

### 4) Andere Aufwendungen/Erträge

| CHF in Tausend                       | 2000         | 1999         |
|--------------------------------------|--------------|--------------|
| Andere Erträge                       | 6'440        | 4'887        |
| Andere Aufwendungen                  | (6'870)      | (5'635)      |
| <b>Andere Aufwendungen / Erträge</b> | <b>(430)</b> | <b>(748)</b> |

In den andern Erträgen sind u.a. 2,2 Mio. CHF für ein aperiodisches MWST-Guthaben enthalten.

Die anderen Ausgaben beinhalten u.a. 2,2 Mio. CHF Kosten im Zusammenhang mit dem Listing der Unternehmung am Hauptsegment der Schweizer Börse und dem Secondary Offering vom November 2000. Des weiteren enthält diese Position einen Nettoaufwand von 1,3 Mio. CHF aus der Neudarstellung des Vorsorgeplanes und aus der Berücksichtigung der Kostenfolgen für vorzeitige Pensionierungen (siehe dazu auch Erläuterungen 15) Verpflichtungen für Vorsorgeeinrichtungen).

## 5) Finanzaufwand/-ertrag

| CHF in Tausend                                                             | 2000          | 1999          |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| – Zinsaufwand auf Anleihen                                                 | 28'901        | 22'156        |
| abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit <sup>1)</sup> | (4'818)       | (1'483)       |
| – Zinsaufwand auf Anleihen, netto                                          | 24'083        | 20'673        |
| – Abschreibungen der Emissionskosten und Disagio                           | 1'159         | 845           |
| – Zinsaufwand auf Bankkrediten                                             | 4'150         | 2'595         |
| – Übrige Zinsaufwendungen                                                  | 1'122         | 7'909         |
| <b>Finanzaufwand</b>                                                       | <b>30'514</b> | <b>32'022</b> |
| – Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben                                    | (263)         | (46)          |
| – Dividenertrag aus Wertschriften                                          | (2)           | (2)           |
| – Kursgewinne, Verzugszinsen                                               | (14)          | (14)          |
| <b>Finanzertrag</b>                                                        | <b>(279)</b>  | <b>(62)</b>   |
| <b>Finanzergebnis</b>                                                      | <b>30'235</b> | <b>31'960</b> |

<sup>1)</sup> Die aktivierten Fremdkapitalzinsen wurden im Jahr 2000 mit einem Durchschnittszinssatz von 4,26 % und im Jahr 1999 von 4,0 % errechnet.

## 6) Steuern auf Erträgen

| CHF in Tausend             | 2000          | 1999         |
|----------------------------|---------------|--------------|
| Laufende Steuern           | 25'816        | 3'086        |
| Latente Steuern            | (2'372)       | 3'698        |
| <b>Total Steueraufwand</b> | <b>23'444</b> | <b>6'784</b> |

Der Steueraufwand lässt sich wie folgt analysieren:

| CHF in Tausend                                                     | 2000          | 1999         |
|--------------------------------------------------------------------|---------------|--------------|
| Gewinn vor Steuern                                                 | 113'226       | 103'066      |
| Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz                            | 25'771        | 21'609       |
| Steuereffekt auf Emissionskosten                                   | (2'327)       | 0            |
| Steuereffekt auf nicht steuerbarem Ergebnis der Flughafendirektion | 0             | (14'825)     |
| <b>Total Steueraufwand</b>                                         | <b>23'444</b> | <b>6'784</b> |

Der Gewinn der Flughafendirektion Zürich war im Jahr 1999 nicht steuerpflichtig.

## Bilanz

### 7) Entwicklung Anlagevermögen

| CHF in Tausend                           | Grundstücke    | Tiefbauten     | Hochbauten       | Bauten in Arbeit | Immaterielle Anlagen | Mobile Sachanlagen | Finanzanlagen | Total            |
|------------------------------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|----------------------|--------------------|---------------|------------------|
| <b>Anschaffungswerte</b>                 |                |                |                  |                  |                      |                    |               |                  |
| Schlussbilanz per 31.12.1999             | 100'000        | 575'009        | 1'878'626        | 454'037          | 1'133                | 169'826            | 2'175         | 3'180'805        |
| Reverse Take Over                        | 0              | 0              | 186'000          | 0                | 22'000 <sup>1)</sup> | 0                  | 0             | 208'000          |
| <b>Eröffnungsbilanz per 01.01.2000</b>   | <b>100'000</b> | <b>575'009</b> | <b>2'064'626</b> | <b>454'037</b>   | <b>23'133</b>        | <b>169'826</b>     | <b>2'175</b>  | <b>3'388'805</b> |
| Zugänge                                  | 10'511         | 0              | 0                | 477'381          | 3'820                | 2'704              | 2'000         | 496'416          |
| Abgänge Anlageruf                        | 0              | (16'159)       | (8'815)          | 0                | 0                    | (12'475)           | 0             | (37'450)         |
| Transfers                                | 0              | 8'325          | 243'620          | (240'349)        | 0                    | (11'595)           | 0             | 0                |
| Korrektur aus Vorjahr                    | 0              | (1'785)        | 1'805            | 0                | 0                    | 0                  | 0             | 20               |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2000</b>      | <b>110'511</b> | <b>565'389</b> | <b>2'301'235</b> | <b>691'068</b>   | <b>26'953</b>        | <b>148'459</b>     | <b>4'175</b>  | <b>3'847'791</b> |
| <b>Kumulierte Abschreibungen</b>         |                |                |                  |                  |                      |                    |               |                  |
| Eröffnungsbilanz per 01.01.2000          | 0              | 431'109        | 1'185'644        | 11'237           | 227                  | 100'754            | 0             | 1'728'971        |
| Zugänge Ordentlich                       | 0              | 9'031          | 91'464           | 0                | 4'864                | 9'846              | 0             | 115'205          |
| Abgänge Anlageruf                        | 0              | (16'159)       | (8'815)          | 0                | 0                    | (12'475)           | 0             | (37'450)         |
| Transfers                                | 0              | (1'447)        | 12'684           | (11'237)         | 0                    | 0                  | 0             | 0                |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2000</b>      | <b>0</b>       | <b>422'534</b> | <b>1'280'977</b> | <b>0</b>         | <b>5'091</b>         | <b>98'125</b>      | <b>0</b>      | <b>1'806'726</b> |
| <b>Zuwendungen der öffentlichen Hand</b> |                |                |                  |                  |                      |                    |               |                  |
| Eröffnungsbilanz per 01.01.2000          | 0              | 1'804          | 36'153           | 0                | 0                    | 24                 | 0             | 37'981           |
| Zugänge                                  | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                    | 0                  | 0             | 0                |
| Abgänge                                  | 0              | (316)          | (5'273)          | 0                | 0                    | (6)                | 0             | (5'595)          |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2000</b>      | <b>0</b>       | <b>1'488</b>   | <b>30'880</b>    | <b>0</b>         | <b>0</b>             | <b>18</b>          | <b>0</b>      | <b>32'386</b>    |
| <b>Nettobuchwert per 31.12.2000</b>      | <b>110'511</b> | <b>141'367</b> | <b>989'379</b>   | <b>691'068</b>   | <b>21'863</b>        | <b>50'316</b>      | <b>4'175</b>  | <b>2'008'679</b> |

