



inhalts- verzeichnis



Inhaltsverzeichnis

Aktionärsadresse	4
Kennzahlen	7
Verwaltungsrat und Management	12
Corporate Governance	15
Risk Management	21
Chronik 2002	23
Berichterstattung aus den Geschäftsbereichen	
• Operations	25
• Marketing	27
• Buildings	29
• Corporate Development	31
Verkehrsstatistik:	33
• Verkehrszahlen 2002	34
• Marktpositionierung	39
• Entwicklung der Verkehrsfrequenzen	41
• Destinationen	43
Finanzbericht	45
• Konzernabschluss gemäss IFRS	46
• Bericht des Konzernprüfers	70
• Jahresabschluss nach OR	71
• Bericht der Revisionsstelle	79

aktionärsadresse



Aktionärsadresse

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

Im Berichtsjahr sind die Auswirkungen der Auflösung der SAirGroup auf den Flughafen Zürich in vollem Umfang zum Tragen gekommen. Das Geschäftsjahr stand demgemäss stark im Zeichen einer umfassenden Strukturbereinigung. Mit der fundamentalen Veränderung der Eigentumsverhältnisse eröffneten sich auch zahlreiche anspruchsvolle Herausforderungen. Historisch gewachsene Gefüge konnten und mussten vollständig neu organisiert werden. Es ist Unique (Flughafen Zürich AG) gelungen, diese Aufgaben zu meistern. Namentlich konnten sämtliche für den operativen Flughafenbetrieb unerlässlichen Funktionen und Infrastrukturen der sogenannten flughafen Betriebe aus den mittlerweile neuen Eigentümern zugeführten Gesellschaften der SAirGroup herausgelöst und in die Kontrolle von Unique (Flughafen Zürich AG) überführt werden. Die vorherige betriebliche Verflechtung und Abhängigkeit ist dadurch beendet worden. Hinter und vor uns stehen Monate intensiver Arbeit, bedingt durch die schrittweise Inbetriebnahme der Teilelemente der 5. Bauetappe. Hinzu kommen Unwägbarkeiten in Bezug auf die weltpolitische Lage und deren Auswirkungen auf die internationale Luftfahrt sowie innenpolitische Diskussionen über Funktion, Grösse und Betrieb des Flughafens Zürich. Demgegenüber stehen auf Seiten der Flughafenbetreiberin aber Krisenfestigkeit, ein straffes Management und hohe Mitarbeiter-Motivation.

Verkehrsentwicklung und Geschäftsverlauf

Die Umwälzungen beim Hauptkunden hinterlassen auch in der Verkehrsentwicklung am Flughafen Zürich deutliche Spuren. Der neue Homecarrier Swiss ist gegenüber den Vorgänger-Gesellschaften Swissair und Crossair um rund ein Viertel kleiner. Das gesamte in Zürich registrierte Verkehrsaufkommen ist gegenüber dem Vorjahr um 3 Millionen Passagiere, d.h. um 14,6 Prozent, zurückgegangen, dies hauptsächlich aufgrund der geringeren Transportleistung des Homecarriers, dessen Anteil am Gesamtverkehr sich von 64 auf 60 Prozent reduzierte. Der Rückgang des Passagiervolumens entfiel zu zwei Dritteln auf die Transferpassagiere, so dass deren Anteil am Gesamtpassagieraufkommen von 46 auf 38 Prozent sank.

Bei den Flugbewegungen blieb die Abnahme geringer, sie belief sich auf lediglich rund 9 Prozent. Dies liegt darin begründet, dass andere Fluggesellschaften, insbesondere Lufthansa, British Airways, Iberia, Austrian Airlines und easyJet, zusätzliche Flüge nach Zürich aufnahmen und damit für eine teilweise Kompensation der weggefallenen Flüge des Homecarriers sorgten.

Das ausgewiesene Geschäftsergebnis entspricht den Erwartungen der Gesellschaft. Die Erlöse lagen mit CHF 528 Mio. rund 2 Prozent unter den Vorjahreswerten. Die im Segment Non-Aviation erlittenen Einbussen im Bereich der Parkhauseinnahmen, Retail- und Duty-Free-Einnahmen konnten durch die Zusatzerträge im Segment Aviation aus dem Betrieb der Gepäcksortier- sowie der Flugzeugenergieversorgungsanlage (ab 1.1.2002) nicht ganz kompensiert werden. Die gesamten Betriebskosten liegen mit CHF 320 Mio. rund 9 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahreswert, in welchem der erlittene Debitorenverlust aus der SAirGroup Krise enthalten war. Ohne Berücksichtigung dieses Debitorenverlustes haben die Betriebskosten um rund 3,6 Prozent zugenommen. Den höheren Aufwendungen im Bereich Personal- und Sicherheitskosten (zusätzliches Personal für den Betrieb der übernommenen Infrastrukturen aus den flughafen Betrieben; zusätzlichen Sicherheitskosten aufgrund der Ereignisse des 11. September 2001) sowie beim Unterhalt & Material stehen tiefere Kosten bei der Energie & Abfall sowie den anderen Betriebskosten gegenüber.

Der Gewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) konnte von CHF 7,7 Mio. auf CHF 69,1 Mio. deutlich gesteigert werden. Der ausgewiesene Konzerngewinn von CHF 8,1 Mio. berücksichtigt Abschreibungen in der Höhe von CHF 138 Mio. gegenüber CHF 178 Mio. im Vorjahr (inkl. ausserordentlichen Abschreibungen von total CHF 49,6 Mio.: Fracht Ost CHF 24,0 Mio., Baubsubstanz Terminal A+B CHF 18,0 Mio., Gastroeinbauten Terminal A+B CHF 2,3 Mio. und Busgate Süd CHF 5,3 Mio.).

Unique (Flughafen Zürich AG) erzielte im abgelaufenen Jahr einen Cash Flow aus Geschäftstätigkeit von CHF 330 Mio. (CHF 209 Mio. 2001). Demgegenüber steht ein Mittelabfluss von netto CHF 455 Mio. (Vorjahr CHF 627 Mio.), hauptsächlich bedingt durch die Investitionen in die 5. Bauetappe.

Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich im Berichtsjahr von CHF 1'577 Mio. auf CHF 1'854 Mio. Die Selbstfinanzierungskraft der Unternehmung wird nach Abschluss der 5. Bauetappe (2004) erlauben, die Finanzverbindlichkeiten abzubauen.

Aufgrund der unsicheren Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs vor dem Hintergrund möglicher kriegerischer Ereignisse und Terroranschläge sowie der Entwicklung der Swiss und zur Abtragung des im Vorjahr erlittenen Verlustes hat der Verwaltungsrat beschlossen, auf die Ausschüttung einer Dividende auch in diesem Jahr zu verzichten.

Im Non-Aviation-Bereich (Nichtfluggeschäft) standen im Berichtsjahr klar die Planungs- und Vergabearbeiten für die neuen Kommerzflächen im Vordergrund. Erfreulich ist insbesondere die Mietsituation. Ungeachtet der weitreichenden Umschichtungen im Kreise unserer Mieterschaft und den damit verbundenen Raumkündigungen konnte bereits bis zur Mitte des Berichtsjahres wieder eine nahezu vollständige Vermietung der Flächen erreicht werden.

Im Bereich der Kommerzaktivitäten konnten trotz Unannehmlichkeiten und Behinderungen durch laufende Umbauarbeiten zufrieden stellende Umsätze erzielt werden. Dies ist vor allem der intensiven Kundenbetreuung, zahlreichen Werbe- und Promotionsanlässen sowie einer konsequenten Umsetzung neuer Marketingkonzepte zu verdanken.

Rahmenbedingungen

Staatsvertrag

Der Nationalrat hat in der Junisession 2002 beschlossen, auf den im Vorjahr von den Verkehrsministern der Schweiz und Deutschlands ausgehandelten und unterzeichneten Staatsvertrag betreffend Anflüge auf den Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet nicht einzutreten. Der Ständerat hat darauf in der Wintersession das Geschäft an die Verkehrskommission zurückgewiesen und gleichzeitig den Bundesrat aufgefordert, Möglichkeiten für Nachverhandlungen des Vertragsinhaltes zu sondieren. Nachdem diese Sondierungsgespräche im Februar 2003 ergebnislos beendet worden sind, steht fest, dass keine Nachverhandlungen aufgenommen werden. Ungeachtet der unsicheren Ratifizierung durch das Parlament mussten jedoch vorgezogene Massnahmen dieses Vertrages umgesetzt werden. Namentlich musste Ende Oktober 2002 die sogenannte Wochenendregelung eingeführt werden, welche an den entsprechenden Tagen ausgedehnte Sperrzeiten für Anflüge über Deutschland beinhaltet. Unique (Flughafen Zürich AG) ist unverändert der Ansicht, dass der Vertrag mit diesem Inhalt nicht akzeptiert werden darf, weil er diskriminierend ist und die künftige Entwicklung des Flughafens Zürich schwerwiegend beeinträchtigt.

Betriebsreglement

Nach umfassender Evaluation verschiedener Varianten für ein zukünftiges Betriebsreglement hat Unique (Flughafen Zürich AG) entschieden, dass eine Konzentration des Flugverkehrs auf der Basis eines Betriebssystems mit Nordausrichtung anvisiert werden soll. Kurz- und mittelfristig soll dabei das bisher praktizierte Betriebssystem als Grundlage für das neue Reglement dienen, wovon nur insoweit abzuweichen wäre, als dies aufgrund einer rechtskräftigen Regelung für Anflüge über deutsches Gebiet zwingend ist. Gleichzeitig sollen die Planungsarbeiten für eine leistungsfähige Langfristlösung – ebenfalls auf der Basis einer Nordausrichtung – aufgenommen werden. Dabei ist insbesondere Wert darauf zu legen, dass die raumplanerischen Aspekte parallel zu den flugbetrieblichen bearbeitet werden können.

5. Bauetappe, Baufortschritt

Die Arbeiten an den Projekten der 5. Bauetappe sind im Berichtsjahr plangemäss vorangetrieben worden, so dass im Jahr 2003 verschiedene Objekte fertiggestellt und in Betrieb genommen werden können. Kosten und Termine werden eingehalten. Angesichts des nun vor dem Hintergrund eines verringerten Verkehrsvolumens in Betrieb zu nehmenden Infrastrukturausbaus ist daran zu erinnern, dass die 5. Bauetappe vor mehr als zehn Jahren geplant wurde. Bei der kantonalen Volksabstimmung im Jahre 1995 hatte sich das Zürcher Stimmvolk für den Ausbauvorschlag der damaligen Flughafen-direktion, welche der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich unterstand, entschieden.

Eine Entwicklung von Flughafeninfrastrukturen muss sich stets an der langfristigen Nachfrage orientieren. Erweiterungen werden deshalb in grösseren Etappen geplant und realisiert und können nicht auf die kurzfristigen Schwankungen des Verkehrsaufkommens ausgerichtet werden. Es kann deshalb in der Regel nicht damit gerechnet werden, dass nach Ablauf der oft jahrelangen Planungs- und Bauzeit die Infrastrukturen bereits von Anfang an voll ausgelastet sind.

Ausblick

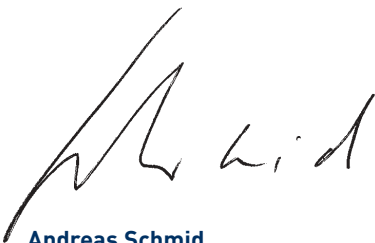
Die Zukunft des Flughafens Zürich ist massgebend von der Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs, der Swiss, der allgemeinen wirtschaftlichen Weltlage sowie von den zurzeit schwer einschätzbaren geopolitischen Risiken abhängig. Unique (Flughafen Zürich AG) arbeitet deshalb in verschiedenen Szenarien, bei welchen je nach Ausmass eines Verkehrsrückgangs Teile der Infrastruktur stillgelegt und/oder umgenutzt werden.

Unique (Flughafen Zürich AG) wird im Geschäftsjahr 2003 wichtige Elemente der fünften Bauetappe in Betrieb nehmen. Mit dem ersten Teil des neuen, landseitigen Airport Center wird das Einkaufs- und Dienstleistungsangebot wesentlich erhöht. Mit dem neuen Dock E (Midfield) wird der Flughafen Zürich über eines der modernsten und sehr benutzerfreundlichen Docks mit 27 Standplätzen verfügen.

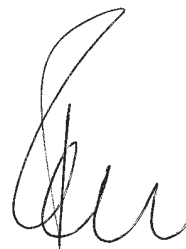
Dank

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gebührt unser herzlicher Dank für den täglichen Einsatz und manches aussergewöhnliche Engagement. Danke auch Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sowie geschätzte Kunden und Partner für Ihr Vertrauen in die Zukunft des Flughafens Zürich.

Zürich-Flughafen, den 27. Februar 2003



Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates



Josef Felder
Vorsitzender der Geschäftsleitung

kennzahlen



Kennzahlen

Finanzkennzahlen

(CHF in Tausend, alle Beträge gemäss International Financial Reporting Standards IFRS)

	2002 ¹⁾	2001	Veränderung in Prozenten
Umsatz	527'555	537'726	-1,9%
davon Aviation-Erträge	287'324	279'738	+2,7%
davon Non-Aviation-Erträge	240'231	257'988	-6,9%
Betriebskosten	320'191	351'595	-8,9%
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	207'364	186'131	+11,4%
EBITDA Marge	39,3%	34,6%	
Jahresergebnis	8'117	[36'245]	+122,4%
Investitionen	547'102	666'039	-17,9%
Cash-Flow ²⁾	138'008	133'867	+3,1%
Investiertes Kapital (Capital Employed)	2'544'873	2'170'015	+17,3%
Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROCE)	2,1%	0,3%	
Eigenkapital per 31. Dezember	819'062	833'117	-1,7%
Eigenkapitalrendite	1,0%	-4,1%	
Eigenkapitalquote	27,5%	31,5%	
Verzinsliches Kapital (netto)	1'834'914	1'565'751	+17,2%
Verzinsliches Kapital/EBITDA	8,85x	8,41x	

Betriebliche Kennzahlen

	2002 ¹⁾	2001	Veränderung in Prozenten
Anzahl Passagiere	18'401'178	21'012'282	-12,4%
Anzahl Flugbewegungen	282'154	309'230	-8,8%
Fracht in Tonnen	421'811	492'869	-14,4%
Anzahl Stellen (full time positions) per 31. Dezember	1'286	1'215	+5,8 %
Anzahl Mitarbeiter (Köpfe)	1'449	1'406	+3,0 %

Kennzahlen für den Aktionär

	2002	2001	Veränderung in Prozenten
Anzahl ausgegebene Aktien	4'912'300	4'912'300	
Dividende (vorgeschlagen) pro Aktie (in CHF)	0.00	0.00	
Dividendenbetrag in CHF Tausend	0.00	0.00	
Payout-Ratio	0,0%	0,0%	
Kapital pro Aktie (in CHF)	166.75	169.60	-1,7%
Gewinn/Verlust pro Aktie (in CHF)	1.70	[7.48]	+122,7 %
Aktienkurs (korrigiert) (in CHF) höchst	136.75	277.00	
tiefst	42.00	88.00	
	Valorennummer	Symbol SWIX	Reuters
Flughafen Zürich AG Namen	1'056'796	UZAN	UZAZn.S

¹⁾ Konsolidierte Werte inkl. drei Flughäfen Chile aufgrund der Beteiligungen in Chile

²⁾ Jahresergebnis zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen

Kommentar zum Geschäftsabschluss

Kommentar zum Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2002 wirkte sich die Auflösung der SAirGroup auf den Flughafen Zürich entscheidend aus. Die damit verbundene Strukturbereinigung (Übernahme von Infrastrukturen der flughafnahen Betriebe durch die Gesellschaft, beispielsweise die Gepäcksortier- sowie die Flugzeugenergieversorgungsanlage) führte sowohl zu Zusatzinvestitionen als auch zu Mehreinnahmen und Mehrkosten.

Der im 2002 erzielte Umsatz liegt mit CHF 528 Mio. 1,9% unter dem Vorjahreswert. Das betriebliche Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) verbesserte sich um 11,4% auf CHF 207 Mio., was einer EBITDA-Marge von 39,3% (Vorjahr 34,6%) entspricht. Der ausgewiesene Konzerngewinn von 8,1 Mio. entspricht den Erwartungen von Unique.

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst die im 2002 eingegangenen Beteiligungen an Gesellschaften in Chile, welche die drei folgenden Flughäfen in Chile betreiben: Calama, La Serena und Puerto Montt (siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Änderungen im Konsolidierungskreis sowie Weitere Angaben Ziffer 6, Gruppengesellschaften).

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung wiederum auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten.

Verkehrsentwicklung

Erstmals berücksichtigt sind in den betrieblichen Kennzahlen die Werte der drei chilenischen Flughäfen, welche über die chilenischen Beteiligungen an den Betreibergesellschaften beherrscht werden. Berücksichtigt wird nur die Anzahl der Passagiere, weil die Betreibergesellschaften eine Konzession zur Betreibung der jeweiligen Terminals besitzen (Recht zur Erhebung von entsprechenden Konzessionseinnahmen wie Passagiergebühren, Retaileinnahmen, etc.):

	Zürich	Puerto Montt (El Tepual)	Calama (El Loa)	La Serena (La Florida)	Total 2002	Total 2001	Veränderung in %
Anzahl Passagiere	17'948'058	253'856	106'011	93'253	18'401'178	21'012'282	-12,4%
Anzahl Flugbewegungen	282'154	-	-	-	282'154	309'230	-8,8%
Fracht in Tonnen	421'811	-	-	-	421'811	492'869	-14,4%

Ergebnis nach Segmenten

Die beiden Segmente, welche die Grundlage für die gezeigte Segmentsberichterstattung bilden, sind wie folgt definiert:

Aviation

Das Segment Aviation stellt die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der Flughafenbetriebsinfrastruktur sicher. Es beinhaltet sämtliche an Fluggesellschaften und Passagieren zur Verfügung gestellten Kerndienstleistungen eines Flughafens, welche Unique in der Funktion des Flughafenbetreibers anbietet.