<sup>1)</sup> Siehe Erläuterungen Seite 71

Für die Gegenstände des Anlagevermögens bestehen keine Finanzierungsleasingverträge.

### 8) Finanzanlagen

| CHF in Tausend                              |                                              | 31.12.2000   | 01.01.2000   |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------|--------------|
| NOVO Business Consultants AG, Bern          | Bet.quote 15% Nom. AK 1,0 Mio. CHF           | 150          | 150          |
| APT Airport Technologies AG, Zurich-Airport | Bet.quote 25% Nom. AK 0.1 Mio. CHF           | 25           | 25           |
| APT Airport Technologies AG, Zurich-Airport | Beteiligungsähnliches Darlehen <sup>1)</sup> | 4'000        | 2'000        |
| <b>Total finanzielles Anlagevermögen</b>    |                                              | <b>4'175</b> | <b>2'175</b> |

<sup>1)</sup> Gesamthaft mit Rangrücktritt

Die NOVO Business Consultants AG erbringt Beratungs- und Informatikdienstleistungen. Die APT Airport Technologies AG bezweckt die technische, betriebliche und kommerzielle Konzeption, Planung, Projektierung, Realisierung und den Betrieb von Kommunikations- und strategischen Bewirtschaftungssystemen an Flughäfen. Bei beiden Beteiligungen handelt es sich um strategische Beteiligungen. Die Verzinsung des Darlehens an die APT Airport Technologies AG erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

## 9) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

| CHF in Tausend                                          | 31.12.2000    | 01.01.2000    |
|---------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto       | 67'926        | 64'344        |
| Wertberichtigung                                        | (729)         | (442)         |
| <b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b> | <b>67'197</b> | <b>63'902</b> |

## 10) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

| CHF in Tausend                                              | 31.12.2000    | 01.01.2000    |
|-------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Aktive Rechnungsabgrenzung                                  | 37'341        | 15'308        |
| Steuerrückforderungen (MWST/VST)                            | 28'448        | 8'597         |
| Agio netto nach Emissionskosten                             | 5'824         | 3'746         |
| Vorauszahlungen an Lieferanten                              | 2'892         | 616           |
| Vorschüsse Zivilschutzersatzabgaben                         | 710           | 697           |
| Sonstige Forderungen                                        | 49            | 80            |
| <b>Total sonstige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen</b> | <b>75'264</b> | <b>29'044</b> |

## 11) Airport of Zurich Noise Fund

Die Anmerkung zu dieser Position ist in den Grundsätzen zur Rechnungslegung unter dem Titel «Zukünftige Verpflichtungen für Lärmschutzmassnahmen und formelle Enteignungen» zu finden.

| CHF in Tausend                                                                            | 31.12.2000     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Saldo Airport of Zurich Noise Fund per 1.1.2000 <sup>1)</sup>                             | 0              |
| Total Lärmgebühren-Erträge                                                                | 11'594         |
| Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen                                      | (12'183)       |
| <b>Nettoergebnis vor operativen Kosten<sup>2)</sup></b>                                   | <b>(589)</b>   |
| Operative Kosten <sup>2)</sup>                                                            | (2'130)        |
| <b>Schuldsaldo Airport of Zurich Noise Fund per 31.12.2000 gegenüber der Gesellschaft</b> | <b>(2'720)</b> |

<sup>1)</sup> Der Airport of Zurich Noise Fund wurde im Geschäftsjahr 2000 gegründet.  
<sup>2)</sup> In der Kapitalflussrechnung werden diese Werte netto und separat ausgewiesen.

## 12) Aktienkapital und Reserven

### Aktienkapital (Nominalwert CHF 50.–)

| Anzahl                                                                                       | Ausgegebene Namenaktien | Eigene Aktien | Aktien im Umlauf |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------|------------------|
| Anfangsbestand 01.01.2000                                                                    | 1'400'000               | 0             | 1'400'000        |
| Ausgabe neuer Namenaktien im Zusammenhang mit der Bildung der Flughafen Zürich AG 01.01.2000 | 3'512'300               | 0             | 4'912'300        |
| Erwerb von eigenen Aktien                                                                    | 0                       | 19'300        | 4'893'000        |
| Abgabe an Mitarbeiter und Dritte                                                             | 0                       | (1'326)       | 4'894'326        |
| <b>Schlussbestand 31.12.2000</b>                                                             | <b>4'912'300</b>        | <b>17'974</b> | <b>4'894'326</b> |

### Eigene Aktien

Die Gesellschaft hat im Jahr 2000 19'300 eigene Aktien im Hinblick auf die Einführung des Bonussystems (wirksam ab 1.1.2001) erworben. Im Geschäftsjahr 2000 wurden keine Zahlungen bzw. Aktien aufgrund dieses Bonussystems vorgenommen. Der Erwerbspreis dieser Aktien (TCHF 5'217) wurde direkt dem Eigenkapital belastet (siehe Eigenkapitalnachweis Seite 69). Im Rahmen der Umsetzung der strategischen Erfolgsposition «Unternehmer sein» hat die Gesellschaft 1'295 Aktien unentgeltlich an ihre Mitarbeiter(Innen) abgegeben. Der Gegenwert wurde den Kapitalreserven belastet und ist somit nicht erfolgswirksam.

### Reserven

Die Reserven unterliegen aus handelsrechtlichen Bestimmungen einer Ausschüttungssperre im Betrag von CHF 127,7 Mio.

### Gewinn pro Aktie

Der Gewinn pro Aktie wurde aus dem Gewinn der Gesellschaft und dem gewichteten Durchschnitt der Anzahl ausstehender Aktien (ausgegebene Aktien abzüglich eigene Aktien) berechnet.

| CHF in Tausend                                     | 2000       | 1999       |
|----------------------------------------------------|------------|------------|
| Den Aktionären zustehender Gewinn                  | 89'781'279 | 96'282'294 |
| Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehende Aktien | 4'909'444  | 4'912'300  |
| Gewinn pro Aktie                                   | 18.29      | 19.60      |

### Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrates
- Mitglieder der Geschäftsleitung

Im Geschäftsjahr 2000 wurden an nahestehende Personen und Gesellschaften die folgenden Vergütungen bezahlt:

| CHF in Tausend                                                                  | 2000   | 1999   |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|
| Verwaltungsrat und Geschäftsleitung (Vergütungen inkl. Sozialleistungen)        | 3'294  | 2'100  |
| Kanton Zürich (Kantonspolizei gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen) | 60'984 | 55'122 |

### Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

Das Aktienkapital des Flughafens Zürich AG beträgt CHF 245'615'000 (verglichen mit CHF 70'000'000 vor dem Zusammenschluss), welches in 4'912'300 registrierte Aktien mit einem Nominalwert von je CHF 50 aufgeteilt ist (vor dem Zusammenschluss 140'000 registrierte Aktien mit einem Nominalwert von CHF 500).

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

|                                               | 2000   | 1999 <sup>1)</sup> |
|-----------------------------------------------|--------|--------------------|
| Öffentliche Hand                              | 57,90% | 50,00%             |
| Private                                       | 3,19%  | 9,82%              |
| Unternehmungen                                | 4,15%  | 10,54%             |
| Pensionskassen                                | 6,14%  | 8,10%              |
| Finanzinstitute                               | 4,72%  | 10,66%             |
| Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre | 23,89% | 10,88%             |
| Anzahl Aktionäre                              | 2'931  | 1'129              |

<sup>1)</sup> Flughafen Immobilien Gesellschaft

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

|                                                            | 2000   | 1999 <sup>1)</sup> |
|------------------------------------------------------------|--------|--------------------|
| Kanton Zürich (Pensionskasse des Kantons Zürich inklusive) | 52,65% | 23,21%             |
| Stadt Zürich (Pensionskasse der Stadt Zürich inklusive)    | 5,36%  | 18,00%             |
| Credit Suisse                                              |        | 7,15%              |

<sup>1)</sup> Flughafen Immobilien Gesellschaft

### 13) Anleihen

| Betrag in CHF                   | Laufzeit     | Zinssatz | Vorzeitige Kündigung | Zinszahlungstermin |
|---------------------------------|--------------|----------|----------------------|--------------------|
| 150'000'000                     | 1995 – 2007  | 5,000%   | Nein                 | 28. September      |
| 175'000'000                     | 1996 – 2006  | 4,625%   | Nein                 | 12. April          |
| 300'000'000                     | 2000 – 2005  | 4,625%   | Nein                 | 5. Juli            |
| <b>625'000'000<sup>1)</sup></b> | <b>Total</b> |          |                      |                    |

<sup>1)</sup> Siehe auch Ziffer 18) kurzfristige Finanzverbindlichkeiten Seite 81

### Zinssatz-Swap

Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos auf dem verzinslichen Fremdkapital hat die Gesellschaft mit der Credit Suisse First Boston International am 21. Juni 2000 eine Vereinbarung für einen Forward starting interest rate Swap über einen Nominalbetrag von CHF 300 Mio. und einer Laufzeit vom 16. März 2001 bis am 16. März 2009 abgeschlossen. Die Gesellschaft tritt dabei als «fixed-rate payer» auf. Der fixe Zinssatz wurde auf 4,68% festgesetzt. Der variable Zinssatz basiert auf dem CHF-LIBOR.

Der Zinssatz-Swap weist per 31. Dezember 2000 einen negativen Marktwert von CHF 17,6 Mio. auf.

### 14) Übriges langfristiges Fremdkapital

| CHF in Tausend                                                | 31.12.2000 | 01.01.2000   |
|---------------------------------------------------------------|------------|--------------|
| Kapitalschuld an den Kt. Zürich – ordentlich                  | 0          | 4'949        |
| Kapitalschuld an den Kt. Zürich – Fluglärmfonds Schallschutz  | 0          | 4'714        |
| Kapitalschuld an den Kt. Zürich – Fluglärmfond Liegenschaften | 0          | 0            |
| <b>Total Kanton Zürich</b>                                    | <b>0</b>   | <b>9'663</b> |
| Andere langfristige Verbindlichkeiten                         | 0          | 237          |
| <b>Total übriges langfristiges Fremdkapital</b>               | <b>0</b>   | <b>9'900</b> |

Der Zinssatz für die oben aufgeführten Kapitalschulden beträgt 3 Prozent (1999 5 Prozent). Die Rückzahlung des oben aufgeführten übrigen langfristigen Fremdkapitales erfolgte im Laufe des Jahres 2000.

## 15) Verpflichtungen für Vorsorgeeinrichtungen

Seit dem 1.1.2000 ist die gesamte Belegschaft der Flughafen Zürich AG für die berufliche Vorsorge der Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich (BVK) angeschlossen. Aktive Versicherte und Rentner der ehemaligen FDZ waren schon seit jeher in dieser Vorsorgeeinrichtung, während die von FIG-Seite zur Flughafen Zürich AG gekommenen Mitarbeiter(Innen) auf den 1.1.2000 in die BVK übergetreten sind.