Dazu gehören u.a. das Pistensystem, alle Vorfeldflächen mit Apron Control, Passagierflächen in den Terminals, der Frachtbetrieb, die Gepäcksortierung und die Flugzeugenergieversorgung, Passagierbetreuung und Passagierservices, Safety and Security sowie flughafenpolizeiliche Aufgaben.

Die wesentlichen Erlöse des Bereiches Aviation sind Passagier- und Landegebühren. Die externen Erlöse in diesem Bereich sind bestimmt durch die Passagierentwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und der Entwicklung des Startgewichtes der Flugzeuge.

Non-Aviation

Das Segment Non-Aviation beinhaltet sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf die Entwicklung, die Vermarktung und den Betrieb der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen.

Dieses Segment beinhaltet sämtliche Retail-Aktivitäten des Flughafens, die Erlöse aus Mieteinnahmen und Nebenkosten (u.a. Energie), die Parkingeinnahmen sowie eine breite Palette von durch Unique angebotenen kommerziellen Dienstleistungen.

In der Berichterstattung wurde die Systematik der Primärzuordnung jedes Profit-Centers zu einem Segment gewählt. Falls interne Lieferungen und Leistungen gegenüber dem zweiten Segment erbracht worden sind, wurden diese Leistungen als intersegmentäre Erträge oder Aufwandsminderungen verrechnet.

Beispielsweise wird das Profit-Center Information and Communication Technology (ICT) primär dem Segment «Non Aviation» zugeordnet und die anteiligen Kosten danach verursachergerecht dem Segment Aviation verrechnet. Ebenso sind die «Corporate Centers» primär dem Segment «Non-Aviation» zugeordnet und werden entsprechend weiterverrechnet.

Erlöse mit Dritten

Aufgeschlüsselt nach diesen beiden Segmenten entwickelten sich die Erlöse wie folgt:

CHF in Mio.	2002	2001	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	287.3	279.7	+2,7%
Non-Aviation	240.2	258.0	-6,9%
Total	527.5	537.7	-1,9%

Trotz nochmals tieferem Verkehrsvolumen konnte im Segment Aviation ein Erlöswachstum von 2,7% dank den Zusatzerträgen aus dem Betrieb der Gepäcksortier- sowie der Flugzeugenergieversorgungsanlage (seit dem 1.1.2002) erzielt werden. Im Weiteren konnten zusätzlich entstandene Aufwendungen im Bereich Safety and Security teilweise an die Airlines weiterverrechnet werden.

Die Erlöse im Segment Non-Aviation gingen gesamthaft um annähernd 7% zurück. Dieser Umsatzrückgang lässt sich wie folgt analysieren:

Bei den stark von der Passagierzahl abhängigen Parkhauseinnahmen, Retail- und Duty-Free Einnahmen musste ein Rückgang um 5,2% verzeichnet werden. Im Bereich Werbeflächen und Promotion konnte der Vorjahreswert nahezu erreicht werden (minus 2,7%). Die übrigen Konzessionseinnahmen konnten dank Erhöhung von Umsatzabgaben sowie Zusatzerträgen (Automaten und Passagier-Entertainment) um rund 17% gesteigert werden.

Wesentlich zurück gingen die externen Erträge bei den Festmieten sowie der Energie- und Nebenkostenverrechnung durch die Übernahme der Gepäcksortier- und der Flugzeugenergieversorgungsanlage. Gesamthaft resultiert ein Rückgang um CHF 16,4 Mio. auf CHF 95,7 Mio. (minus 14,6%).

Die Erträge aus Dienstleistungen konnten um 4% auf CHF 26,0 Mio. gesteigert werden. Darin enthalten sind CHF 2,1 Mio. für die von der Gesellschaft erbrachten Beratungsdienstleistungen ausserhalb des Flughafens (2001 CHF 0,8 Mio.).

Segmentergebnis

CHF in Mio.	2002	2001	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	(7.0)	(69.7)	+90,0%
Non-Aviation	76.1	77.3	-1,6%
Total	69.1	7.6	+809,0%

Im abgelaufenen Geschäftsjahr ist der **Personalaufwand** um 7,3% von CHF 127,8 Mio. auf CHF 137,2 Mio. angestiegen. Durch die Übernahme der Gepäcksortier- sowie der Flugzeugenergieversorgungsanlage wurde auch das entsprechende Fachpersonal übernommen (17 Stellen, welche auch zusätzliche Einnahmen generiert haben). Erstmals sind auch die Stellen (43) der drei in Chile übernommen Flughäfen enthalten. Die Erhöhung der Beiträge an die Beamtenversicherungskasse (BVK) von CHF 6,7 Mio. auf 9,0 Mio. ist grösstenteils auf den Wegfall der Prämienreduktion (seit 1.1.2002) zurückzuführen.

Anzahl Stellen (full time positions) nach Konzernsegmenten

(Stichtag 31.12.)	2002	2001	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	600	558	+7,5%
Non-Aviation	686	657	+4,4%
Total	1'286	1'215	+5,8%

Dem Segment Non-Aviation sind die Mitarbeiter der Supportbereiche (Finanzen&Controlling; Personal; Kommunikation) zugeordnet. Anschliessend werden diese Kosten der Supportbereiche verursachergerecht den Segmenten belastet.

Für die Kosten im Bereich **Polizei und Sicherheit** mussten trotz massiv tieferen Verkehrszahlen nochmals 2,3% mehr aufgewendet werden als im Vorjahr. Die Kosten für die Kantonspolizei Zürich sind dabei um 4,4% auf CHF 68,3 Mio. angestiegen, hingegen konnten die Sicherheitskosten für Dritte um 17,2% auf CHF 5,9 Mio. reduziert werden. Die Mehrkosten der Kantonspolizei Zürich lassen sich begründen durch die weiterhin gültigen zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen aufgrund der Ereignisse vom 11. September 2001, welche Zusatzkosten von CHF 2,4 Mio. verursachen, die nur teilweise an die Airlines weiterfakturiert werden konnten.

Die gesamten **Betriebskosten** liegen 8,9% unter dem Vorjahreswert (CHF 320 Mio. gegenüber CHF 352 Mio. im 2001 inkl. Debitorenverlust SAirGroup-Krise von CHF 42,45 Mio.). Ohne Berücksichtigung des im 2001 erlittenen Debitorenverlustes aus der SAirGroup-Krise haben die Betriebskosten um rund 3,6% zugenommen. Die höheren Aufwendungen im Bereich Personal- und Sicherheitskosten sowie beim Unterhalt & Material konnten nur teilweise durch tiefere Kosten bei Energie & Abfall sowie anderen Betriebskosten kompensiert werden.

Im Jahr 2002 wurden CHF 547,1 Mio. **investiert** gegenüber CHF 666,0 Mio. im Vorjahr. Aufgeteilt auf die verschiedenen Anlageklassen zeigt sich folgendes Bild:

CHF in Mio.	2002	2001
Grundstücke	0.0	0.6
Mobile Sachanlagen	11.2	29.4
Projekte in Arbeit in Leasing	33.9	32.8
Projekte in Arbeit	482.0	564.2
Immaterielle Anlagen	17.9	8.7
Finanzanlagen	2.0	30.3
Total	547.1	666.0
Davon 5. Bauetappe	429.7	456.2

Neben den Investitionen in die 5. Bauetappe sind in den Investitionen in die Projekte in Arbeit u.a. die Anschaffung von sechs Kombigeräten für die Reinigung der Vorfeldflächen inkl. Pisten und Rollwegen (CHF 4,8 Mio.), die Investitionen in die Flugzeugenteiseranlage beim neuen Dock E (Midfield; CHF 4,3 Mio.), in die neue An- und Abflugsoftware DARTS (CHF 3.1 Mio.) und weitere Investitionen im Bereich ICT (CHF 7,6 Mio.) enthalten.

Die Investitionen konnten im Berichtsjahr zu 25,2% (Vorjahr 20,1%) aus dem Cash-Flow gedeckt werden.

Die **Abschreibungen** liegen mit CHF 138,3 Mio. 22,5% unter dem Vorjahreswert von CHF 178,5 Mio. (darin enthalten waren CHF 50 Mio. für Sonderabschreibungen als Folge der Ereignisse des Herbst 2001). Ohne Berücksichtigung dieser Sonderabschreibungen im 2001 haben sich die Abschreibungen im 2002 um 7,3% erhöht. Einen Sonderfall stellen die im direkten Zusammenhang mit dem Dock E (Midfield) stehenden Anlagen (Dock E; Vorfeld [APRON] rund um das Dock E; Strassentunnel als Verbindung zum Dock E sowie die Skymetro inklusive Station im Airside Center) dar. Ursprünglich war geplant, diese Anlagen im Herbst 2002 (eigentliche Fertigstellung) in Betrieb zu nehmen. Neu werden diese Anlagen am 1. September 2003 eröffnet. Ab dem 1.11.2002 werden deshalb keine Fremdkapitalzinsen sowie keine Eigenleistungen mehr aktiviert. Ebenfalls ab dem 1.11.2002 werden diese Anlagen infolge einer minimalen technischen Abnutzung mit 1/3 einer ordentlichen Jahresabschreibung pro rata bis zur effektiven Inbetriebsetzung abgeschrieben. Die gebuchte 1/3 Jahresabschreibung pro rata beträgt CHF 1,5 Mio; eine volle Jahresabschreibung pro rata hätte CHF 4,5 Mio. betragen. Dieses Vorgehen wurde in Absprache und mit Zustimmung der Revisionsstelle festgelegt.

Der **Kapitalaufwand** stieg im Berichtsjahr um 31,0% auf CHF 62,8 Mio. an. Begründet ist dieser Anstieg hauptsächlich durch die Erhöhung des verzinslichen Fremdkapitales sowie Mehraufwendungen im Zusammenhang mit dem durch die Gesellschaft abgeschlossenen Zinssatz-Swap.

verwaltungsrat und management



Verwaltungsrat

Präsident

Andreas Schmid

Präsident des Verwaltungsrates
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

Stadtpräsident der Stadt Zürich

Jacob Schmidheiny

Präsident des Verwaltungsrates der conzzeta Holding

Dr. Martin Wetter

Mitglied der Geschäftsleitung Credit Suisse

Eduard Witta

dipl. Bauingenieur ETH/SIA, Mitinhaber des
Bauingenieurbüros MWV Bauingenieure AG

Generalsekretär

Thomas Egli

Beirat

Präsident

Andreas Schmid

Präsident des Verwaltungsrates
Unique (Flughafen Zürich AG)

Vizepräsident

Dr. Ruedi Jeker

Vizepräsident des Verwaltungsrates
Unique (Flughafen Zürich AG)

Mitglieder

Urs Adam

Stv. Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt

Dr. Lukas Briner

Direktor Zürcher Handelskammer

Bruno Heinzelmann

Stadtpräsident Kloten

Prof. Dr. Franz Kellerhals

Präsident des Verwaltungsrates Skyguide

Dr. Thierry Lalive d'Epinay

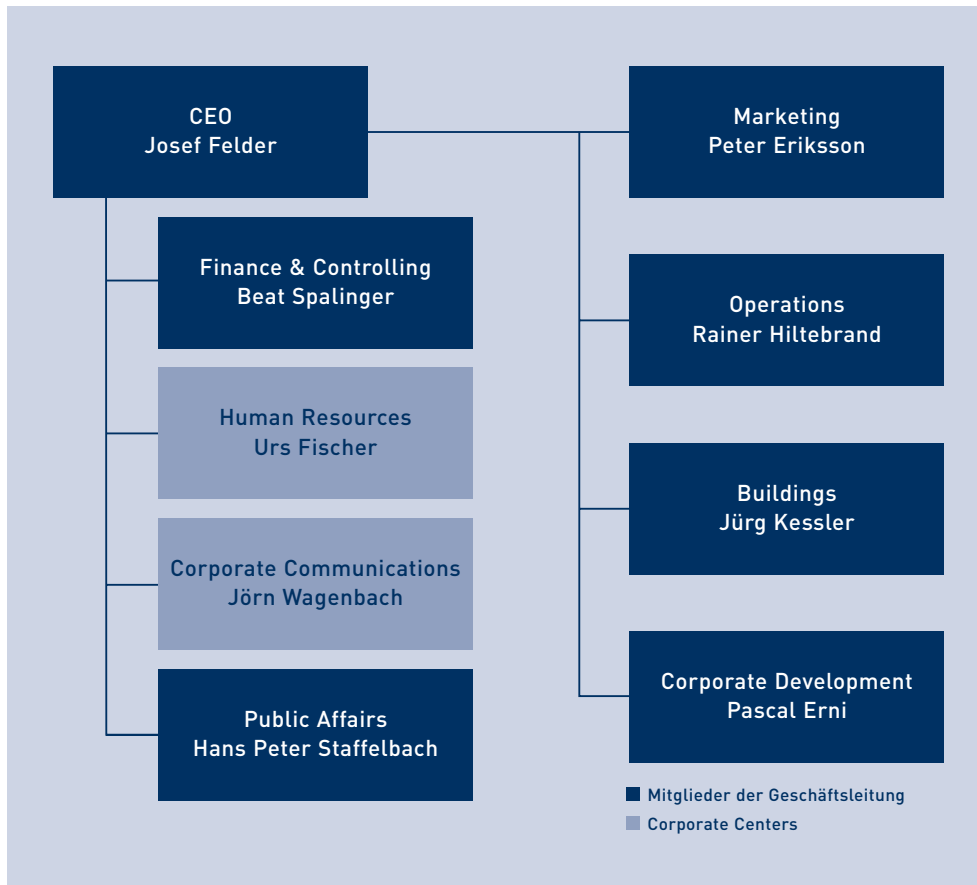
Präsident des Verwaltungsrates
Schweizerische Bundesbahnen SBB

Vreni Spoerry

Ständerätin

Dr. Sven von Ungern-Sternberg

Regierungspräsident Freiburg i. Br.



verwaltungsrat und
management

corporate governance



Informationen zur Corporate Governance

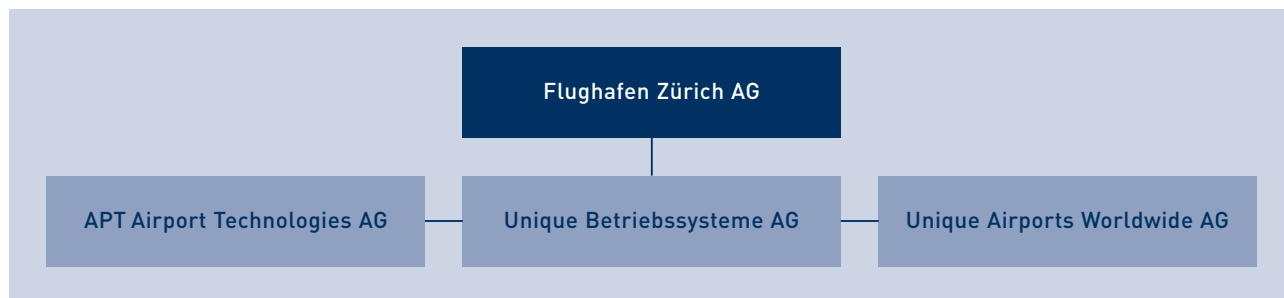
Gemäss Corporate Governance-Richtlinie der SWX Swiss Exchange vom 17. April 2002.

Konzern- und Kapitalstruktur

Konzernstruktur

Nebst der Flughafen Zürich AG gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zu deren Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften umfasst:

Gesellschaft	Sitz	Aktienkapital	Beteiligungsquote
APT Airport Technologies AG	Kloten	CHF 100'000	100% Flughafen Zürich AG
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	CHF 100'000	100% Flughafen Zürich AG
Unique Airports Worldwide AG	Kloten	CHF 100'000	100% Flughafen Zürich AG



Kapital

Das ordentliche Aktienkapital des Unternehmens beträgt CHF 245'615'000; es ist aufgeteilt in 4'912'300 voll liberierte Namenaktien mit Nennwert von CHF 50. Es besteht per Stichtag kein genehmigtes oder bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine und keine ausstehenden Wandelanleihen oder Optionen.

Die in den letzten drei Jahren eingetretenen Veränderungen von Aktienkapital, Reserven und Bilanzverlust sind bezüglich des Berichts- und des Vorjahres im Finanzteil dieses Geschäftsberichtes (siehe Bilanz per 31.12.02 und 31.12.01 Handelsrechtlicher Abschluss, Seite 89) und bezüglich des Jahres 2000 aus dem Geschäftsbericht 2000 ersichtlich.

Aktionariat und Mitwirkungsrechte

Bedeutende Aktionäre

Per Stichtag 31.12.2002 besitzt der Kanton Zürich 49% und die Stadt Zürich 5,41% der Aktien, bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft. Es bestehen keine weiteren Aktionäre, welche über eine Beteiligung von mehr als 5% der stimmberechtigten Aktien verfügen. Gemäss den im Berichtsjahr erfolgten Offenlegungsmitteilungen nach Börsengesetz hat die UBS Fund Management (Switzerland) AG, Basel, den Wert von 5% am 31.1.01 überschritten (5,069%) und am 17.10.02 wieder unterschritten (4,969%).