Die BVK ist die Vorsorgeeinrichtung für rund 36'000 kantonale Angestellte und für eine Vielzahl weiterer Versicherter von öffentlich-rechtlichen Körperschaften, Gemeinden und gemeinnützigen Institutionen. Der Vorsorgeplan der BVK ist nach Massgabe der International Accounting Standards als leistungsorientierter Plan auszulegen. Allerdings ist bei dieser gemeinschaftlichen Form des Vorsorgeplanes aus Gründen, die nicht im Einflussbereich der Flughafen Zürich AG liegen, der Zugriff auf und die Ausscheidung von Daten in der Form, wie sie für die Berechnung nach IAS 19 erforderlich wären, nicht möglich. Deshalb behandelt die Flughafen Zürich AG den Vorsorgeplan der BVK unter Berufung auf IAS 19 Paragraph 30 als beitragsorientierten Plan. Das bedeutet, dass die von der Flughafen Zürich AG an die BVK bezahlten Beiträge für die Vorsorge unverändert in den Aufwand einfließen (Personalvorsorgekosten). Die nachstehend aufgeführten und nach den Regeln von IAS 19 berechneten Vorsorgeverpflichtungen schliessen somit in der Spalte 2000 die bei der BVK versicherten Aktiven und Rentner nicht mehr ein; sie umfassen nur noch zwei spezielle Vorsorge-Teilpläne: Zum einen die Rentner aus der ehemaligen FIG (diese Versichertengruppe ist nicht in die BVK übergetreten) und zum anderen ein besonderer Plan für Entschädigungen für vorzeitige Pensionierungen.

Die versicherungstechnische Bilanz der BVK zeigt Ende 1999 einen Deckungsgrad von 107,7% (bei Verminderung der Finanzanlagen um eine Schwankungsreserve von 3,2 Mia. CHF) bzw. einen solchen von 129,7% (ohne Kürzung um die Schwankungsreserve). Die Berechnung der Deckungsverhältnisse erfolgte nach Massgabe der versicherungstechnischen Grundlagen VZ/BVK 2000, somit nach anderen Berechnungsmethoden als die unter IAS 19 anzuwendende «projected unit credit method». Ob und inwieweit diese Deckungssituation Auswirkungen auf die Entwicklung der künftigen Beitragszahlungen hat, lässt sich nicht abschätzen. Wichtig ist aus der Betrachtungsweise von IAS überdies, dass die Flughafen Zürich AG wegen der Zugehörigkeit zu einem gemeinschaftlichen Vorsorgeplan dieser Art und dieser Grössenordnung praktisch keinen Einfluss auf Fragen der Leistungen und der Finanzierung hat.

Die Ende 1999 ausgewiesene Vorsorgeverpflichtung von 4,8 Mio CHF, die sich aus der versicherungstechnischen Unterdeckung ergeben hatte, wurde im Zuge der vorgängig erwähnten Neudarstellung als beitragsorientierter Vorsorgeplan aufgelöst. Andererseits wurde im Rahmen eines neuen Planes für vorzeitige Pensionierungen eine Rückstellung von 6,1 Mio. CHF gebildet.

Die vormalige Personalvorsorgestiftung der Flughafen Immobilien Gesellschaft, deren Mittel im Zusammenhang mit dem Übertritt der ehemaligen FIG-Mitarbeiter in die BVK grösstenteils als Eintrittsgelder verwendet worden sind, wird nun unter dem Namen «Personalfonds unique zurich airport» weitergeführt. Diese Stiftung verfügt noch über eine Arbeitgeber-Beitragsreserve von 5,1 Mio. CHF. Der Hauptzweck der Stiftung ist die Erbringung von freiwilligen Zusatzleistungen, namentlich die Finanzierung des Teuerungsausgleichs auf den Renten an die nicht der BVK angeschlossenen ehemaligen FIG-Mitarbeiter. Da indessen von seiten der Flughafen Zürich AG die feste Absicht besteht, die Beitragsreserve weder jetzt noch in überschaubarer Zukunft zur Erbringung von Arbeitgeberbeiträgen zu verwenden, wurde von einer Teilaktivierung der Beitragsreserve abgesehen.

Die leistungsorientierten Pläne hatten in der Bilanz und der Erfolgsrechnung die folgenden Auswirkungen:

#### Bilanz

| CHF in Tausend                            | 31.12.2000 <sup>1)</sup> | 01.01.2000     |
|-------------------------------------------|--------------------------|----------------|
| Vorsorgeverpflichtungen, Barwert          | 36'198                   | 243'697        |
| Vorsorgevermögen, Marktwert               | (38'691)                 | (246'894)      |
| <b>Überdeckung</b>                        | <b>(2'493)</b>           | <b>(3'197)</b> |
| Nicht erfasste technische Gewinne         | 2'657                    | 4'058          |
| <b>Subtotal (vor Verwertbarkeitstest)</b> | <b>164</b>               | <b>861</b>     |
| Nicht als Vermögenswert erfasste Beträge  | 5'925                    | 4'212          |
| Übriges                                   | 0                        | (237)          |
| <b>Verpflichtung in der Bilanz</b>        | <b>6'089</b>             | <b>4'836</b>   |

#### Erfolgsrechnung:

| CHF in Tausend                                              | 2000         | 1999         |
|-------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Kosten des laufenden Dienstjahres                           | 0            | 13'116       |
| Zinsaufwand                                                 | 1'430        | 10'527       |
| Erwarteter Ertrag auf dem Vorsorgevermögen                  | (1'890)      | (12'315)     |
| Arbeitnehmerbeiträge                                        | 0            | (4'480)      |
| Veränderung der nicht als Vermögenswert erfassbaren Beträge | 1'713        | -            |
| <b>Total in der Erfolgsrechnung erfasste Beträge</b>        | <b>1'253</b> | <b>6'848</b> |

Die Beträge sind in folgenden Positionen enthalten:

| CHF in Tausend                                    | 2000  | 1999  |
|---------------------------------------------------|-------|-------|
| Personalaufwand (siehe Erläuterung 2)             | 0     | 6'848 |
| Andere Aufwendungen/Erträge (siehe Erläuterung 4) | 1'253 | 0     |

#### Veränderung der Vorsorgeverpflichtungen in der Bilanz:

| CHF in Tausend                         | 31.12.2000   | 01.01.2000   |
|----------------------------------------|--------------|--------------|
| Am Anfang des Jahres                   | 4'836        | 5'073        |
| Total Kosten, siehe oben               | 1'253        | 6'848        |
| Arbeitgeber-Beiträge, effektiv bezahlt | 0            | (7'085)      |
| <b>Am Ende des Geschäftsjahres</b>     | <b>6'089</b> | <b>4'836</b> |

Für die Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

|                                            | 2000 | 1999 |
|--------------------------------------------|------|------|
| Abzinsungssatz                             | 4.0% | 4.5% |
| Erwartete Rendite aus dem Vorsorgevermögen | 5.0% | 5.0% |
| Erwartete zukünftige Gehaltssteigerungen   | N.A. | 2.5% |
| Erwartete zukünftige Rentensteigerungen    | 1.0% | 1.0% |

<sup>1)</sup> Ohne Einbezug des Vorsorgeplanes bei der BVK

## 16) Verpflichtungen für latente Steuern

Latente Steuern werden auf allen temporären Differenzen nach der Liability-Methode berechnet. Der erwartete mutmassliche Steuersatz liegt bei 23% (1999 21%). Die Satzerhöhung von 2 Prozentpunkten (TCHF 8'144) wurde zu Lasten der Gewinnreserven gebucht. Es handelt sich dabei um eine nachträgliche Berichtigung des Steuersatzes (IAS 8).