Es bestehen keinerlei Kreuzbeteiligungen und keine der Gesellschaft bekannten Aktionärbindungsverträge.

Kontrollwechsel

Die Statuten enthalten eine opting up Klausel, welche den Grenzwert, bei dessen Überschreitung gemäss Börsengesetz eine Angebotspflicht besteht, auf 49% hinaufsetzt.

Kontrollwechselklauseln zugunsten von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern bestehen keine.

Beschränkung der Übertragbarkeit von Aktien und Nominee-Eintragungen

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

Die beschriebenen Beschränkungen der Übertragbarkeit sind in den Gesellschaftsstatuten festgelegt. Diese können durch Beschluss der Generalversammlung mit einem Beschlussquorum von zwei Drittel der vertretenen Stimmen geändert werden. Nominee-Eintragungen werden ausschliesslich als Aktionäre ohne Stimmrecht zugelassen.

Mitwirkungsrechte an der Generalversammlung

Eintragungen ins Aktienregister werden in der Regel bis eine Woche vor der Generalversammlung vorgenommen.

Betreffend Einberufung der GV und Traktandierung von Verhandlungsgegenständen bestehen keine vom Gesetz abweichenden statutarischen Regeln.

Gemäss Statuten kann sich jeder Aktionär in der Generalversammlung durch einen anderen im Aktienbuch eingetragenen Aktionär, der sich durch eine schriftliche Vollmacht ausweist, vertreten lassen.

Das qualifizierte Beschlussquorum gemäss OR 704 ist zusätzlich zu den dort definierten Fällen erforderlichlich für:

- Änderung der Statuten
- Erleichterung oder Aufhebung der Beschränkung der Übertragbarkeit der Namenaktien
- Umwandlung von Namenaktien in Inhaberaktien

Verwaltungsrat

Wahl und Amtszeit

Die Wahl der Verwaltungsräte erfolgt durch die Generalversammlung jeweils auf eine Amtsdauer von 4 Jahren. Wiederwahl ist möglich, wobei eine altersbedingte Beendigung des Verwaltungsratsmandats an der Generalversammlung jenes Jahres stattfindet, in welchem ein Mitglied sein 70. Altersjahr vollendet. Die laufende Amtsdauer dauert für alle von der Generalversammlung gewählten Mitglieder bis zur Generalversammlung (GV) 2004.

Dem Kanton Zürich steht statutarisch das Recht zu, drei von sieben oder acht bzw. vier von neun Mitgliedern gemäss Art. 762 OR in den Verwaltungsrat zu delegieren.

Mitglieder

Andreas Schmid

Schweizer; lic. iur.; Berufstätigkeit als Konzernleitungsmitglied bei Mövenpick von 1993 bis 1997, danach als CEO bei Jacobs AG (bis 2000) und Barry Callebaut AG (bis Mitte 2002), seit 1999 zudem Verwaltungsratspräsident der Barry Callebaut AG; Verwaltungsrat seit GV 2000

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratspräsident bei Kuoni Holding AG; Verwaltungsratsmitglied bei Adecco SA; Mitglied Beirat Credit Suisse

Dorothee Fierz

Schweizerin; Ausbildung und Berufstätigkeit als Lehrerin; seit 1991 vollamtliche Politikerin, seit 1999 Mitglied des Regierungsrates des Kantons Zürich;

Verwaltungsrätin seit 2000 (Delegation)

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei AXPO, NOK und EKZ

Christian Huber

Schweizer; Dr. iur.; Berufstätigkeit von 1981 bis 1999 als Staatsanwalt, Oberrichter und Geschworenengerichtspräsident; seit 1999 Mitglied des Regierungsrates des Kantons Zürich;

Verwaltungsrat seit 2000 (Delegation)

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei Vereinigte Schweizerische Rheinsalinen AG

Ruedi Jeker

Schweizer; Dr. sc. techn., ETHZ; seit 1999 Mitglied des Regierungsrates des Kantons Zürich;

Verwaltungsrat seit 1999 (Delegation in damalige Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG)

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied Messe Schweiz AG; Präsident Stiftung Greater Zurich Area

Elmar Ledergerber

Schweizer; lic. phil. I; seit 1998 Stadtrat von Zürich, seit 2002 Stadtpräsident;

Verwaltungsrat seit 1998 (damals aufgrund Delegationsrecht der Stadt Zürich in damalige Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG; seit 2000 von der GV gewählt)

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Jacob Schmidheiny

Schweizer; lic. oec.; 1978 bis 2001 operative Gesamtleitung der Conzzeta Holding (vormals Zürcher Ziegeleien), seit 1984 zusätzlich Präsident des Verwaltungsrates;

Verwaltungsrat seit GV 1982 (damals Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG)

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Martin Wetter

Schweizer; Dr. iur.; Berufstätigkeit bei der Credit Suisse Group seit 1973, insbesondere im Kommerz- und Finanzbeteiligungsbereich;

Verwaltungsrat seit GV 1993 (damals Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG)

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei Zürcher Freilager AG

Eduard Witta

Schweizer; dipl. Bauingenieur, ETHZ; seit 1969 mit eigenem Ingenieurbüro;

Verwaltungsrat seit GV 1982 (damals Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG)

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrates sind nicht exekutive Mitglieder. Kein Mitglied des Verwaltungsrates gehörte in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren der Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG oder einer ihrer Konzerngesellschaften an.

An wesentlichen geschäftlichen Beziehungen zwischen Mitgliedern des Verwaltungsrates bzw. den von diesen vertretenen Körperschaften und der Flughafen Zürich AG sind zu nennen:

Der Kanton Zürich, in dessen Regierung die Verwaltungsratsmitglieder Dorothée Fierz, Christian Huber und Ruedi Jeker sitzen, gewährt der Flughafen Zürich AG im Rahmen eines Kreditrahmenvertrages einen Darlehensbetrag im Umfang von CHF 826 Mio. mit einer Laufzeit von 10 Jahren. Davon wurden bis am 31. Dezember 2002 CHF 400 Mio. bezogen.

Die Credit Suisse, in deren Geschäftsleitung das Verwaltungsratsmitglied Martin Wetter sitzt, ist eine der Hausbanken der Flughafen Zürich AG.

Kreuzverflechtungen im Sinne gegenseitiger Einsitznahmen in Verwaltungsräten von kotierten Gesellschaften bestehen keine.

Interne Organisation

VR-Präsident: Andreas Schmid

Vizepräsident: Ruedi Jeker

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

Audit & Finance Committee

Mitglieder: Jacob Schmidheiny (Vorsitz), Christian Huber, Elmar Ledergerber, Andreas Schmid

Aufgaben: Das Committee befasst sich insbesondere mit vertieften Betrachtungen der Jahresrechnung und der Rechnungslegungsgrundsätze, mit der Beurteilung des Finanzreportings und des Prüfprogramms, der Prüfungsfeststellungen und der Empfehlungen der Revisionsstelle, mit der Finanzierungspolitik des Unternehmens und mit der finanziellen Prüfung einzelner Geschäfte von besonderer Bedeutung.

Nomination & Compensation Committee

Mitglieder: Martin Wetter (Vorsitz), Dorothée Fierz, Andreas Schmid

Aufgaben: Das Committee befasst sich mit allen Fragen der Ernennung und nötigenfalls Abberufung von Mitgliedern der obersten Unternehmensführung und deren Entschädigung sowie mit Fragen der Nachfolgeplanung. Es legt die Grundsätze der Personal- und Kompensationspolitik des Unternehmens fest und kontrolliert diese. Ferner beurteilt das Committee die Situation betreffend möglicher Interessenkonflikte von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern.

Die Organe der Flughafen Zürich AG tagen nach Bedarf, im Ergebnis bedeutet dies für den Verwaltungsrat rund 10 Sitzungen pro Jahr mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von ca. 5 Stunden und für die Committees 2–3 Sitzungen pro Jahr mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von ca. 3 Stunden. Die Committees verabschieden Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrates, veranlassen Abklärungen durch interne oder externe Stellen und stellen Anträge an den Gesamtverwaltungsrat. Als regelmässige Teilnehmer werden zu den Sitzungen des Verwaltungsrates sowie des A&F Committees der CEO, der CFO und der Generalsekretär, zu den Sitzungen des N&C Committees der CEO und der Chef HRM beigezogen. Themenspezifisch werden weitere Mitglieder der Geschäftsleitung oder Vertreter der Revisionsstelle zu den Sitzungen beigezogen.

Kompetenzregelung

Der Verwaltungsrat hat gestützt auf die Statuten ein Organisationsreglement im Sinne von Art. 216b OR erlassen. Darin hat er sich nebst den von Gesetzes wegen undelegierbaren Aufgaben zahlreiche grundlegende strategische Zuständigkeiten, namentlich im Zusammenhang mit den aus der bundesluftfahrtrechtlichen Konzession fliessenden Rechten und Pflichten vorbehalten, im Übrigen aber die Geschäftsführung umfassend an die Geschäftsleitung delegiert.

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung rapportiert dem Verwaltungsrat mittels eines monatlichen Update des Management Information Systems (MIS), welches namentlich Marketing-Aktivitäten, Verkehrsentwicklung, Non-Aviation-Geschäft, Personalcontrolling, Bilanzbewirtschaftung, Projektinformation und Beteiligungsmanagement umfasst. Im Weiteren erfolgt die quartalsweise Abschlusserstellung seit dem Geschäftsjahr 2002.

Geschäftsleitung

Mitglieder

Josef Felder

Schweizer, Vorsitzender der Geschäftsleitung

dipl. Buchhalter/Controller; ab 1989 Berufstätigkeit bei Crossair AG, bis 1993 als Finanzchef, bis 1996 als Leiter Marketing und bis 1998 als Leiter Product-Management; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG (bzw. damals FIG) im November 1998

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei skyguide

Peter Eriksson

Schwede, Leiter Geschäftsbereich Marketing

Wirtschafts- und Managementsausbildung im Sektor Kommerz und Retail; 1976 – 2001 Berufstätigkeit in verschiedenen Managementfunktionen im Bereich Marketing und Verkauf bei IKEA, Tip Top AG, Jelmoli AG und The Nuance Group AG; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG im April 2002

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Pascal Erni

Schweizer, Leiter Geschäftsbereich Corporate Development

lic. rer. publ. HSG; Berufstätigkeit bei der Flughafendirektion Zürich seit 1992, ab 1997 Projektleitung für die Ausgliederung des Flughafens aus der kantonalen Verwaltung und die Zusammenführung der Flughafendirektion mit der FIG zur Flughafen Zürich AG

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Rainer Hildebrand

Schweizer, Leiter Geschäftsbereich Operations

Linienpilotenausbildung SLS; seit 1978 Berufstätigkeit als Linienpilot (DC 9, MD 80, MD11, A320, A330) bei Swissair, ab 1999 ChefpiLOT gesamte Swissair-Flotte; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG im April 2002

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Jürg Kessler

Schweizer, Leiter Geschäftsbereich Buildings

dipl. Ing. ETH Zürich, lic. oec. publ. Universität Zürich; 1991 – 2000 Berufstätigkeit in verschiedenen Führungspositionen bei der Zürich Versicherung; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG im Februar 2001

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Beat Spalinger

Schweizer, Finanzchef

Betriebsökonom HWV; Berufstätigkeit von 1983 – 1986 als Finanzchef bei einer Generalunternehmung und von 1986 – 1999 als Partner bei KPMG Fides als Verantwortlicher für Corporate Finance; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG (bzw. damals FIG) im Herbst 1999

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Hans Peter Staffelbach

Schweizer, Leiter Public Affairs

Dipl. Ing. ETH Zürich; Berufstätigkeit 1966 – 1981 in verschiedenen Positionen bei IBM, 1981 – 1985 als Direktor bei Heliswiss und 1985 – 2000 als Flughafendirektor des Flughafens Zürich

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

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

Entschädigungen, Beteiligungen und Darlehen

Festsetzung und Umfang der Entschädigungen

Die Entschädigungen der amtierenden Mitglieder des Verwaltungsrates setzen sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammen. Die Ansätze werden vom Gesamtverwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees festgesetzt. Beteiligungsprogramme für Verwaltungsratsmitglieder bestehen nicht. Die Summe der im Berichtsjahr an die Mitglieder des Verwaltungsrates ausgerichteten Entschädigungen beträgt CHF 519'750.

Die höchste Summe von Entschädigungen, welche von einem Mitglied des Verwaltungsrates im Berichtsjahr bezogen wurde, beträgt CHF 121'800.

Die Entschädigungen der Mitglieder der Geschäftsleitung basieren auf Einzelarbeitsverträgen und setzen sich aus einem festen Lohnanteil und einem erfolgsabhängigen, zu einem erheblichen Teil in Aktien der Gesellschaft bestehenden variablen Anteil zusammen. Diese Entschädigungen werden vom Nomination & Compensation Committee festgesetzt. Die Summe der im Berichtsjahr an die sieben Mitglieder der Geschäftsleitung ausgerichteten Entschädigungen beträgt CHF 2'337'100.

Im Berichtsjahr sind keine Abgangsentschädigungen an Personen, die im Berichtsjahr ihre Organfunktion beendeten und keine relevanten Entschädigungen an ausgeschiedene Mitglieder des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung ausgerichtet worden.

Aktienzuteilung und -besitz

An die Mitglieder der Geschäftsleitung wurden im Berichtsjahr insgesamt 1'454 Aktien der Gesellschaft zugeteilt.

An die Mitglieder des Verwaltungsrates wurden im Berichtsjahr keine Aktien der Gesellschaft zugeteilt.

Von Mitgliedern der Geschäftsleitung sowie diesen nahestehenden Personen werden per 31.12.2002 insgesamt 5'848 Aktien der Gesellschaft gehalten.

Von Mitgliedern des Verwaltungsrates sowie diesen nahestehenden Personen werden per 31.12.2002 insgesamt 103'170 Aktien der Gesellschaft gehalten. (Darin nicht enthalten sind die oben unter «Bedeutende Aktionäre» ausgewiesenen Anteile des Kantons und der Stadt Zürich)

Es bestehen keinerlei Optionen auf die Aktien der Gesellschaft.

Zusätzliche Honorare und Vergütungen

Die Firma MWV Bauingenieure AG, deren Mitinhaber das Verwaltungsratsmitglied Eduard Witta ist, hat für diverse Ingenieurarbeiten im Zusammenhang mit den Flughafenparkhäusern Vergütungen in der Höhe von CHF 950'000 bezogen. Im Übrigen hat kein Mitglied des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung im Berichtsjahr für zusätzliche Dienstleistungen zugunsten der Flughafen Zürich AG oder einer ihrer Konzerngesellschaften Vergütungen bezogen, deren Summe die Hälfte der ordentlichen Entschädigungssumme der betreffenden Organperson erreichen oder überschreiten würde.

Organdarlehen

Es bestehen keine ausstehenden Organdarlehen der Gesellschaft an Mitglieder des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung.

Revisionsstelle

Das Revisionsmandat wird von der Generalversammlung für jedes Jahr neu beschlossen. Die erstmalige Mandatsübernahme durch die gegenwärtige Revisionsstelle erfolgte vor 1992, also noch unter altem Aktienrecht (damals für die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG). Der derzeitige leitende Revisor ist seit 2000 für das Mandat verantwortlich.

Das von der Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr für das Mandat in Rechnung gestellte Honorar beläuft sich auf CHF 307'381. Für zusätzliche Dienstleistungen ausserhalb des Revisionsstellenmandates stellte die Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr insgesamt CHF 31'885 in Rechnung.

Aufsicht und Kontrolle der externen Revision werden durch das Audit & Finance Committee wahrgenommen.

Informationspolitik

Informationen an die Aktionäre erfolgen regelmässig im Rahmen des Halbjahres- und Jahresberichtes sowie unregelmässig in Form von News-Flashes über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen.

Als permanente, allgemein zugängliche Informationsquelle kann auf die Investor Relations-Seite auf unserer Homepage (www.uniqueairport.com) verwiesen werden.

Kontaktadressen: Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, 8058 Zürich-Flughafen;

Investor Relations: Beat Spalinger, E-mail: beat.spalinger@uniqueairport.com

Corporate Communications: Jörn Wagenbach, E-mail: joern.wagenbach@uniqueairport.com

risk management



Risk Management

Umfassendes Risk Management

Unique (Flughafen Zürich AG) hat die Sicherstellung eines umfassenden Risk Managements als strategisches Unternehmensziel formuliert und sich zu einer ganzheitlichen und systematischen Risikobewältigung verpflichtet. Das Risk Management bei Unique (Flughafen Zürich AG) sorgt für einen disziplinierten Umgang mit Risiken. Es gewährleistet die Transparenz über alle mit der Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken sowie die laufende Verbesserung und Kontrolle der Risikosituation.

Das Unique Risk-Management-System

Als ein Instrument der Corporate Governance hat Unique (Flughafen Zürich AG) ein Risk-Management-System erarbeitet und per 1.12.2000 in Kraft gesetzt. Das Unique Risk-Management-System ist das Führungs- und Arbeitsinstrument für die unternehmerische Risikobewältigung. Es enthält die folgenden Elemente:

- Risikopolitische Ziele und Grundsätze
- Risk-Management-Organisation
- Risk-Management-Prozess (Methode zur Risikobewältigung)
- Risikoberichterstattung und Risikodialog
- Überprüfung und Bewertung des Risk-Management-Systems
- Risikokultur

Das Rückgrat des Management-Systems bildet die Risk-Management-Organisation, welche die folgenden Rollen umfasst:

- Verwaltungsrat/Geschäftsleitung und Chief Risk Officer:
Verwaltungsrat und Geschäftsleitung tragen die aktienrechtliche Gesamtverantwortung für die Existenz- und Rentabilitätssicherung. Dem Verwaltungsrat obliegt dabei die Oberaufsicht über das Risk Management. Der Chief Financial Officer ist gleichzeitig der Risk-Management-Beauftragte der Geschäftsleitung (Chief Risk Officer).
- Linienstellen (Bereiche und Corporate Centers):
Die Linienstellen tragen in Einheit mit der Linienverantwortung die Verantwortung für die Risiken und bearbeiten diese operativ im Rahmen des Risk-Management-Systems.
- Fachstelle Risk Management:
Die zentrale Risk-Management-Stelle wird vom Corporate Risk Manager geleitet, der an den Chief Risk Officer rapportiert. Die Fachstelle unterstützt die Linienstellen in allen Belangen des Risk Managements und ist zuständig für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Risk-Management-Systems.
- Fachstellen:
Die Fachstellen übernehmen in Abstimmung mit der Fachstelle Risk Management eine spezifische, risikobezogene Querschnittsfunktion im Unternehmen (z.B. Cash Management, Arbeitssicherheit, Informationssicherheit, Brandschutz, Notfallplanung usw.)

Aktuelle Risikosituation

In der Vergangenheit war der Flughafen Zürich existenziell von der SAirGroup abhängig. Durch die Herauslösung lebenswichtiger Infrastrukturelemente aus den sogenannten flughafenbetriebl. Betrieben (siehe Bereichsteil Operations) besteht heute kein gebündeltes Risiko in Bezug auf flughafenbetriebl. Funktionen mehr.

Die aktuelle Risikosituation der Unique (Flughafen Zürich AG) wird im Wesentlichen durch die folgenden Risiken geprägt:

- Homecarrier:
Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der Hauptkunde von Unique (Flughafen Zürich AG). Swiss wickelt am Flughafen Zürich rund 63 Prozent der Flugbewegungen und 60 Prozent der Passagiere ab. Rund 24 Prozent des gesamten Umsatzes (exklusive Passagiergebühren) von Unique (Flughafen Zürich AG) wird direkt mit Swiss erzielt. Damit hat sich die Abhängigkeit vom Homecarrier reduziert. Trotzdem ist die weitere Entwicklung von Unique (Flughafen Zürich AG) im erheblichen Mass abhängig von der zukünftigen Entwicklung von Swiss.
- Nachfragerückgang:
Der Geschäftsverlauf von Unique (Flughafen Zürich AG) ist abhängig von der Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs. Kriegerische Ereignisse und Terroranschläge könnten zu einem erneuten Rückschlag für den Luftverkehr führen. Die konjunkturelle Lage könnte einen möglichen Nachfragerückgang noch verschärfen.
- Rechtliche Rahmenbedingungen:
Innenpolitische Restriktionen einerseits und der Staatsvertrag CH – D andererseits könnten dazu führen, dass Unique (Flughafen Zürich AG) die Chancen der geschäftlichen Entwicklung, die vor allem mit der 5. Bauetappe geschaffen werden, nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss.

chronik



Chronik 2002:

15. Februar

Unique (Flughafen Zürich AG) reicht beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Gesuch für die Betriebsreglementänderung zur Umsetzung der Wochenendregelung aus dem Staatsvertrag ein.

30. Mai

Die Abteilung Airport Authority&OPS Safety wird planmässig nach den Normen «SN EN ISO 900 1:2000» zertifiziert.

Juni

Der Nationalrat beschliesst in der Junisession 2002, auf den im Vorjahr von den Verkehrsministern der Schweiz und Deutschlands ausgehandelten und unterzeichneten Staatsvertrag betreffend Anflüge auf den Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet nicht einzutreten.

19. August

Das Bundesgericht heisst die Beschwerde von Unique (Flughafen Zürich AG) gut, die Businesspläne im Rahmen des Beschwerdeverfahrens gegen die Betriebskonzession offenlegen zu müssen.

27. August

Die Koordinationsgespräche zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) unter der Leitung von Ständerat Hans Lauri werden abgeschlossen.

September

Unique (Flughafen Zürich AG) informiert bei drei Veranstaltungen am Flughafen die Gemeindebehörden über den Stand der Arbeiten beim SIL und beim neuen Betriebsreglement.

21. Oktober

Alle Zusatzgeschosse des Parkhauses F in Betrieb.

24. Oktober

Eröffnung des Strassentunnels Dock E (Midfield) (4. November: Inbetriebnahme).

24. Oktober

Das Verwaltungsgericht Mannheim entscheidet, den Beschwerden gegen den Staatsvertrag die aufschiebende Wirkung nicht zu gewähren.

27. Oktober

Die Wochenendregelung des Staatsvertrags tritt in Kraft.

1. November

«Betonfest» (Fertigstellung der neuen Rollwege und des Vorfelds Midfield).

8. November

Der Regierungsrat des Kantons Zürich und der Verwaltungsrat von Unique (Flughafen Zürich AG) geben in einer gemeinsamen Medienkonferenz bekannt, das neue Betriebsreglement auf dem bisherigen Betriebssystem aufzubauen.

14. November bzw. Beginn Wintersaison 2002/03

Inbetriebnahme der neuen Verregnungsanlagen für Enteiserabwässer (umweltfreundlicher Abbau der Enteismittel).

15. November

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gibt die Gesuche für die Instrumentenlandesysteme (ILS) 28 und 34 in die öffentliche Auflage.

Dezember

Der Ständerat hat in der Wintersession das Geschäft an die Verkehrskommission zurückgewiesen und gleichzeitig den Bundesrat aufgefordert, Möglichkeiten für Nachverhandlungen des Vertragsinhaltes zu sondieren.

5. Dezember

Taufe des Dock E (Midfield).

16. Dezember

Offizielle Überreichung des Zertifikats «Anerkannter Rettungsdienst IVR» an den Unique Rettungsdienst welcher damit der erste Träger dieser Anerkennung des Kantons Zürich ist.

17. Dezember

Inbetriebnahme der erweiterten Zollhalle B.

operations



Flughafen Steuerung

Die Auflösung des SAirGroup-Konzerns hatte zur Folge, dass die Koordination unter deren bisherigen Tochtergesellschaften am Flughafen verloren ging. Die von neuen Investoren übernommenen Firmen sind nicht mehr bereit, im gemeinsamen Interesse der Flughafenpartner liegende Aufgaben allein zu erfüllen. Unique (Flughafen Zürich AG) musste deshalb diverse bisher von Flughafenpartnern erbrachte Leistungen übernehmen, um die operationellen Leistungsprozesse des Flughafens weiterhin zu gewährleisten. Erwähnt seien hier namentlich die Übernahme der Gepäcksortieranlage (GSA) und der Flugzeugenergieversorgungsanlage von Swissport sowie der neuen Enteisestandplätze für Flugzeuge (Deicing Pads) von SR Technics.

Um die Koordination der operationellen Leistungsprozesse des Flughafens optimal wahrnehmen und in Zukunft nachhaltig verbessern zu können, ist die Bildung eines zentralen Operation Control Centers in die Wege geleitet worden. Dieses umfasst neben Unique (Flughafen Zürich AG) auch die Dienstleistungspartner des Flughafens und wird voraussichtlich November 2003 stufenweise in Betrieb genommen.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Enteisestandplätze im Winter 2002/03 wird die Umweltverträglichkeit des für den sicheren Winterbetrieb der Flugzeuge wichtigen Prozesses nachhaltig verbessert.

IT (Informationstechnologie)

In der ersten Hälfte des Jahres hat Unique (Flughafen Zürich AG) ein flächendeckendes, hochredundantes IT-Netz für alle Schlüssel-Systeme des operativen Flughafenbetriebes in Betrieb genommen. Der Flughafen Zürich ist somit bezüglich der vitalen Netze von externen Partnern unabhängig. Dank dieser qualitativ überzeugenden Infrastruktur konnten neue Kunden hinzugewonnen werden, so hat sich zum Beispiel Cargo Logic entschieden, die Telekommunikationsleistungen von Unique (Flughafen Zürich AG) zu beziehen. Ausserdem wurde auf diesem neuen Netzwerk das CUTE (Common User Terminal Equipment) in Betrieb genommen, ein System welches den Fluggesellschaften erlaubt, am Check-in Schalter direkt auf die eigenen IT-Systeme zuzugreifen.

Das Schwergewicht der Geschäftstätigkeit der APT Airport Technologies AG – eine 100%-Tochtergesellschaft von Unique (Flughafen Zürich AG) – lag im Berichtsjahr beim Aufbau einer neuen Bündelfunkanlage, welche ab 2003 allen Flughafenpartnern zur Verfügung gestellt wird. Zudem sind – im Hinblick auf den mit der Inbetriebnahme des Docks E ohnehin zwingend erforderlichen Ausbau der Wireless LAN Infrastruktur – Vorbereitungen für einen unterbrechungslosen Ersatz des bisherigen Wireless LAN und zugleich für eine Bereitstellung eines entsprechenden öffentlich verfügbaren Angebotes aufgenommen worden.

Sicherheit

Sicherheit (Safety and Security) spielt – wie auf allen interkontinentalen Flughäfen weltweit – auf dem Flughafen Zürich nach dem 11. September 2001 eine immer bedeutendere Rolle. Die Europäische Union (EU) hat angekündigt, dass in den nächsten Jahren weitreichende neue Sicherheitsmassnahmen eingeführt werden. Diese werden wohl auch von der Schweiz übernommen. Um die hohe Qualität der Sicherheitsorgane auf dem Flughafen zu gewährleisten, wurde der Bereich Airport Authority und Operational Safety im Berichtsjahr nach ISO 9001 zertifiziert. Ebenso stellt eine im Herbst durchgeführte, von der ICAO vorgeschriebene Notfallübung dem Flughafen Zürich ein gutes Zeugnis in Bezug auf die Notfallorganisation aus.

Flugkonzeptänderungen

Ab Ende Oktober musste die zweite Stufe des noch nicht ratifizierten, aber bereits Vorwirkungen entfaltenden Staatsvertrages (Luftverkehrsabkommen) zwischen Deutschland und der Schweiz umgesetzt werden. Die darin enthaltene sogenannte Wochenend- und Feiertagsregelung legt fest, dass zu bestimmten Zeiten am Morgen und Abend keine Flugzeuge mehr in einer Höhe von unter 3000 Metern über Meer über süddeutsches Gebiet fliegen dürfen. Dies hat zur Folge, dass zusätzliche Ostanflüge und ab Herbst 2003 auch Südanflüge über schweizerisches Gebiet geführt werden müssen. Um diese Anflüge mit der entsprechenden Kapazität und bei reduzierten Sichtbedingungen ermöglichen zu können, sind in Zusammenarbeit mit skyguide die Planungsarbeiten für Instrumentenlandesysteme (ILS) für die Pisten 28 und 34 aufgenommen worden.

Neue Konzessionierungen

Die EU fordert im Rahmen der Liberalisierung, dass auch die Konzessionen für Dienstleistungsanbieter auf den Flughäfen unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten neu zu vergeben sind. Gemäss Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) hat Unique (Flughafen Zürich AG) diesen Konzessionierungsprozess in den Bereichen der Passagier- und Gepäckabfertigung und der Fracht bis Mitte nächsten Jahres durchzuführen. Erste Ausschreibungen sind bereits im Herbst des Berichtsjahres erfolgt.

marketing



Aufbau des neuen Marketing-Teams

Organisation und Verantwortungsbereiche des neu gebildeten Geschäftsbereichs Marketing sind definiert und die personelle Besetzung abgeschlossen. Die Schwerpunkte der Tätigkeiten liegen bei der Produktentwicklung für Flughafendienstleistungen, bei Key Account Management und Verkaufsförderung sowie bei der Projekt- und Innovationssteuerung.

Pflege der Kundenkontakte

Besondere Aufmerksamkeit galt im Berichtsjahr dem Auf- und Ausbau der Kundenbeziehungen. Diese konnten insbesondere im Rahmen von Veranstaltungen wie den Slot-Konferenzen in San Diego und Vancouver (welche der für die Flugplangestaltung wichtigen Vergabe von Zeitfenstern dienen) oder dem von Unique (Flughafen Zürich AG) selbst initiierten Treffen internationaler Airline-Netzwerkplaner in Zürich gepflegt und vertieft werden.

Mehrere Fluggesellschaften konnten von den Vorteilen Zürichs überzeugt werden. Neu via Zürich fliegen beispielsweise Volare Airlines, Germanwings, SkyEurope und Pulkovo Aviation. Zusätzlich sind neue Destinationen in den Flugplan aufgenommen worden.

Auch im Kommerz- und Servicebereich konnten die Beziehungen zu bestehenden Geschäftspartnern – namentlich durch vermehrte persönliche Kontakte – intensiviert und zugleich der Prozess für die Suche nach neuen Partnern vereinfacht werden.

Produkt- und Geschäftsentwicklung

Die mit der 5. Bauetappe angestrebte strategische Zielsetzung zur Steigerung von Qualität und Ertragspotential im Nichtflugbereich (Non-Aviation) wurde mit Nachdruck verfolgt. Optimierungen der Innenraumgestaltung in den Kommerzonen, insbesondere des zurzeit im Bau befindlichen Airside Center, sowie der Angebotspalette sollen eine Maximierung der Ertragspotenziale ermöglichen. Die Umsetzung eines attraktiven Erscheinungsbildes rundet diese Massnahmen ab. Ungeachtet der leicht rückläufigen Entwicklung des Schweizer Werbemarkts sowie der Beeinträchtigungen durch die laufenden Bauarbeiten der 5. Bauetappe sind in der Sparte Werbung & Sales/Promotions dank intensiver Kundenbetreuung und konsequenter Umsetzung neuer Marketingkonzepte zufriedenstellende Umsätze erzielt worden.

Nach den umfangreichen, aus der Auflösung der SAirGroup resultierenden Kündigungen von Mietverträgen, konnten im Zuge des Aufbaus des neuen Homecarriers Swiss für zahlreiche Flächen und Räume neue Mietverhältnisse abgeschlossen werden. Dadurch ist seit dem ersten Halbjahr 2002 wieder eine nahezu vollständige Vermietung ausgewiesen.

Landseitiger Verkehr

Die Bauarbeiten am landseitigen Verkehrsanschluss verliefen programmgemäss und werden Mitte 2003 mit der Eröffnung des neuen Parkhausringes im Wesentlichen abgeschlossen sein. Die Aufstockung des Parkhauses F (total ca. 800 Plätze) konnte dem Betrieb übergeben werden.

Um den zur Verfügung stehenden Parkraum optimal zu nutzen, hat Unique (Flughafen Zürich AG) das Valet-Parking (Parkservice) neu ausgeschrieben und auf Juli 2003 vergeben. Die in diesem Jahr initiierte Taxiausschreibung wird Anfang 2004 umgesetzt.

Der Anteil der Mitarbeiter, die in den letzten Jahren ihren Arbeitsweg mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegten, ist rückläufig. Im Hinblick auf die vom Flughafen anvisierten Modalsplit-Ziele soll dieser Entwicklung entgegengewirkt werden. In einer von Unique (Flughafen Zürich AG) in Zusammenarbeit mit der Uni Irchel erstellten Studie zur Verkehrsanbindung des Flughafens wurde festgestellt, dass der Flughafen Zürich im internationalen Vergleich und proportional zu seiner Grösse bereits überdurchschnittlich gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Um den Anteil von Benützern des öffentlichen Verkehrs zusätzlich steigern zu können, empfiehlt die Studie die Schaffung eines Kombitickets, welches ein flexibles, arbeitszeitabhängiges Wechseln zwischen Auto und öffentlichem Verkehr erlaubt und somit auch dem Bedarf von Teilzeitangestellten entgegenkommt. Mit der Möglichkeit zum Bezug von Tickets für ein Tagesparking, welche parallel zur Erhöhung der Parktarife für Angestellte eingeführt wurde, ist diesen Erkenntnissen bereits teilweise Rechnung getragen worden.

buildings



Organisatorische Anpassungen

Der Leistungsauftrag des auf Beginn des Berichtsjahrs neu geschaffenen Geschäftsbereiches Buildings umfasst das Bauprojektmanagement für die Flughafeninfrastruktur, den Werterhalt, den Betrieb und Unterhalt der Hochbauten sowie die gesamte Energieversorgung des Flughafens. Das für die 5. Bauetappe verantwortliche Bauprojektmanagement ist im Interesse einer Konzentration der Kräfte in zwei nach Bauprojektzonen definierten Abteilungen – “Dock E (Midfield)” und “Flughafenkopf” – zusammengefasst worden, welche für sämtliche Hoch- und Tiefbauprojekte in den jeweiligen Zonen zuständig sind.

Planmässiger Fortschritt der Flughafen Neubauten

Der Ausbau des Flughafens schritt planmässig voran. Knapp drei Jahre nach Baubeginn sind bedeutende Teile der neuen Flughafenanlagen termin- und kostengerecht fertig erstellt oder teilweise in Betrieb genommen worden.