Der Bestand der latenten Steuern entwickelte sich wie folgt:

| CHF in Tausend                                            | 31.12.2000    | 01.01.2000 |
|-----------------------------------------------------------|---------------|------------|
| Schlussbilanz per 31.12.1999                              |               | 35'869     |
| Einfluss Reverse Take Over                                |               | 44'000     |
| Eröffnungsbilanz per 1.1.2000                             | 79'869        | 79'869     |
| Veränderung Steuersatz, über Gewinnreserve berücksichtigt | 8'144         |            |
| Veränderung gemäss Erfolgsrechnung                        | (2'372)       |            |
| <b>Am Ende des Jahres</b>                                 | <b>85'641</b> |            |

Die latenten Steuern lassen sich auf folgende Bilanzpositionen zuordnen:

| CHF in Tausend                                     | 31.12.2000    | 01.01.2000    |
|----------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Wertberichtigung Hochbauten und mobile Sachanlagen | 67'916        | 65'182        |
| Erneuerungsfonds                                   | 17'158        | 14'511        |
| Agio netto nach Emissionskosten                    | 1'339         | 787           |
| Diverse Positionen                                 | (772)         | 90            |
| Personalvorsorgeverpflichtungen                    | 0             | (701)         |
| <b>Total Verpflichtungen für latente Steuern</b>   | <b>85'641</b> | <b>79'869</b> |

## 17) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

| CHF in Tausend                                                       | 31.12.2000    | 01.01.2000    |
|----------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| <b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen<sup>1)</sup></b> | <b>53'612</b> | <b>59'726</b> |

<sup>1)</sup> Weitere Positionen, welche im Vorjahr unter dieser Position ausgewiesen waren, sind neu unter Ziffer 19 «sonstige Verbindlichkeiten» enthalten.

## 18) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

| CHF in Tausend                                        | 31.12.2000     | 01.01.2000     |
|-------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken       | 196'200        | 179'100        |
| Anleihe Rückzahlung 16.3.2001 (Zins 4,375%)           | 150'000        | 0              |
| Kurzfristiger Vorschuss Conzetta Holding (Zins 3,75%) | 30'000         | 0              |
| <b>Kurzfristige Bankschulden</b>                      | <b>376'200</b> | <b>179'100</b> |

Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Banken handelt es sich um Kreditaufnahmen, verteilt über verschiedene Laufzeiten mit fixen Zinssätzen. Diese bewegen sich per 31.12.2000 zwischen 3.90% und 3.98%. Die eingegangenen Kreditbedingungen wurden eingehalten.

## 19) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

| CHF in Tausend                                                            | 31.12.2000    | 01.01.2000    |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Passive Rechnungsabgrenzung                                               | 47'354        | 31'451        |
| Personalguthaben (13. Monatslohn/Ferien- & Überzeit)                      | 7'120         | 8'785         |
| Sozialversicherungsbeiträge                                               | 1'572         | 203           |
| Andere Verpflichtungen                                                    | 1'127         | 298           |
| An- und Vorauszahlungen von Kunden                                        | 449           | 726           |
| Personalvorsorgestiftung                                                  | 645           | 22            |
| Verbindlichkeiten für Personalaufwand                                     | 148           | 101           |
| <b>Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen</b> | <b>58'415</b> | <b>41'586</b> |

## Weitere Angaben

### 1. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Jahresende 2000 waren Sachanlageinvestitionen im Umfang von CHF 2,3 Mia. beschlossen. Es betrifft dies im Wesentlichen die 5. Bauetappe, welche im Hauptsächlichen das Midfield-Terminal, den Ausbau des Airsidecenters, das Bahnhof-Check-in sowie ein Parkhaus umfasst. Davon waren per 31. Dezember 2000 CHF 1,2 Mia. vergeben, wovon CHF 0,6 Mia. bereits ausgegeben waren.

Zu den gemäss Zusammenschlussvertrag vom Kanton zu übernehmenden, flughafenspezifischen Aktiven gehören auch Liegenschaften und Grundbesitz des sogenannten kantonalen Fluglärmfonds. Damit diese Aktiven auf die Gesellschaft übertragen werden können, war die Aufhebung des Fluglärmfonds durch den Kantonsrat des Kantons Zürich notwendig. In seiner Sitzung vom 12. März 2001 stimmte der Kantonsrat der Aufhebung des Fluglärmfonds zu und gab damit den Weg zur Übernahme der Liegenschaften durch die Gesellschaft frei. Der Übernahmepreis wird bei maximal 65 Mio. Franken liegen.

### 2. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat den Einzelabschluss 2000 gemäss IAS am 23.3.2001 genehmigt.

Die im März 2001 gezeichnete neue Anleihe Unique 2001 – 2009 über CHF 200 Mio. (Zinssatz 4.25%) ist im vorliegenden Abschluss noch nicht enthalten. Der Mittelzufluss dieser Anleihe diente zur Rückzahlung der Anleihe über CHF 150 Mio. 1994 – 16.3.2001 sowie zur Teilrückzahlung von kurzfristigen Bankkrediten.

Weitere ausweispflichtige Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bestehen nicht.

## Einzelabschluss gemäss IAS

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der **Flughafen Zürich AG, Zürich**

---

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Grundsätze der Rechnungslegung, Erfolgsrechnung, Bilanz, Eigenkapitalnachweis, Geldflussrechnung und Erläuterungen; Seiten 64 bis 82) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2000 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung, mit Ausnahme der fehlenden Segmentinformationen, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den International Accounting Standards (IAS). Ferner entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

KPMG Fides Peat

Rudolf Züger  
dipl. Wirtschaftsprüfer  
Leitende Revisoren

Roger Neiningen  
dipl. Wirtschaftsprüfer

Zürich, 23. März 2001

## **Handelsrechtlicher Abschluss nach Schweizer Obligationenrecht (OR)**

### **1. Allgemeines**

Die nachfolgenden Darstellungen und Erläuterungen beziehen sich auf den Einzelabschluss gemäss den schweizerischen handelsrechtlichen Vorschriften (Schweizer Obligationenrecht). Dieser Einzelabschluss dient gleichzeitig für steuerliche Zwecke und bildet die Grundlage für die statutarischen Geschäfte der Generalversammlung.