Der Ausbau in der Zone Dock E (Midfield) ist praktisch beendet: Im Herbst konnten die zentralen Plätze für die Flugzeug-Enteisung, die Verregnungsanlagen für die Enteiserabwässer, das erweiterte Rollwegnetz, das Vorfeld Dock E sowie die unterirdische Strassenverbindung zwischen Flughafenkopf und Dock E in Betrieb genommen werden. Auch die Bauarbeiten für das Dock E wurden abgeschlossen. Der fehlende Ausbau der Verkaufsgeschäfte, der Restaurationsbetriebe und der Lounges für die Luftverkehrsgesellschaften wird im laufenden Jahr vollendet.

Der Aus- und Umbau der Bauten am Flughafenkopf inmitten des Betriebsgeschehens stellt hohe Anforderungen an sämtliche Sparten des Bauprojektmanagements. Trotz grosser Bemühungen aller Beteiligten blieben die Flughafenbenutzer nicht von Behinderungen durch Umbauarbeiten verschont. Die schnell wachsenden Bauten lassen erkennen, dass die Zeit der Beeinträchtigungen bald vorbei und durch grosszügige, kundenfreundliche Verhältnisse abgelöst sein wird.

Die Obergeschosse des Airside Center sind rasch in die Höhe gewachsen. Am Jahresende war die 300 Meter weit spannende Stahlkonstruktion mit dem sichtbaren Fachwerk der Dachkonstruktion montiert.

Im Zentrum des Ausbaus auf der Landseite standen der Bau des Bahnhofterminals mit dem Airport Shopping, das neue Parkhaus C und die Umgestaltung der Zufahrten.

Die bisherigen Investitionen in die fünfte Bauetappe betragen rund CHF 1,6 Mia. Bis zu 1'000 Personen standen für dieses Grossprojekt im Einsatz.

Komfortverbesserung für Flughafenbenutzer

Die neu geschaffene Flughafeninfrastruktur wird für Passagiere und Flughafenbesucher rasch und unmittelbar spürbar werden.

Mitte Dezember konnte die Erweiterung der Zollhalle B in Betrieb genommen werden. Weitere Inbetriebnahmen werden laufend folgen, im kommenden Frühjahr das neue Airport Shopping, im Sommer das Parkhaus C mit den Erschliessungsstrassen, ein neues Restaurant im Terminal B sowie auf September das Dock E mit der Skymetro als Verbindungsbahn für die Passagiere sowie die unterirdische Einreishalle unterhalb des Airside Center.

Erhöhung der Energieversorgungssicherheit

Die Sicherheit der primären Stromversorgung des Flughafens (Mittelspannungs-Netz) konnte weiter verbessert werden. Nachdem der letzte auszubauende Sektor mit den notwendigen Installationen ergänzt wurde, ist der gesamte Versorgungsbereich mit redundanten Mittelspannungszuleitungen und einem Netzleitsystem ausgerüstet. Im Störfall können automatische Umschaltungen ausgeführt werden.

Gebäudereinigung: Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt

Die umfassenden Bauarbeiten inmitten des Flughafenbetriebes stellten hohe Anforderungen an die Reinigung. Den Flughafenutzern sollte trotz der unvermeidlichen baulichen Beeinträchtigungen das erwartete saubere Bild vermittelt werden. Dank grossem Engagement und hoher Flexibilität der Reinigungsorganisation und konstruktiver Zusammenarbeit mit den Bauverantwortlichen konnte das Ziel überwiegend erreicht werden. Die Auflösung des SAirGroup-Konzerns brachte erhebliche Umstellungen in den Vermietungsstrukturen und den damit verbundenen Dienstleistungsverträgen mit sich. Die dabei gemachten Erfahrungen veranlassten Anpassungen der Strukturen. Diese führten zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Reinigungsorganisation.

corporate development



MEMBER OF



**QUALITY IN
AIR TRANSPORT**

Im Fokus

Das Schwergewicht der Bereichstätigkeiten lag im Berichtsjahr bei den Arbeiten rund um die Regelung der zukünftigen Flugbetriebsverfahren.

Betriebskonzession und zukünftiges Betriebsreglement

Die Rechtsmittelverfahren zu den zahlreichen Beschwerden gegen die Betriebskonzession, die der Bund Unique (Flughafen Zürich AG) auf eine Dauer von 50 Jahren erteilt hat, sind weiterhin vor der Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Reko UVEK) hängig. Unique (Flughafen Zürich AG) hat vor Bundesgericht erreicht, dass einstweilen die Businesspläne nicht offen gelegt werden müssen, solange die Legitimation der Einsprecher nicht feststeht.

Mit Erteilung der Betriebskonzession wurde Unique (Flughafen Zürich AG) vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) verpflichtet, innerhalb eines Jahres nach beidseitiger Unterzeichnung des Staatsvertrags zwischen der Schweiz und Deutschland Antrag für ein neues Betriebsreglement zu stellen. Diese Frist ist vom UVEK erstreckt worden, nachdem verschiedene Grundlagen noch nicht definitiv feststehen:

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Der SIL ist das langfristige Raumplanungsinstrument des Bundes. Er legt beispielsweise die Lärmkurven fest und ist damit Grundlage für künftige Bebauungspläne. Der unter Federführung des Bundes durchgeführte Prozess der SIL-Koordination, wozu Unique (Flughafen Zürich AG) wesentliche Beiträge geleistet hat, konnte formell abgeschlossen werden, wobei materiell erhebliche Differenzen bestehen blieben.

Staatsvertrag und Klage in Deutschland

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat die zur vorgezogenen Einführung der zweiten Stufe des Staatsvertrags (Wochenend- und Feiertagsregelung) notwendige Anpassung des Betriebsreglementes genehmigt. Nachdem auch der von Unique (Flughafen Zürich AG) im Rahmen der Anfechtung der diesbetreffenden deutschen Durchführungsverordnung gestellte Antrag auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes abgewiesen wurde, ist am 27. Oktober 2002 die zweite Stufe in Kraft getreten. Mit dem im Dezember vom Ständerat getroffenen Entscheid, das Geschäft über den Staatsvertrag an die eigene Verkehrskommission zurückzuweisen, bleiben diese Bedingungen bis auf weiteres in Kraft. Der Ständerat wird über die Ratifizierung des Staatsvertrages voraussichtlich im März 2003 entscheiden.

Umsetzungsarbeiten für den Staatsvertrag, Bevölkerungsreaktionen, Schallschutz

Die Änderungen des Betriebsreglements infolge des Staatsvertrags wie auch die Diskussionen rund um die künftigen Betriebsabläufe führten zu zahlreichen Reaktionen aus der Öffentlichkeit. Es wurden rund 1'800 Anfragen aus der Bevölkerung beantwortet.

Die im Hinblick auf die neuen Anflugverfahren notwendigen Dachziegelklammerungen in den Anflugsektoren der Pisten 28 und 34 sind vorangetrieben und bezüglich der Piste 28 weitestgehend abgeschlossen worden.

Im Rahmen des Schallschutzprogrammes wurden im Berichtsjahr im Umfeld der Pistenenden 16 und 34 erneut Massnahmen (Fenstersanierungen) im Umfang von rund CHF 9 Mio. durchgeführt.

Internationales Geschäft

In der Unique Airports Worldwide Ltd. – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Flughafen Zürich AG – werden sämtliche internationalen Beteiligungen von Unique (Flughafen Zürich AG) zusammengefasst. In Lateinamerika hat Unique (Flughafen Zürich AG) mittels eines Joint Venture die Kontrolle über den Betrieb der drei chilenischen Flughäfen Puerto Montt, La Serena und Calama übernommen. Diese Regionalflughäfen fertigen pro Jahr zusammen rund eine halbe Million Passagiere ab. Sie bieten ein hauptsächlich inländisches Streckennetz an mit einem klaren Schwergewicht auf Verbindungen mit der Hauptstadt Santiago. Die Steuerung dieser Flughäfen ist in der Tochtergesellschaft Unique Airports Latin America (UALA) S.A. mit Sitz in Santiago de Chile zentralisiert und beschäftigt rund 40 Mitarbeiter.

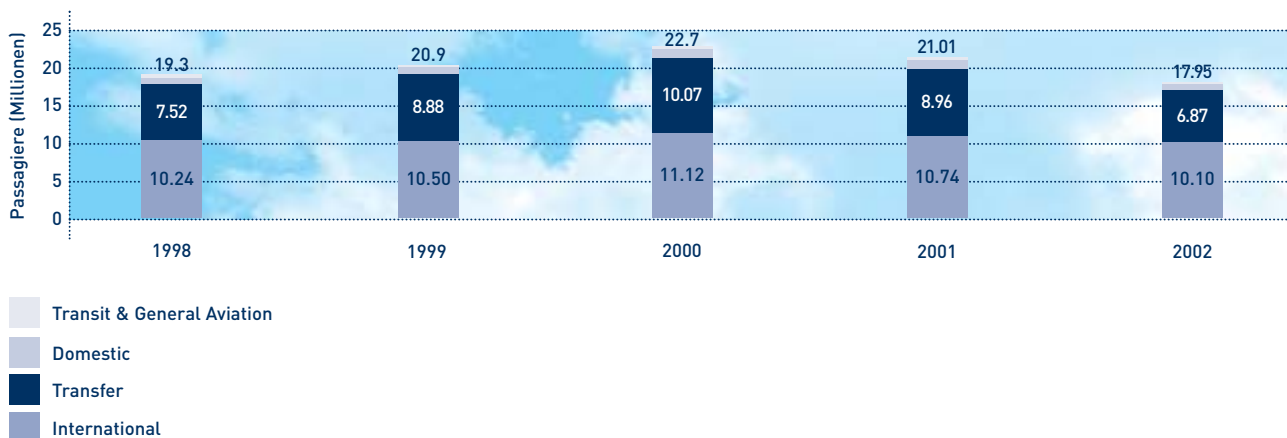
In Indien plant Unique (Flughafen Zürich AG) zusammen mit Konsortialpartnern den Neubau und Betrieb eines Flughafens in Bangalore, Karnataka. Zu diesem Zweck hat sie sich an der Bangalore International Airport Limited (BIAL) mit Sitz in Bangalore beteiligt. Die Inbetriebnahme des Flughafens ist für das Jahr 2006 vorgesehen.

verkehrsstatistik



Passagierentwicklung

	2002	2001	2000	1999	1998
Total Passagiere	17'948'058	21'012'871	22'675'366	20'925'667	19'326'589
Veränderung	-14.6%	-7.3%	8.4%	8.3%	5.5%
nach Art der Passagiere					
Internationale Passagiere	10'098'435	10'738'438	11'124'284	10'498'162	10'239'881
Veränderung	-6.0%	-3.5%	6.0%	2.5%	0.7%
Transfer Passagiere	6'872'308	8'959'558	10'068'036	8'879'782	7'516'976
Veränderung	-23.3%	-11.0%	13.4%	18.1%	12.7%
Lokale (Domestic) Passagiere	772'823	1'115'541	1'253'274	1'264'790	1'145'969
Veränderung	-30.7%	-11.1%	-0.9%	10.4%	11.0%
Transit Passagiere	158'507	157'204	181'799	232'577	373'956
Veränderung	0.8%	-13.5%	-21.8%	-37.8%	-6.0%
General Aviation Passagiere	45'985	42'130	47'973	50'356	49'807
Veränderung	9.2%	-14.3%	-4.7%	1.1%	-0.1%
nach Art des Verkehrs					
Linienverkehr	15'904'090	18'916'434	20'551'503	18'876'843	17'142'169
Veränderung	-15.9%	-8.0%	8.9%	10.1%	8.3%
Schweizer Gesellschaften	10'512'058	13'386'227	14'483'050	13'121'143	11'407'710
Veränderung	-21.5%	-7.6%	10.4%	15.0%	12.4%
Ausländische Gesellschaften	5'392'032	5'530'207	6'068'453	5'755'700	5'734'459
Veränderung	-2.5%	-8.9%	5.4%	0.4%	0.9%
Charter- und Spezialverkehr	1'997'983	2'054'307	2'075'890	1'998'468	2'134'613
Veränderung	-2.7%	-1.0%	3.9%	-6.4%	-12.5%
Schweizer Gesellschaften	1'360'692	1'524'660	1'422'044	1'421'549	1'537'982
Veränderung	-10.8%	7.2%	0.0%	-7.6%	-15.8%
Ausländische Gesellschaften	637'291	529'647	653'846	576'919	596'631
Veränderung	20.3%	-19.0%	13.3%	-3.3%	-3.0%
General Aviation und übriger Verkehr	45'985	42'130	47'973	50'356	49'807
Veränderung	9.2%	-14.3%	-4.7%	1.1%	-0.1%
Sitzauslastung *)					
Veränderung	60.2%	63.7%	64.0%	63.8%	63.9%
*) Anteil ausgelastete Sitze der Airlines					
Passagiere pro Bewegung	63.6	68.0	69.6	68.3	67.1
Veränderung	-6.4%	-4.0%	1.9%	1.8%	1.2%
Kapazität	74.8	77.5	79.5	79.1	79.2
Veränderung	-3.5%	-2.5%	0.5%	-0.1%	0.9%
Kapazität	2002				
Tagesdurchschnitt Passagiere	49'172				
Spitzenstag Passagiere	71'835 Samstag, 5. Oktober 2002				

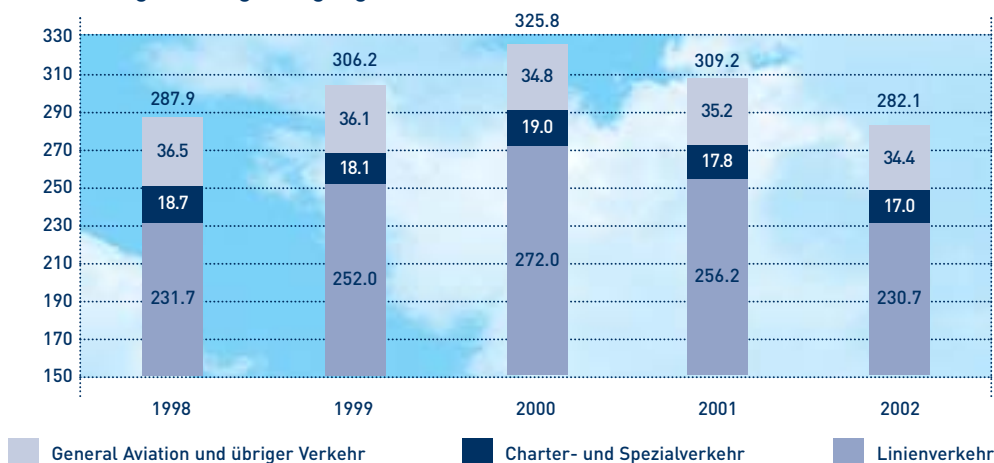


Flugbewegungen

	2002	2001	2000	1999	1998
Total Flugbewegungen	282'154	309'230	325'622	306'182	287'885
Veränderung	-8.8%	-5.0%	6.3%	6.4%	4.3%
nach Betriebsart					
gewerbsmässiger Verkehr	259'149	285'605	302'792	280'985	261'961
Veränderung	-9.3%	-5.7%	7.7%	7.3%	4.3%
nicht gewerbsmässiger Verkehr	23'005	23'625	22'830	25'197	25'924
Veränderung	-2.6%	3.5%	-9.4%	-2.8%	3.7%
nach Art des Verkehrs					
Linienverkehr	230'699	256'244	271'838	252'018	231'738
Veränderung	-10.0%	-5.7%	7.9%	8.8%	5.9%
Charter- und Spezialverkehr	17'021	17'810	19'029	18'088	18'686
Veränderung	-4.4%	-6.4%	5.2%	-3.2%	-17.8%
General Aviation und übriger Verkehr	34'434	35'176	34'755	36'076	36'461
Veränderung	-2.1%	1.2%	-3.7%	-1.1%	5.2%
nach Herkunft und Ziel					
Schweiz (Domestic)	13'403	18'955	21'800	21'615	20'468
Veränderung	-29.3%	-13.1%	0.9%	5.6%	4.5%
Europa	203'629	219'782	225'697	208'578	193'269
Veränderung	-7.3%	-2.6%	8.2%	7.9%	4.7%
Afrika	8'728	9'212	9'667	9'122	8'465
Veränderung	-5.3%	-4.7%	6.0%	7.8%	-10.7%
Asien	11'418	12'610	19'891	18'709	17'868
Veränderung	-9.5%	-36.6%	6.3%	4.7%	2.8%
Süd- und Zentralamerika	1'427	1'611	1'462	1'737	1'745
Veränderung	-11.4%	10.2%	-15.8%	-0.5%	11.8%
USA / Kanada	9'120	11'883	12'350	10'347	9'609
Veränderung	-23.3%	-3.8%	19.4%	7.7%	8.9%
nach Art der Flugzeuge					
Gemischter Betrieb	281'541	308'437	325'019	306'057	287'751
Veränderung	-8.7%	-5.1%	6.2%	6.4%	4.2%
Vollfrachter	613	793	603	125	94
Veränderung	-22.7%	31.5%	382.4%	33.0%	6.8%
Tagesdurchschnitt					
- kommerzieller Verkehr	710	782	827		
- nicht kommerzieller Verkehr	63	65	63		
Total	773	847	890		
Spitzenstag Flugbewegungen	888 Freitag, 12. Juli 2002				
Spitzenstunde Flugbewegungen	81 Samstag, 8. Juni 2002, 10.45 - 11.45 Uhr				

verkehrsstatistik

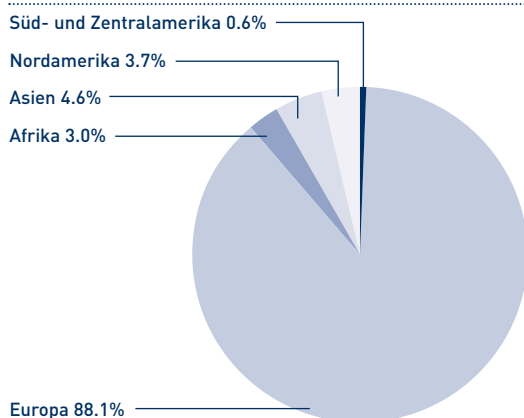
Entwicklung der Flugbewegungen in Tausend