### **2. Bewertungsgrundsätze**

Wo nicht anders erwähnt, gelten die gleichen Bestimmungen analog dem Einzelabschluss gemäss IAS.

#### **Sachanlagen**

In Abweichung zum Einzelabschluss gemäss IAS ist der Einfluss des Reverse Take Over (Neubewertung der FIG-Sachanlagen per 1.1.2000 einschliesslich latenter Steuern) nicht relevant. Die von seiten der FIG eingebrachten Bauten werden neu linear über die geschätzte Restnutzungsdauer und nicht mehr aufgrund der Annuitätsmethode abgeschrieben.

#### **Goodwill**

Der aufgrund des Reverse Merger Accounting entstandene Goodwill von TCHF 22'000 ist im handelsrechtlichen Abschluss nicht relevant.

#### **Erneuerungsfonds**

Wie in den Vorjahren wurde der Erneuerungsfonds – er dient für spätere Erneuerungen zur Werterhaltung der bestehenden Bauten – mit CHF 5,5 Mio. geöfnet (nur handelsrechtlicher Abschluss).

#### **Eigene Aktien**

Im Gegensatz zum Einzelabschluss gemäss IAS wird der Bestand an eigenen Aktien per 31.12.2000 unter Wertschriften ausgewiesen. Im Eigenkapital erfolgt die Darstellung gemäss den obligationenrechtlichen Vorschriften. Im weiteren wurde die unentgeltliche Abgabe der Aktien an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Erfolgsrechnung belastet.

#### **Emissionsabgabe aufgrund der Aktienkapitalerhöhung**

Die Emissionsabgabe von 10,675 Mio. CHF wurde in Abweichung zum Einzelabschluss gemäss IAS nicht dem Eigenkapital, sondern der Erfolgsrechnung belastet.

#### **Vorjahreswerte**

Die Vorjahreszahlen entsprechen der Jahresrechnung per 31.12.1999 der FIG, weil in der juristischen Betrachtungsweise die FIG die Rechtsvorgängerin der Flughafen Zürich AG ist.

### **3. Unternehmensstruktur**

Gestützt auf den Vertrag vom 14.12.1999 und vom 7./9.03.2000 übernahm die Gesellschaft vom Kanton Zürich im Zuge der durch Generalversammlungsbeschluss vom 30.03.2000 beschlossenen Kapitalerhöhung die Flughafendirektion Zürich (FDZ). Die gemäss Bilanz vom 31.12.1999 ausgewiesenen Aktiven von CHF 528'584'055.70 und Passiven von CHF 83'715'619.78 der FDZ gingen auf die Gesellschaft über. Der Kanton Zürich als bisheriger Eigentümer der FDZ erhielt für deren Einbringung 3'512'300 voll einbezahlte Namenaktien der Gesellschaft im Nennwert von je CHF 50.–.

**Erfolgsrechnung für die Jahre 2000 und 1999**  
**(Einzelabschluss gemäss HR)**  
 (CHF in Tausend)

|                                      | Anhang | 2000           | 1999 <sup>1)</sup> |
|--------------------------------------|--------|----------------|--------------------|
| Erlös aus Lieferungen und Leistungen |        |                |                    |
| Aviation-Erträge                     |        | 251'207        | 0                  |
| Non-Aviation-Erträge                 |        | 271'557        | 210'176            |
| Debitorenverluste                    |        | 37             | (104)              |
| <b>Total Erträge</b>                 |        | <b>522'801</b> | <b>210'072</b>     |
| Personalaufwand                      |        | (113'052)      | (37'098)           |
| Abschreibungen und Amortisation      |        | (92'174)       | (77'357)           |
| Polizei und Sicherheit               |        | (69'735)       | (800)              |
| Unterhalt                            |        | (23'939)       | (15'032)           |
| Verkauf, Marketing, Verwaltung       |        | (20'513)       | (8'941)            |
| Energie und Abfall                   |        | (16'931)       | (14'689)           |
| Andere Betriebskosten                |        | (16'796)       | (5'071)            |
| Material                             |        | (8'022)        | (2'489)            |
| Einlage in den Erneuerungsfonds      |        | (5'500)        | (5'500)            |
| <b>Gewinn vor Zinsen und Steuern</b> |        | <b>156'139</b> | <b>43'095</b>      |
| Finanzaufwand / -ertrag              | (1)    | (42'987)       | (25'192)           |
| Ausserordentliches Ergebnis          | (2)    | (5'648)        | (4'166)            |
| Betriebsfremdes Ergebnis             | (3)    | 145            | 124                |
| <b>Gewinn vor Steuern</b>            |        | <b>107'649</b> | <b>13'861</b>      |
| Steuern                              |        | (25'816)       | (3'086)            |
| <b>Jahresgewinn</b>                  |        | <b>81'833</b>  | <b>10'775</b>      |

<sup>1)</sup> Flughafen Immobilien Gesellschaft, Gliederung an Ausweis 2000 angepasst.

**Bilanz per 31. Dezember 2000 und 31. Dezember 1999**  
**(Einzelabschluss gemäss HR)**  
(CHF in Tausend)

| <b>Aktiven</b>                                               | Anhang | <b>31.12.00</b>  | <b>31.12.99<sup>1)</sup></b> |
|--------------------------------------------------------------|--------|------------------|------------------------------|
| Mobile Sachanlagen                                           |        | 139'763          | 0                            |
| Hochbauten, Tiefbauten                                       |        | 2'680'626        | 1'700'068                    |
| Grundstücke                                                  |        | 110'511          | 0                            |
| Bauten in Arbeit                                             |        | 691'068          | 353'844                      |
| Immaterielle Anlagen                                         |        | 3'820            | 0                            |
| Finanzanlagen                                                | (4)    | 4'175            | 2'175                        |
| <b>Bruttoinvestitionen</b>                                   |        | <b>3'629'963</b> | <b>2'056'087</b>             |
| Kumulierte Abschreibungen                                    |        | (1'694'868)      | (973'629)                    |
| Zuwendungen der öffentlichen Hand (vor 1989)                 |        | (221'702)        | (218'400)                    |
| <b>Anlagevermögen</b>                                        | (5)    | <b>1'713'393</b> | <b>864'058</b>               |
| Warenlager                                                   |        | 2'247            | 570                          |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                   |        | 67'197           | 13'010                       |
| Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen                 |        | 69'440           | 8'295                        |
| Airport of Zurich Noise Fund                                 |        | 2'720            | 0                            |
| Flüssige Mittel und Wertschriften                            | (6)    | 8'949            | 1'015                        |
| <b>Umlaufvermögen</b>                                        |        | <b>150'553</b>   | <b>22'890</b>                |
| <b>Total Aktiven</b>                                         |        | <b>1'863'946</b> | <b>886'948</b>               |
| <b>Passiven</b>                                              |        |                  |                              |
| Aktienkapital                                                |        | 245'615          | 70'000                       |
| Gesetzliche Reserven                                         |        |                  |                              |
| Agio                                                         |        | 269'254          | 0                            |
| Allgemeine Reserve                                           |        | 19'060           | 18'640                       |
| Reserve für eigene Aktien                                    | (6)    | 4'858            | 0                            |
| Freie Reserven                                               |        | 23'742           | 25'800                       |
| Bilanzgewinn                                                 |        |                  |                              |
| Gewinnvortrag                                                |        | 414              | 559                          |
| Jahresgewinn                                                 |        | 81'833           | 10'775                       |
| <b>Eigenkapital</b>                                          |        | <b>644'776</b>   | <b>125'774</b>               |
| Anleihen                                                     | (7)    | 625'000          | 475'000                      |
| Rückstellungen                                               | (8)    | 7'588            | 1'500                        |
| Erneuerungsfonds                                             |        | 74'602           | 69'102                       |
| <b>Langfristiges Fremdkapital</b>                            |        | <b>707'190</b>   | <b>545'602</b>               |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen             |        | 53'612           | 10'729                       |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten                         | (7)    | 376'200          | 179'100                      |
| Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen | (9)    | 50'195           | 23'523                       |
| Rückstellungen                                               | (10)   | 31'973           | 2'220                        |
| <b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>                            |        | <b>511'980</b>   | <b>215'572</b>               |
| <b>Total Fremdkapital</b>                                    |        | <b>1'219'170</b> | <b>761'174</b>               |
| <b>Total Passiven</b>                                        |        | <b>1'863'946</b> | <b>886'948</b>               |

<sup>1)</sup> Flughafen Immobilien Gesellschaft, Gliederung an Ausweis 2000 angepasst.

## Anhang des handelsrechtlichen Abschlusses

### Erfolgsrechnung

#### 1) Finanzaufwand/-ertrag

| CHF in Tausend                                                             | 2000          | 1999          |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| – Zinsaufwand auf Anleihen                                                 | 28'901        | 22'156        |
| abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit <sup>1)</sup> | (4'818)       | (1'483)       |
| – Zinsaufwand auf Anleihen, netto                                          | 24'083        | 20'673        |
| – Emissionskosten                                                          | 13'911        | 7             |
| – Zinsaufwand auf Bankkrediten                                             | 4'150         | 2'595         |
| – Übrige Zinsaufwendungen                                                  | 1'122         | 12            |
| – Baurechtszins                                                            | 0             | 1'946         |
| <b>Finanzaufwand</b>                                                       | <b>43'266</b> | <b>25'233</b> |
| – Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben                                    | (263)         | (39)          |
| – Dividendenertrag aus Wertschriften                                       | (2)           | (2)           |
| – Kursgewinne                                                              | (14)          | 0             |
| <b>Finanzertrag</b>                                                        | <b>(279)</b>  | <b>(41)</b>   |
| <b>Finanzielles Ergebnis</b>                                               | <b>42'987</b> | <b>25'192</b> |

<sup>1)</sup> Die aktivierten Fremdkapitalzinsen wurden im Jahr 2000 mit einem Durchschnittszinssatz von 4,26 % und im 1999 von 4,0 % errechnet.

#### 2) Ausserordentliches Ergebnis

| CHF in Tausend                     | 2000           | 1999           |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Ausserordentlicher Ertrag          | 6'196          | 326            |
| Ausserordentlicher Aufwand         | (11'844)       | (4'492)        |
| <b>Ausserordentliches Ergebnis</b> | <b>(5'648)</b> | <b>(4'166)</b> |

Im ausserordentlichen Ertrag sind u.a. 2,2 Mio. CHF für ein aperiodisches MWST-Guthaben enthalten.

Der ausserordentliche Aufwand beinhaltet 6,1 Mio. CHF für die Bildung der Rückstellung für vorzeitige Pensionierungen sowie 2,2 Mio. CHF für die Kosten im Zusammenhang mit dem Listing der Unternehmung am Hauptsegment der Schweizer Börse und dem Secondary Offering vom November 2000.

#### 3) Betriebsfremdes Ergebnis

| CHF in Tausend                  | 2000       | 1999       |
|---------------------------------|------------|------------|
| Betriebsfremder Ertrag          | 244        | 199        |
| Betriebsfremder Aufwand         | (99)       | (75)       |
| <b>Betriebsfremdes Ergebnis</b> | <b>145</b> | <b>124</b> |

Darin enthalten sind alle nicht direkt mit der Geschäftstätigkeit zusammenhängenden Aufwände und Erträge.