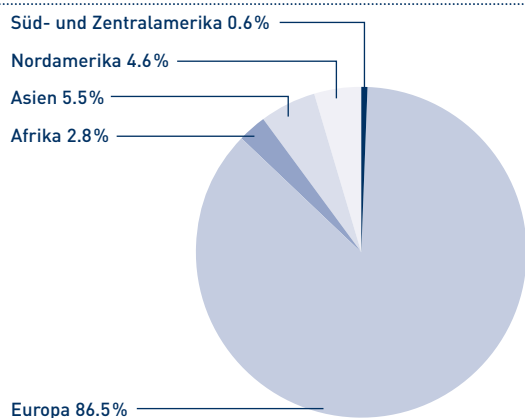
Fracht und Post

Europa	2002	2001	2000	1999	1998
Fracht in Tonnen	421'811	492'872	545'423	495'090	473'704
Veränderung	-14.4%	-9.6%	10.2%	4.5%	0.3%
nach Art des Transportes					
Luftfracht	309'724	352'607	395'142	356'643	329'842
Veränderung	-12.2%	-10.8%	10.8%	8.1%	-1.5%
Camion Transport	112'087	140'265	150'281	138'447	143'862
Veränderung	-20.1%	-6.7%	8.5%	-3.8%	4.8%
Post in Tonnen	22'990	21'680	22'843	21'806	20'824
Veränderung	6.0%	-5.1%	4.8%	4.7%	2.7%
	2002	2001	2000	1999	1998
Anzahl Fluggesellschaften					
Linienverkehr	61	70	69	71	70
Charterverkehr	51	61	61	60	54
Destinationen (Städte)					
Europa	86	92	105	101	110
Afrika	22	25	25	26	31
Asien	29	33	30	33	35
Nordamerika	17	17	13	11	15
Zentral- und Südamerika	10	9	6	8	6
Total	164	176	179	179	197
Destinationen (Länder)					
Europa	34	34	34	35	36
Afrika	13	15	17	18	19
Asien	22	24	22	23	21
Nordamerika	2	2	2	2	2
Zentral- und Südamerika	5	6	4	5	4
Total	76	81	79	83	82

Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (2002)



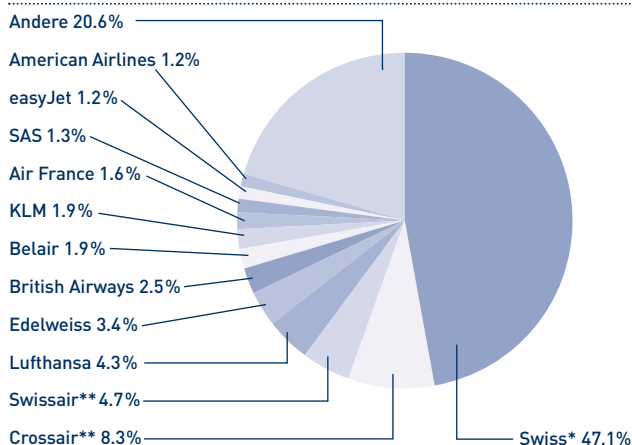
Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (2001)



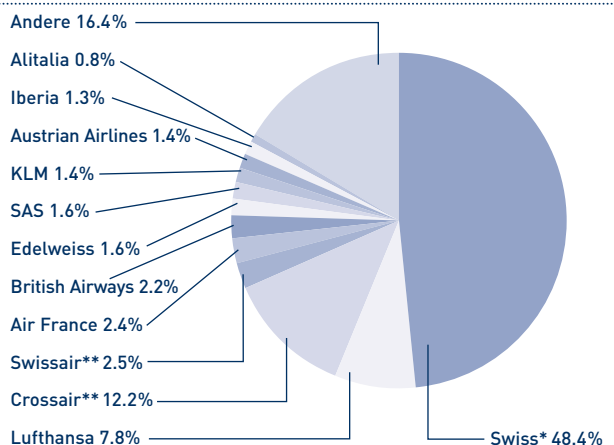
Fluggesellschaften in Zürich 2002 (mehr als 5 Landungen)

Linienverkehr			
Adria Airways Aeroflot Russian International Air Alps Air Canada ** Air Direct ** Air Enterprise Pulkova * Air Europa, Lineas Aéreas S.A. Air France Air Glacier ** Air Malta Air Mauritius Air Portugal, TAP Air Seychelles Albanian Airlines MAK Alitalia American Airlines Austrian Airlines Avioimpex**	Balkan, Bulgarian Airlines ** British Airways Continental Airlines Croatia Airlines Crossair ** CSA, Czech Airlines Cyprus Airways Delta Air Lines Deutsche Lufthansa easyJet Egyptair EL AL, Israel Airlines Emirates Eurowings Finnair Germanwings * Hahn Air */** Iberia	Japan Air Lines JAT, Yugoslav Airlines KLM, Royal Dutch Airlines Korean Airlines LOT, Polskie Linie Lotnicze Macedonian Airlines Maersk Air ** MAS, Malaysian Airlines System Malev, Hungarian Airlines Montenegro Airlines * Olympic Airways ** Royal Air Maroc Royal Jordanian Airline* SAA, South African Airways SAS, Scandinavian Airlines System Singapore Airlines Skyeurope Airlines * Srilankan Airlines LTD	Swiss International Airlines * Swissair ** TAM, Linhas Aereas S.A.** Thai Airways International Tunis Air THY, Turkish Airlines Ukraine International Airline * Virgin Express** Volare Airlines* Total 63 Gesellschaften *) = Betrieb im Verlauf 2002 aufgenommen **) = Betrieb im Verlauf 2002 eingestellt
Charter- und Sonderverkehr			
Aegean Aviation (Griechenland) Aeris S.A. (Frankreich) Aero Lloyd Flugreisen (Deutschland) Aero Freight Airlines (Russ. Förder.) Aigle Azur (Frankreich) Air Anatolia (Türkei) Air Excel (Niederlande) Air Holland (Niederlande) Air Independence GmbH (Deutschland) Air Srpska (Bosnien) Air Jet (Frankreich) Alpi Eagles SPA (Italien) Atlas International (Türkei)	Augsburg-Airways (Deutschland) Azzura Air (Italien) Belair Airlines AG (Schweiz) * Bosphorus European Airline (Türkei) Braathens ASA (Norwegen) Classic Air AG (Schweiz) Condor Flugdienst (Deutschland) Edelweiss Air (Schweiz) Farner Air Transport AG (Schweiz) Flash Airlines (Ägypten) Free Bird Airlines (Türkei) Hamburg Internat. Luftverk. (Deutschland) Helios Airlines (Zypern)	Hemus Air (Bulgarien) Hola Airlines (Balearen) Iberworld Airlines S.A. (Spanien) Lauda Air (Österreich) LTE International Airways (Spanien) Luxor Air (Ägypten) Meridiana (Italien) MNG Airlines (Türkei) Montenegro Airlines (Jugoslawien) MTM Aviation GmbH (Deutschland) Nouvel Air (Tunesien) Odette Airways (Schweiz) Onur Air (Türkei) Pegasus (Türkei)	Portugalia (Portugal) Spanair (Spanien) Sun Express (Türkei) Tyrolean Jet Service (Österreich) UPS Worldwide Forwarding (Deutschland) Via Est Vita (Bulgarien) WDL Flugdienst (Deutschland) Welcome Air Luftfahrt. (Österreich) Total 48 Gesellschaften *) = Betrieb im Verlauf 2002 aufgenommen

Passagiere nach Fluggesellschaft (2002)



Bewegungen pro Fluggesellschaft (2002)



Herkunft und Destination der Flüge nach Ländern

	Linien- verkehr	Charter- verkehr	Total	in %
Europa				
Albanien	735	15	750	0.3%
Belgien	5'029	15	5'044	2.0%
Bosnien-Herzegovina	710	121	831	0.3%
Bulgarien	622	112	734	0.3%
Dänemark	4'851	8	4'859	2.0%
Deutschland	55'410	759	56'169	22.7%
Finnland	1'421	17	1'438	0.6%
Frankreich	14'390	179	14'569	5.9%
Griechenland	2'261	2'001	4'262	1.7%
Grossbritannien	22'461	126	22'587	9.1%
Irland	721	168	889	0.4%
Island	0	15	15	0.0%
Italien	14'950	982	15'932	6.4%
Jugoslawien	2'492	2'158	4'650	1.9%
Kanarische Inseln	1	1'409	1'410	0.6%
Kroatien	1'404	3	1'407	0.6%
Luxemburg	2'152	3	2'155	0.9%
Malta	485	1	486	0.2%
Mazedonien	1'342	613	1'955	0.8%
Moldawien	0	1	1	0.0%
Niederlande	7'045	38	7'083	2.9%
Norwegen	1'441	1	1'442	0.6%
Österreich	12'863	156	13'019	5.3%
Polen	3'592	1	3'593	1.5%
Portugal	3'622	301	3'923	1.6%
Rumänien	1'423	4	1'427	0.6%
Russische Föderation	2'052	15	2'067	0.8%
Schweden	4'208	38	4'246	1.7%
Slowakei	579	1	580	0.2%
Slowenien	1'485	3	1'488	0.6%
Spanien	11'431	1'895	13'326	5.4%
Tschechien	2'872	8	2'880	1.2%
Türkei	2'625	1'621	4'246	1.7%
Ukraine	534	5	539	0.2%
Ungarn	2'475	43	2'518	1.0%
Weissrussland	0	9	9	0.0%
Zypern	565	530	1'095	0.4%
Landesinterner Verkehr	13'066	337	13'403	5.4%
Total Europa	203'315	13'712	217'027	87.6%
davon EU	163'582	8'323	171'905	79.2%
Afrika				
Naher/Mittlerer Osten	3'984	40	4'024	1.6%
Ferner Osten/Australien	7'082	312	7'394	3.0%
Süd- und Zentralamerika	881	546	1'427	0.6%
Nordamerika	9'070	50	9'120	3.7%
Total Interkontinental	27'384	3'309	30'693	12.4%
Gesamttotal	230'699	17'021	247'720	100.0%

verkehrsstatistik



Marktpositionierung – Verkehrszahlen 2002

Anzahl Passagiere

	in Mio.	Veränderung in %
London-Heathrow	63.3	4.3%
Frankfurt	48.5	-0.2%
Paris-CDG	48.3	0.6%
Amsterdam	40.7	3.1%
Madrid	33.9	-0.4%
London-Gatwick	29.6	-5.0%
Rom-FCO	25.3	-0.9%
München	23.2	-2.0%
Paris-Orly	23.2	0.6%
Barcelona	21.3	2.9%
Manchester	19.0	-2.6%
Kopenhagen	18.2	0.9%
Zürich	17.9	-14.6%

Anzahl gewerblicher Bewegungen

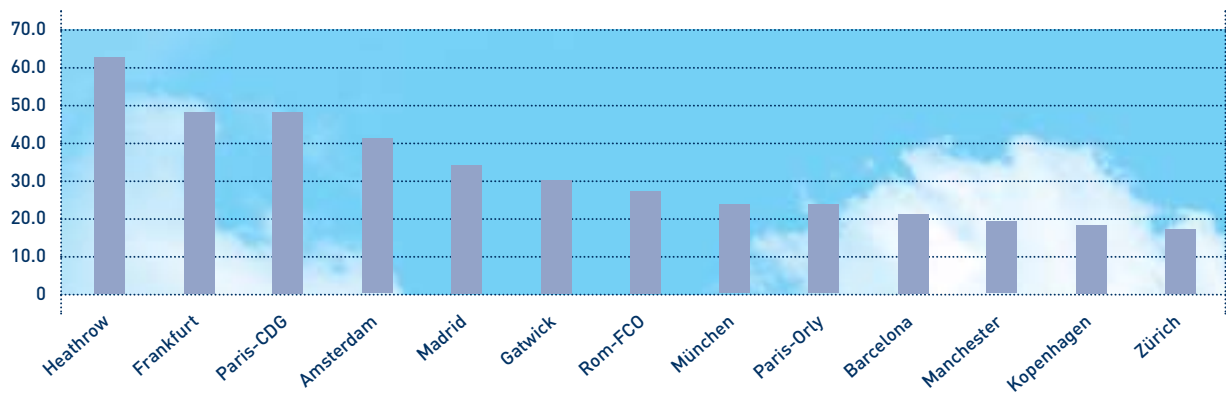
	in Tausend	Veränderung in %
Paris-CDG	501.5	-2.7%
London-Heathrow	460.3	0.6%
Frankfurt	442.3	0.5%
Amsterdam	401.4	-3.6%
Madrid	367.2	-2.0%
München	320.3	3.2%
Rom-FCO	282.8	-0.3%
Barcelona	267.8	-0.9%
Kopenhagen	262.5	-7.6%
Zürich	259.1	-9.3%
Brüssel	237.6	-17.1%
Stockholm	236.2	-11.7%
London-Gatwick	234.7	-4.3%

Fracht

	in Tonnen	Veränderung in %
Frankfurt	1'495'044	1.3%
Paris-CDG	1'399'100	2.8%
Amsterdam	1'244'350	5.2%
London-Heathrow	1'234'973	4.6%
Zürich	421'811	-14.4%
Madrid	295'293	-0.2%
Mailand Malpensa	281'407	1.4%
London-Gatwick	242'633	-13.4%
London-Stansted	186'265	11.3%
München	144'398	17.0%
Rom-FCO	130'664	-2.6%
Stockholm	123'123	9.2%
Manchester	115'039	5.7%

Marktpositionierung – Verkehrszahlen 2002

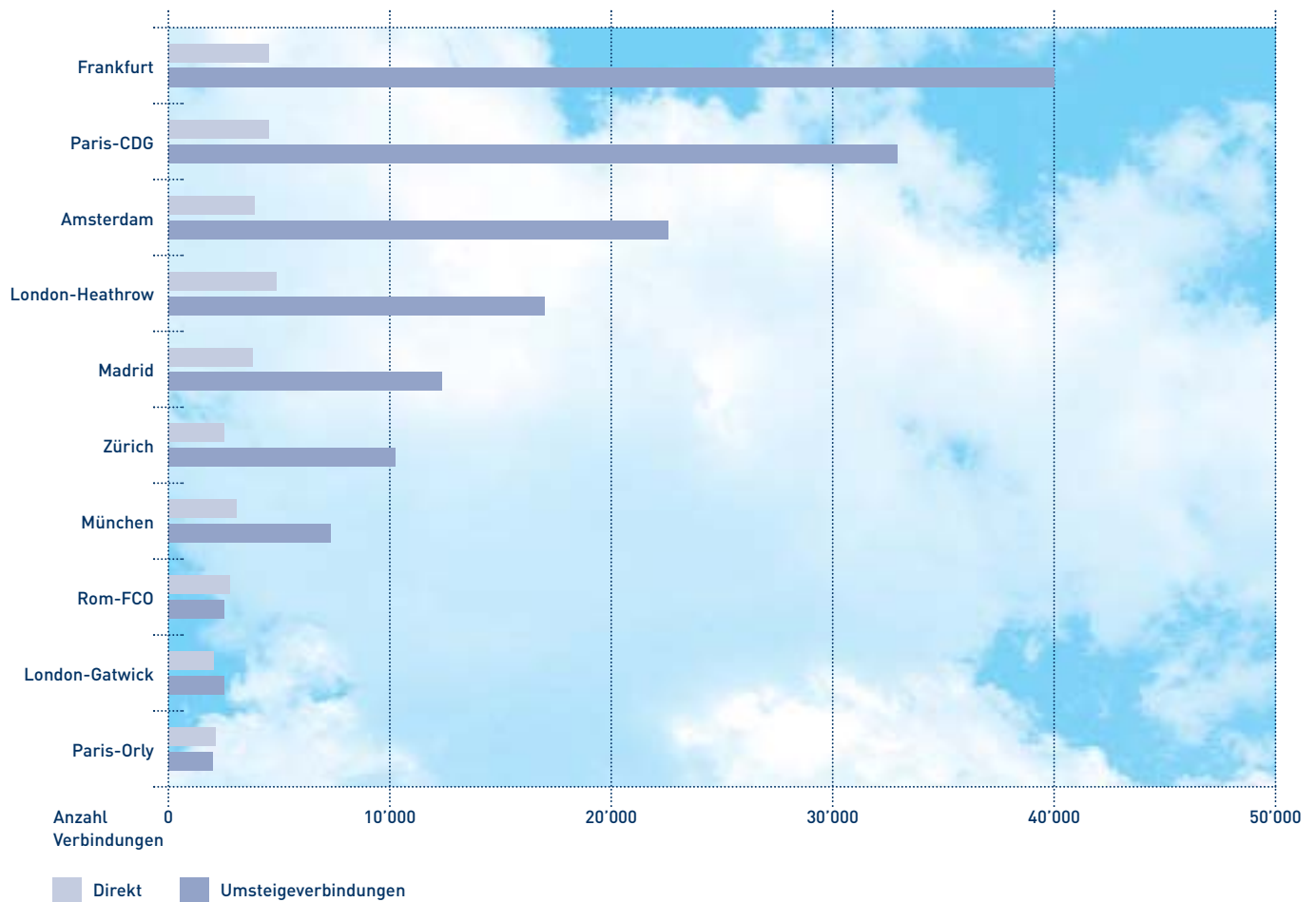
Passagiere in Mio.



Anzahl Verbindungen 2002 (Connectivity)

	Anzahl Umsteige- verbindungen	Anzahl direkte Verbindungen (Direct)
Frankfurt	39'667	4'299
Paris-CDG	32'570	4'566
Amsterdam	22'167	3'633
London-Heathrow	16'610	4'635
Madrid	12'196	3'585
Zürich	10'382	2'377
München	7'324	3'117
Rom-FCO	2'411	2'689
London-Gatwick	2'358	1'813
Paris-Orly	1'981	2'094

Quelle: IATA



Historische Verkehrsfrequenzen des interkontinentalen Flughafens Zürich 1960 – 2002

Passagiere

Jahr	Linienverkehr	Charterverkehr	General Aviation	Total
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
2001	18'916'434	2'054'307	42'130	21'012'871
2002	15'904'090	1'997'983	45'985	17'948'058

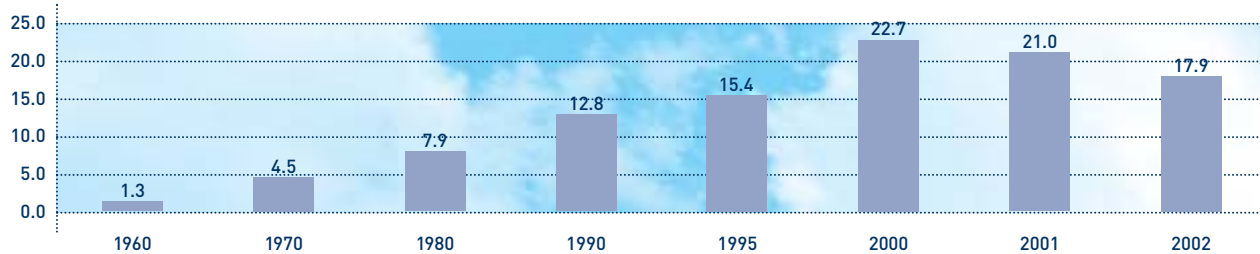
Flugzeugbewegungen

Jahr	Linienverkehr	Charterverkehr	General Aviation+übrige	Total
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
2001	256'244	17'810	35'176	309'230
2002	230'699	17'021	34'434	282'154

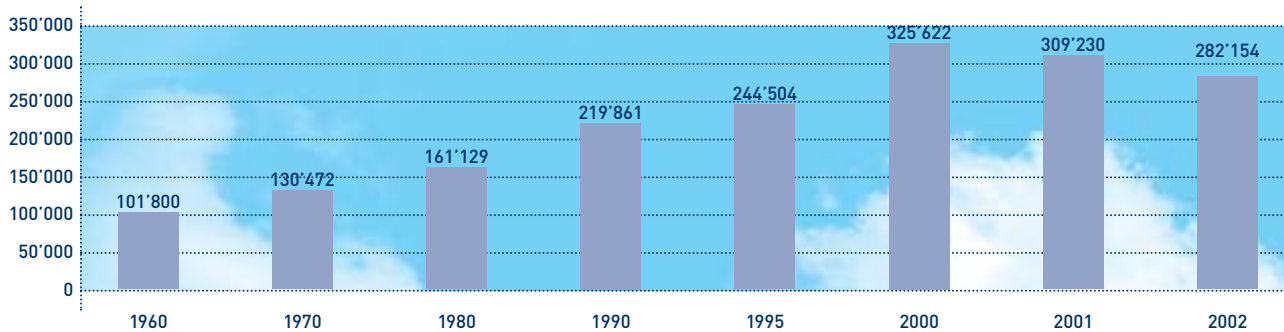
Fracht

Jahr	Luftfracht	LEV (Camion)	Total
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
2001	352'607	140'265	492'872
2002	309'724	112'087	421'811

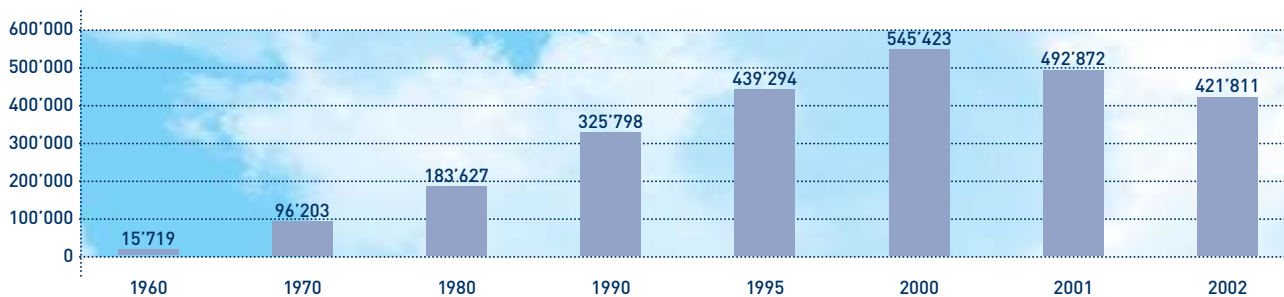
Passagiere in Millionen



Bewegungen



Fracht



destinationen



Direkt von Zürich angeflogene Flughäfen 2002

Linienverkehr

Europa

Alicante
Amsterdam
Ankara
Athen
Barcelona
Basel
Belgrad
Berlin (Tegel)
Bilbao
Birmingham
Bologna
Bratislava
Bremen
Brüssel
Budapest
Bukarest
Dortmund
Dresden
Dublin
Düsseldorf
Edinburg
Florenz
Frankfurt
Genf
Göteborg
Graz
Guernsey
Hamburg
Hannover
Helsinki
Innsbruck
Istanbul
Ivalo
Izmir
Jersey
Kiew
Klagenfurt
Köln
Kopenhagen
Krakau

La Mole (St.Tropez)
Larnaca
Leipzig
Linz
Lissabon
Ljubiana
London (Heathrow)
London (Gatwick)
London (City)
London (Luton)
London (Stansted)
Lugano
Luxemburg
Lyon
Madrid
Mailand
Malaga
Malta
Manchester
Moskau
München
Münster
Nizza
Nürnberg
Ohrid
Oslo
Paderborn
Palma de Mallorca
Paris (CDG)
Paris (ORY)
Porto
Podgorica
Prag
Pristina
Rom
Salzburg
Santiago de Compostela
Sarajevo
Sion
Skopje
Sofia
Split

Stockholm
St. Petersburg
Stuttgart
Thessaloniki
Tirana
Tivat
Toulouse
Turin
Valencia
Venedig
Warschau
Wien
Zagreb

Afrika

Accra
Benghazi
Casablanca
Dar es Saalam
Djerba
Douala
Hurghada
Johannesburg
Kairo
Libreville
Luxor
Mahe
Marrakesch
Mauritius
Sharm el Sheikh
Tripoli
Tunis
Yaounde

Naher/Mittlerer Osten

Abu Dhabi
Amman
Dubai
Jeddah
Muskat

Teheran
Tel Aviv

Ferner Osten/ Australien

Bangkok
Beijing
Beirut
Bombay
Colombo
Delhi
Hong Kong
Karachi
Kuala Lumpur
Male
Manila
Seoul
Singapore
Tokio

Süd- und Zentralamerika

Buenos Aires
Cancun
Rio de Janeiro
São Paulo

Nordamerika

Atlanta
Boston
Chicago
Dallas
Los Angeles
Miami
Montreal
New York
Newark
Toronto
Washington

Angeflogene Flughäfen und Länder

	Städte	Länder
Europa	89	34
Afrika	18	11
Naher / Mittlerer Osten	7	6
Ferner Osten/Australien	14	12
Süd- und Zentralamerika	4	3
Nordamerika	11	2
Total	143	68

finanzbericht

Konzernabschluss gemäss IFRS

Konzernerfolgsrechnung	47
Konzernbilanz	48
Veränderung des Konzerneigenkapitals	49
Konzerngeldflussrechnung	50
Anhang der Konzernrechnungslegung	51
Erläuterungen zur Konzernrechnung	55
Bericht des Konzernprüfers	70

Konzernerfolgsrechnung für die Jahre 2002 und 2001
(gemäss IFRS)
(CHF in Tausend)

	Erläuterungen	2002	2001
Erlös aus Lieferungen und Leistungen			
Aviation-Erträge		287'021	280'144
Non-Aviation-Erträge		241'802	258'500
Debitorenverluste		(1'268)	(918)
Total Erträge	(1)	527'555	537'726
Personalaufwand			
Personalaufwand	(2)	(137'205)	(127'856)
Abschreibungen und Amortisation (ordentlich)			
Abschreibungen und Amortisation (ordentlich)	(7)	(138'276)	(128'856)
Abschreibungen und Amortisation (Impairment)			
Abschreibungen und Amortisation (Impairment)		0	(49'601)
Polizei und Sicherheit		(74'175)	(72'497)
Debitorenverlust SAirGroup-Krise		0	(42'450)
Unterhalt und Material		(39'888)	(34'935)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(30'803)	(30'997)
Energie und Abfall		(18'833)	(22'481)
Andere Betriebskosten	(3)	(16'309)	(20'421)
Andere Aufwendungen / Erträge	(4)	(2'978)	42
Gewinn vor Zinsen und Steuern		69'088	7'674
Finanzaufwand /-ertrag			
Finanzaufwand /-ertrag	(5)	(62'836)	(47'958)
Gewinn/Verlust vor Steuern		6'252	(40'284)
Steuern auf Erträgen			
Steuern auf Erträgen	(6)	2'015	4'039
Gewinn/Verlust (inkl. Minderheiten)		8'267	(36'245)
Minderheitsanteile			
Minderheitsanteile		(150)	0
Gewinn/Verlust (exkl. Minderheiten)		8'117	(36'245)
Gewinn/Verlust je Aktie			
Gewinn/Verlust je Aktie	CHF	1.70	(7.48)

Konzernbilanz per 31. Dezember 2002 und 31. Dezember 2001
(gemäss IFRS)
(CHF in Tausend)

	Erläuterungen	31.12.02	31.12.01
Aktiven			
Mobile Sachanlagen	(7)	63'253	74'704
Hochbauten, Tiefbauten	(7)	2'138'723	1'265'817
Grundstücke	(7)	111'164	111'164
Projekte in Arbeit	(7)	502'428	982'078
Total Sachanlagen netto	(7)	2'815'568	2'433'763
Immaterielle Anlagen	(7)	36'264	27'443
Finanzanlagen	(8)	1'058	30'477
Anlagevermögen		2'852'890	2'491'683
Warenlager		3'172	2'347
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(9)	67'323	80'152
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(10)	30'900	59'021
Flüssige Mittel		19'486	10'970
Umlaufvermögen		120'881	152'490
Total Aktiven		2'973'771	2'644'173
Passiven			
Aktienkapital	(11)	245'615	245'615
Eigene Aktien		(25'034)	(25'430)
Kapitalreserven		342'987	343'590
Gewinnreserven		277'459	269'342
Hedging Reserven		(20'946)	0
Umrechnungsdifferenzen		(1'019)	0
Eigenkapital		819'062	833'117
Minderheiten		6'221	0
Anleihen und langfristige Darlehen	(12)	1'423'812	1'116'406
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(12)	55'527	30'486
Verpflichtungen für latente Steuern	(14)	68'911	77'296
Airport of Zurich Noise Fund	(12/13)	52'333	24'772
Vorsorgeverpflichtungen	(15)	5'357	5'718
Übriges langfristiges Fremdkapital	(12)	820	224
Langfristiges Fremdkapital		1'606'760	1'254'902
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		42'413	39'747
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(12)	322'317	405'057
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(16)	176'861	111'195
Laufende Steuerverpflichtungen		137	155
Kurzfristiges Fremdkapital		541'728	556'154
Total Fremdkapital		2'148'488	1'811'056
Total Passiven		2'973'771	2'644'173

Veränderung des Konzerneigenkapitals
(gemäss IFRS)
 (CHF in Tausend)

	Aktien- kapital	Eigene Aktien	Kapital- reserven	Gewinn- reserven	Hedging Reserven	Umrechnungs- differenzen	Eigen- kapital
Bilanz per 31.12.2000	245'615	(4'858)	344'674	346'057			931'488
Effekt aus Erstanwendung IAS 39				(13'551)			(13'551)
Bilanz per 1.1.2001	245'615	(4'858)	344'674	332'506			917'937
Dividendenzahlung 2000				(26'919)			(26'919)
Erwerb eigene Aktien		(21'657)					(21'657)
Abgabe eigene Aktien		1'085	(1'085)				0
Konzernverlust 2001				(36'245)			(36'245)
Bilanz per 31.12.2001	245'615	(25'430)	343'590	269'342			833'117
Erwerb eigene Aktien		(207)					(207)
Abgabe eigene Aktien		603	(603)				0
Marktwertanpassung Zinssatz Swap					(20'946)		(20'946)
Umrechnungsdifferenzen						(1'019)	(1'019)
Konzerngewinn 2002				8'117			8'117
Bilanz per 31.12.2002	245'615	(25'034)	342'987	277'459	(20'946)	(1'019)	819'062

Konzerngeldflussrechnung
(gemäss IFRS)
(CHF in Tausend)

	2002	2001
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Minderheiten	69'088	7'674
Minderheiten	(150)	0
Abschreibungen/Amortisation auf		
Hoch- und Tiefbauten	116'816	161'334
Mobile Sachanlagen	13'549	10'946
Immaterielle Anlagen	12'836	11'683
Auflösung von Bundesbeiträgen		
Hoch- und Tiefbauten	(4'919)	(5'496)
Mobile Sachanlagen	(6)	(6)
Wertberichtigung Finanzanlagen	0	1'713
Gewinn aus Verkauf von Sachanlagen, netto	0	(1'343)
Zu- (-)/Abnahme (+) Umlaufvermögen ohne flüssige Mittel	39'473	(2'331)
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	36'258	7'233
Zu- (+)/Abnahme (-) Airport of Zurich Noise Fund	25'694	26'981
Zu- (+)/Abnahme (-) Personalvorsorgeverpflichtungen	(42)	(371)
Zu- (+)/Abnahme (-) übriges langfristiges Fremdkapital	(134)	224
Aktivierte Fremdkapitalkosten	23'018	14'482
Geldfluss aus Steuern	(1'907)	(23'861)
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	329'574	208'862
Investitionen in Sachanlagen		
Grundstücke	0	(653)
Bauten in Arbeit	(482'036)	(564'164)
Mobile Sachanlagen	(11'245)	(29'382)
Immaterielle Anlagen	(6'873)	(8'709)
Abgänge von Sachanlagen		
Hoch- und Tiefbauten	312	4'604
Mobile Sachanlagen	22'764	77
Immaterielle Anlagen	4'938	0
Geldabfluss aus Kauf Beteiligungen	(4'559)	(71)
Investitionen in Finanzanlagen	(194)	(30'327)
Abgänge von Finanzanlagen	25'000	0
Zinseinnahmen	1'766	1'543
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(455'065)	(627'082)
Veränderung kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (ohne Anleihen)	(91'589)	175'900
Aufnahme Anleihe	0	495'652
Rückzahlung Anleihe	0	(150'000)
Aufnahme Darlehen vom Kanton Zürich	300'000	0
Veränderung übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	(1'519)	0
Dividendenzahlung für Vorjahr	0	(26'919)
Erwerb eigene Aktien	(207)	(21'657)
Zinszahlungen	(72'678)	(47'877)
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	134'007	425'099
Zunahme flüssige Mittel	8'516	6'879
Bestand flüssige Mittel anfangs Geschäftsjahr	10'970	4'091
Zu-/Abnahme flüssige Mittel	8'516	6'879
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	19'486	10'970
Zusammensetzung der flüssigen Mittel		
Kassenbestände, Post- und Bankguthaben	19'404	10'821
Kurzfristige Geldanlagen fällig innerhalb 90 Tagen	82	149
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	19'486	10'970

Anhang der Konzernrechnung

Grundsätze der Konzernrechnungslegung

Allgemeines

Die Konzernrechnung wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS; vormals International Accounting Standards IAS), wie sie durch das International Accounting Standards Board übernommen wurden, erstellt und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Die Konsolidierung erfolgt aufgrund der geprüften und nach einheitlichen Richtlinien erstellten Einzelabschlüsse der Konzerngesellschaften. Einheitlicher Stichtag ist der 31. Dezember.

Konsolidierungskreis- und methoden

Die Konzernrechnung umfasst die Flughafen Zürich AG und alle in- und ausländischen Gesellschaften, die die Flughafen Zürich AG direkt oder indirekt kontrolliert. Kontrolle bedeutet die massgebende Beeinflussung der finanziellen und operativen Geschäftstätigkeit, um daraus entsprechenden Nutzen ziehen zu können. Dies ist der Fall, wenn der Konzern bei Gesellschaften über mehr als 50 % der Stimmrechte verfügt oder wenn die Geschäftsleitung vertraglich zugesichert ist oder de facto ausgeübt wird.

Diese Gesellschaften werden voll konsolidiert. Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden nach der Methode der Vollkonsolidierung zu 100 % übernommen. Konzerninterne Transaktionen und Beziehungen sowie Zwischengewinne auf den konzerninternen Transaktionen und Beständen werden eliminiert. Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der "Purchase-Methode". Dabei werden die Aktiven und Passiven der übernommenen Gesellschaft zum Erwerbszeitpunkt nach konzerneinheitlichen Grundsätzen zu Verkehrswerten bewertet und der Unterschied zwischen dem Kaufpreis und dem sich ergebenden Eigenkapital nach Neubewertung als Goodwill aktiviert und linear abgeschrieben.