## Bilanz

### 4) Finanzanlagen

| CHF in Tausend                              |                                              | 31.12.2000   | 31.12.1999   |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------|--------------|
| NOVO Business Consultants AG, Bern          | Bet.quote 15% Nom. AK 1.0 Mio. CHF           | 150          | 150          |
| APT Airport Technologies AG, Zurich-Airport | Bet.quote 25% Nom. AK 0.1 Mio. CHF           | 25           | 25           |
| APT Airport Technologies AG, Zurich-Airport | Beteiligungsähnliches Darlehen <sup>1)</sup> | 4'000        | 2'000        |
| <b>Total finanzielles Anlagevermögen</b>    |                                              | <b>4'175</b> | <b>2'175</b> |

<sup>1)</sup> Gesamthaft mit Rangrücktritt

<sup>1)</sup> Gesamthaft mit Rangrücktritt

Die NOVO Business Consultants AG erbringt Beratungs- und Informatikdienstleistungen. Die APT Airport Technologies AG bezweckt die technische, betriebliche und kommerzielle Konzeption, Planung, Projektierung, Realisierung und den Betrieb von Kommunikations- und strategischen Bewirtschaftungssystemen an Flughäfen. Bei beiden Beteiligungen handelt es sich um strategische Beteiligungen. Die Verzinsung des Darlehens an die APT Airport Technologies AG erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

### 5) Brandversicherungswerte der Sachanlagen

| CHF in Tausend            | 31.12.2000 | 31.12.1999 |
|---------------------------|------------|------------|
| Gebäude inkl. Ladebrücken | 2'303'144  | 1'886'714  |
| Fahrhabe                  | 255'606    | 81'279     |

### 6) Flüssige Mittel und Wertschriften

| CHF in Tausend                                 | 31.12.2000   | 31.12.1999   |
|------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Flüssige Mittel                                | 4'091        | 950          |
| Eigene Aktien                                  | 4'858        | 65           |
| <b>Total flüssige Mittel und Wertschriften</b> | <b>8'949</b> | <b>1'015</b> |

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

| Anzahl                                       | 31.12.2000    | 31.12.1999 |
|----------------------------------------------|---------------|------------|
| <b>Bestand zu Beginn des Geschäftsjahres</b> | <b>0</b>      | <b>0</b>   |
| Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)           | 19'300        | 0          |
| Unentgeltliche Abgabe                        | 1'326         | 0          |
| <b>Bestand am Ende des Geschäftsjahres</b>   | <b>17'974</b> | <b>0</b>   |

## 7) Anleihen

Die Unternehmung hat folgende Anleihen ausstehend:

| Betrag in CHF      | Laufzeit                  | Zinssatz | Vorzeitige Kündigung | Zinszahlungstermin |
|--------------------|---------------------------|----------|----------------------|--------------------|
| 150'000'000        | 1995 – 2007               | 5.000%   | Nein                 | 28. September      |
| 175'000'000        | 1996 – 2006               | 4.625%   | Nein                 | 12. April          |
| 300'000'000        | 2000 – 2005               | 4.625%   | Nein                 | 5. Juli            |
| 150'000'000        | 1994 – 16.3.2001          | 4,375%   | Nein                 | 16. März           |
| <b>775'000'000</b> | <b>Total<sup>1)</sup></b> |          |                      |                    |

<sup>1)</sup> Davon 150 Mio. CHF (Rückzahlung der Anleihe 4,375 % am 16.3.2001) unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

## 8) Langfristige Rückstellungen

| CHF in Tausend                           | 31.12.2000   | 31.12.1999   |
|------------------------------------------|--------------|--------------|
| Provisorische Mietverhältnisse           | 1'500        | 1'500        |
| Vorzeitige Pensionierungen               | 6'088        | 0            |
| <b>Total langfristige Rückstellungen</b> | <b>7'588</b> | <b>1'500</b> |

## 9) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

Darin enthalten ist folgende Verbindlichkeit (siehe auch Ziffer 19) übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen gemäss Einzelabschluss IAS):

| CHF in Tausend                         | 31.12.2000 | 31.12.1999 |
|----------------------------------------|------------|------------|
| Personalvorsorgestiftung <sup>1)</sup> | 645        | 22         |

<sup>1)</sup> ab 2001 «Personalfonds Unique Zürich Airport»

## 10) Kurzfristige Rückstellungen

| CHF in Tausend                                        | 31.12.2000    | 31.12.1999   |
|-------------------------------------------------------|---------------|--------------|
| Steuerverpflichtungen                                 | 23'753        | 0            |
| Personal Guthaben (13. Monatslohn/Ferien- & Überzeit) | 7'120         | 1'220        |
| Andere Verpflichtungen                                | 1'100         | 1'000        |
| <b>Total kurzfristige Rückstellungen</b>              | <b>31'973</b> | <b>2'220</b> |

## Weitere Angaben

### Bedeutende Aktionäre

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

|                                                            | 2000   | 1999 <sup>1)</sup> |
|------------------------------------------------------------|--------|--------------------|
| Kanton Zürich (Pensionskasse des Kantons Zürich inklusive) | 52,65% | 23,21%             |
| Stadt Zürich (Pensionskasse der Stadt Zürich inklusive)    | 5,36%  | 18,00%             |
| Credit Suisse                                              |        | 7,15%              |

<sup>1)</sup> Flughafen Immobilien Gesellschaft

## Antrag des Verwaltungsrates zur Gewinnverwendung 2000

Der Reingewinn inklusive Saldo vortrag aus dem Vorjahr gemäss handelsrechtlichem Abschluss, welcher die Grundlage für die statutarischen Geschäfte der Generalversammlung bildet, beträgt CHF 82'247'211. Der Verwaltungsrat stellt der Generalversammlung den folgenden Antrag zur Gewinnverwendung:

| Gewinnverwendungsantrag 2000                                             | In CHF            |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Einlage in die gesetzlichen Reserven <sup>1)</sup>                       | 0                 |
| Einlage in die freien Reserven                                           | 52'258'352        |
| Auszahlung einer Dividende von CHF 5.50 pro dividendenberechtigter Aktie | 26'918'793        |
| Vortrag auf neue Rechnung                                                | 3'070'066         |
| <b>Total</b>                                                             | <b>82'247'211</b> |

<sup>1)</sup> Auf die Zuweisung an die gesetzlichen Reserven wird verzichtet, da diese 50% des nominellen Aktienkapitals übersteigen.

Bei Genehmigung dieser Anträge beträgt die Dividende für das Jahr 2000 brutto CHF 5.50 pro Aktie. Nach Abzug der Verrechnungssteuer von 35% steht den Aktionären eine Nettodividende von CHF 3.575 zur Verfügung.

## Einzelabschluss gemäss HR

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der **Flughafen Zürich AG, Zürich**

---

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang; Seiten 85 bis 89) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2000 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG Fides Peat

Rudolf Züger  
dipl. Wirtschaftsprüfer  
Leitende Revisoren

Roger Neiningner  
dipl. Wirtschaftsprüfer

Zürich, 23. März 2001