Im Laufe des Jahres erworbene oder veräusserte Konzerngesellschaften werden vom Erwerbszeitpunkt an konsolidiert und ab Verkaufsdatum aus dem Konsolidierungskreis ausgeschlossen.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post- und Bankguthaben und kurzfristige Geldanlagen mit Fälligkeiten innerhalb der nächsten 90 Tage.

Forderungen

Forderungen werden zum Nominalwert abzüglich der notwendigen Wertberichtigungen für uneinbringliche Forderungen bewertet. Neben Einzelwertberichtigungen für spezifisch bekannte Risiken werden auch Pauschalwertberichtigungen gebildet, 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 (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden 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 Unique 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.

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

Anlageobjekte, welche über langfristige Leasingverträge finanziert sind, werden zum Barwert der Mindestleasingraten oder tieferen Verkehrswert bilanziert. Auf der Passivseite sind die entsprechenden Finanzleasingverpflichtungen als Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Abschreibungen erfolgen linear über den Zeitraum der geschätzten Nutzungs- oder kürzeren Leasingdauer. Die Nutzungsdauer der einzelnen Kategorien betragen:

Hochbauten	bis max. 40 Jahre
Tiefbauten	bis max. 30 Jahre
Mobilien und Fahrzeuge	3 bis 20 Jahre

Einen Sonderfall stellen zurzeit diejenigen Anlagen dar, welche im direkten Zusammenhang mit dem Dock E (Midfield) stehen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um folgende Anlagen:

- Dock E (Midfield)
- Vorfeld (APRON) rund um das Dock E (Midfield)
- Strassentunnel als Verbindung zum Dock E (Midfield)
- Skymetro inklusive Station im Airside Center

Ursprünglich war geplant, diese Anlagen im Herbst 2002 (eigentliche Fertigstellung) in Betrieb zu nehmen. Neu werden diese Anlagen am 1. September 2003 eröffnet. Ab dem 1.11.2002 werden deshalb keine Fremdkapitalzinsen sowie keine Eigenleistungen mehr aktiviert. Ebenfalls ab dem 1.11.2002 werden diese Anlagen infolge einer minimalen technischen Abnutzung mit $\frac{1}{3}$ einer ordentlichen Jahresabschreibung pro rata bis zur effektiven Inbetriebsetzung (1.9.2003) abgeschrieben.

Zuwendungen der öffentlichen Hand (Bundesbeiträge)

Zuwendungen für Investitionen werden über die gleiche Nutzungsdauer wie die subventionierten Investitionen 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 von Unique. Bei den bilanzierten Bundesbeiträgen handelt es sich um Beiträge, welche vor dem Jahr 1989 ausgerichtet worden sind.

Projekte in Arbeit

Die Position Projekte in Arbeit umfasst Investitionen in noch nicht abgerechnete Projekte, wobei es sich zum grössten Teil um Bauprojekte handelt. Nach der Abrechnung der Projekte werden diese den einzelnen Sachanlagekategorien zugeteilt. Bereits genutzte Projekte oder Bauten, welche unter der Position Projekte in Arbeit bilanziert sind, werden ab Beginn der Nutzung abgeschrieben. Ab Beginn der Nutzung beziehungsweise Fertigstellung werden auch keine Fremdkapitalzinsen mehr aktiviert.

Grundstücke

Das gesamte Flughafenareal von 8'150'100 m² ist gemäss einem flughafeninternen Raster in einzelne Grundstücke eingeteilt, die unterschiedlich bewertet werden. Der Gesamtwert dieser Flughafenparzelle ist in der Bilanz mit CHF 100 Mio. enthalten. 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 CHF 675 pro m² für intensiv nutzbare Grundstücke bis zu zwei Franken je Quadratmeter für Naturschutzgebiet. Die zusätzlich zum Flughafenareal gekauften Grundstücke sind zum Anschaffungsreprektive Verkehrswert bilanziert.

Immaterielle Anlagen und Computersoftware

Immaterielle Anlagen werden zum Anschaffungswert abzüglich der betriebsnotwendigen Abschreibungen bilanziert. Die Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode. Goodwill aus Zusammenschlüssen wird aktiviert und über die geschätzte Nutzungsdauer, jedoch maximal über 20 Jahre, linear abgeschrieben. Direkt zurechenbare externe und interne Kosten im Zusammenhang mit der Entwicklung von Computersoftware werden – sofern es sich um ein klar abgegrenztes Projekt handelt – aktiviert, sofern der daraus entstehende zukünftige Nutzen diese übersteigt. Die Nutzungsdauer beträgt drei bis fünf Jahre. Die übrigen Kosten für Software werden der Erfolgsrechnung belastet.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen beinhalten vor allem Darlehen, welche zum Nominalwert abzüglich notwendiger Wertberichtigungen bilanziert werden.

Anleihen

Anleihen werden bei der erstmaligen Erfassung zum Ausgabepreis abzüglich Transaktionskosten bilanziert. Die Differenz zwischen dem Nominalwert und dem Buchwert wird über die Laufzeit gemäss der Barwertmethode amortisiert.

Rückstellungen

Rückstellungen werden für gegenwärtige Verpflichtungen, welche Ereignisse vor dem Bilanzstichtag betreffen, gebildet, sofern der damit verbundene Abfluss von Vermögenswerten wahrscheinlich ist und verlässlich abgeschätzt werden kann.

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

Aufgrund von Art. 679 und 684 ZGB (Zivilgesetzbuch) sowie Art. 20 USG (Umweltschutzgesetz) hat Unique (Flughafen Zürich AG) Kosten für Lärmschutzmassnahmen sowie für formelle Enteignungen zu tragen. Die Berechnung dieser Kosten basiert auf den seit 1. Juni 2001 gültigen Lärmgrenzwerten für Zivilflughäfen. Die Refinanzierung ist über die lärmabhängige Landetaxe und einen speziellen Zuschlag auf den Passagiergebühren gewährleistet.

Unique (Flughafen Zürich AG) wird dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Frühling 2003 Antrag auf Beibehaltung des bisherigen Betriebskonzepts – ergänzt durch staatsvertragsbedingte Anpassungen – stellen. Langfristig wird ein nordorientiertes Betriebskonzept angestrebt. Die geschätzten Schallschutzkosten dieser Betriebsvarianten bewegen sich zwischen CHF 200 Mio. und CHF 300 Mio., die geschätzten Kosten für die formellen Enteignungen zwischen CHF 800 Mio. und CHF 1.2 Mia. Die Kosten für den Schallschutz, die formellen Enteignungen sowie die internen Betriebskosten im Zusammenhang mit der Lärmproblematik wie auch alle entsprechenden Erträge werden seit 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 31.12.2002 ist unter Ziffer 13) der Erläuterungen dargestellt.

Steuern

Die Steuern enthalten die Ertragssteuern für die laufend zu versteuernden Erträge sowie die latenten Steuern. Die laufenden Ertragssteuern basieren auf dem steuerbaren Gewinn der Berichtsperiode. Latente Steuern werden nach der Balance Sheet Liability Methode auf den ertragssteuerwirksamen zeitlichen Differenzen, welche zwischen den Steuerbilanz- und den IFRS-Bilanzwerten bestehen, zum mutmasslich zu erwartenden anwendbaren Steuersatz berechnet.

Latente Steueraktiven werden nur gebildet, wenn deren zukünftige Realisierung wahrscheinlich ist.

Leasing

Finanzierungsleasing: Leasingverträge 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. Die Zins- und Abschreibungsanteile der Leasingraten werden der Erfolgsrechnung belastet.

Operatives Leasing: Erträge und Aufwendungen für operatives Leasing werden über die Erfolgsrechnung erfasst.

Fremdwährungsumrechnung

Sämtliche Aktiven und Passiven der in Fremdwährung erstellten Bilanzen von Gruppengesellschaften werden zu Konsolidierungszwecken zum Jahresendkurs in CHF umgerechnet. Die in Fremdwährung erstellten Erfolgs- und Geldflussrechnungen werden zu Durchschnittskursen der Periode umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen, die sich aus der unterschiedlichen Umrechnung von Bilanzen und Erfolgsrechnungen ergeben, werden direkt der Gewinnreserve im Eigenkapital zugewiesen bzw. belastet.

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.

Personalvorsorgeverpflichtungen

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

Die BVK ist die Vorsorgeeinrichtung für rund 55'000 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 Financial Reporting Standards als leistungsorientierter Plan auszulegen. Allerdings ist bei dieser gemeinschaftlichen Form des Vorsorgeplanes aus Gründen, die nicht im Einflussbereich von Unique (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 Unique (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 versicherungstechnische Bilanz der BVK zeigt Ende 2001 einen Deckungsgrad von 100,0% (bei Verminderung der Finanzanlagen um eine Schwankungsreserve von CHF 0.7 Mia.) bzw. einen solchen von 104,2% (ohne Kürzung um die Schwankungsreserve). Die Berechnung der Deckungsverhältnisse erfolgte nach Massgabe der versicherungstechnischen Grundlagen VZ/BVK 2001, 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.

Derivative Finanzinstrumente

Die Flughafen Zürich AG hält derzeit einen Zinssatz-Swap zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos auf dem variabel verzinslichen Fremdkapital. Der Swap erfüllt seit dem 1.1.2002 die Anforderungen eines Cash Flow Hedge. Die Bewertung erfolgt zum Verkehrswert, wobei der wirksame Teil der Verkehrswertänderung im Eigenkapital und der nicht wirksame Teil in der Erfolgsrechnung erfasst werden.

Wertbeeinträchtigungen

Die Werthaltigkeit der Aktiven wird mindestens einmal jährlich beurteilt. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Wertes vorgenommen (Impairment Tests). Falls der Buchwert eines Aktivums den realisierbaren Wert übersteigt, erfolgt eine erfolgswirksame Wertanpassung.

Aktuelle Risikosituation

Die aktuelle Risikosituation von Unique wird im Wesentlichen durch die folgenden Risiken geprägt (siehe auch Risk Management Seite 29):

- **Swiss**

Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der Hauptkunde von Unique. Swiss wickelt am Flughafen Zürich rund 63 Prozent der Flugbewegungen und rund 60 Prozent der Passagiere ab. Rund 24 Prozent des gesamten Umsatzes (exkl. Passagiergebühren) von Unique wird direkt mit Swiss erzielt. Damit hat sich die Abhängigkeit vom Homecarrier reduziert. Trotzdem ist die weitere Entwicklung von Unique im erheblichen Mass abhängig von der zukünftigen Entwicklung der Swiss.

- **Nachfragerückgang**

Der Geschäftsverlauf von Unique ist abhängig von der Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs. Kriegerische Ereignisse und Terroranschläge könnten zu einem erneuten Rückschlag für den Luftverkehr führen. Die konjunkturelle Lage könnte einen möglichen Nachfragerückgang noch verschärfen.

- **Rechtliche Rahmenbedingungen**

Innenpolitische Restriktionen einerseits und der Staatsvertrag CH – D andererseits könnten dazu führen, dass Unique die Chancen der geschäftlichen Entwicklung, die vor allem mit der 5. Bauetappe geschaffen werden, nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss.

Vor dem Hintergrund dieser aktuellen Risikosituation hat die Unternehmung entsprechende Impairment-Berechnungen angestellt. Diese Berechnungen zeigen, dass keine Impairment-Abschreibungen notwendig sind.

Änderungen im Konsolidierungskreis

Das per 31. Dezember 2001 bestehende Darlehen von Unique an die Gestión y Ingeniería IDC S.A. (Chile) über CHF 5,3 Mio. wurde im 2002 dazu verwendet, die Beteiligungen an den folgenden Gesellschaften in Chile mit den dazugehörigen Flughäfen zu übernehmen:

- Unique Chile S.A.
- Unique Airport Latin America (UALA) S.A.
- Aeropuertos Asociados de Chile S.A.
- Administracion de Concesiones IDC S.A.
- Concesion Aeropuerto El Loa S.A. Betreibergesellschaft des Flughafens Calama
- Concesion Aeropuerto La Florida S.A., Betreibergesellschaft des Flughafens La Serena
- Concesion Aeropuerto El Tepual S.A., Betreibergesellschaft des Flughafens Puerto Montt

Unter Weitere Angaben Ziffer 6, Gruppengesellschaften sind die Beteiligungsverhältnisse ersichtlich.

Segmentberichterstattung

Primäre Segmentberichterstattung

Die Segmentsberichterstattung nach IAS 14 entspricht den internen Reporting Segmenten.

Intersegmentäre Erträge setzen sich im wesentlichen zusammen aus der Verrechnung von Mietkosten aus dem Bereich «Non-Aviation» für beanspruchte Hochbaufläche des Bereiches «Aviation». Die Vermögenswerte der übrigen Liegenschaften (inklusive der ganzen Terminals) sind primär dem Bereich «Non-Aviation» zugeordnet. Die Verrechnung der Kosten aufgrund der beanspruchten Fläche erfolgt auf der Basis der Selbstkosten (einschliesslich Verzinsung des eingesetzten Kapitals). Die intersegmentären Erträge stellen gleichzeitig intersegmentäre Aufwendungen im Segmentergebnis der nutzenden Bereiche dar.

Die Mitarbeiter (Vollzeitstellen) sind auf die beiden Segmente aufgeteilt.

CHF in Mio.		Aviation	Non-Aviation	Über-Leitung	Total
Erlöse mit Dritten	2001	279.7	258.0		537.7
	2002	287.3	240.2		527.5
Intersegment Erträge	2001	9.5	113.3	(122.8)	0
	2002	5.8	90.0	(95.8)	0
Erträge Total	2001	289.2	371.3	(122.8)	537.7
	2002	293.1	330.2	(95.8)	527.5
Segmentergebnis	2001	(69.7)	77.3		7.6
	2002	(7.0)	76.1		69.1
Anlagevermögen brutto	2001	817.5	2'607.9		3'425.4
ohne Projekte in Arbeit	2002	1'212.2	3'148.2		4'360.4
Projekte in Arbeit	2001	405.1	576.9		982.0
	2002	113.7	388.7		502.4
Anlagevermögen brutto	2001	1'222.6	3'184.8		4'407.4
	2002	1'325.9	3'536.9		4'862.8
Kummulierte Wertberichtigungen	2001	444.9	1'444.1		1'889.0
	2002	516.1	1'472.0		1'988.1
Zuwendungen der öffentlichen Hand (vor 1989)¹⁾	2001		26.8		26.8
	2002		21.9		21.9
Anlagevermögen netto	2001	777.7	1'713.9		2'491.6
	2002	809.8	2'043.2		2'852.9
Investitionen Total	2001	196.1	469.9		666.0
	2002	193.5	353.6		547.1
Stellen (full time positions) per 31.12.	2001	558	657		1'215
	2002	600	686		1'286

¹⁾ Siehe auch Grundsätze der Konzernrechnungslegung «Zuwendungen der öffentlichen Hand (Bundesbeiträge)».

Sekundäre Segmentberichterstattung

Unique erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2002 wurden CHF 2,1 Mio. (2001 CHF 0,8 Mio.) Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht. Im Weiteren ist im oben aufgeführten Segment Aviation ein Umsatz von CHF 4,9 Mio. enthalten, welcher in Chile über die dortigen Beteiligungen (siehe auch Erläuterungen zur Konzernrechnung, Änderung im Konsolidierungskreis sowie Weitere Angaben Ziffer 6, Gruppengesellschaften) erzielt wurde.

Konzernerfolgsrechnung

1) Erträge

CHF in Tausend	2002	2001
Landegebühren	77'941	91'184
Passagiergebühren	155'857	157'702
Emissionsgebühren	3'787	4'427
Parkgebühren	4'024	4'100
Frachterträge	7'576	8'251
Treibstoffgebühren	6'913	7'927
Gepäcksortieranlage	13'723	0
Flugzeugenergieversorgungsanlage	7'793	0
Übrige Erlöse	9'407	6'601
Debitorenverluste Aviation	303	(453)
Total Aviation	287'324	279'738
Parkhauseinnahmen	44'420	46'919
Retail- und Duty-free	44'967	47'436
Restauration	8'045	7'277
Werbeflächen und Promotion	7'170	7'364
Übrige Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken etc.)	13'748	11'728
Total Konzessions-Erträge	118'350	120'724
Mieterträge und Pachtzinsen	70'555	80'626
Energie- und Nebenkostenverrechnung	16'200	20'103
Reinigung	3'845	4'468
Dienstleistungserträge	5'153	6'947
Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	95'753	112'144
Kommunikationsdienstleistungen	4'586	3'544
Airport Conference Center	2'907	3'753
Aktivierte Eigenleistungen	8'882	8'105
Übrige Dienstleistungen und Diverses	8'618	7'636
Airport of Zurich Noise Fund	2'706	2'546
Debitorenverluste Non-Aviation	(1'571)	(464)
Total Erträge aus Dienstleistungen	26'128	25'120
Total Non-Aviation Erträge	240'231	257'988
Total Erträge	527'555	537'726

Bei den **aktivierten Eigenleistungen** handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen. Deren Leistungen werden objektbezogen zugeordnet.

2) Personalaufwand

CHF in Tausend	2002	2001
Löhne und Gehälter	108'383	100'334
Personalvorsorgekosten		
für leistungsorientierte Pläne	(42)	(371)
für beitragsorientierte Pläne	9'031	7'046
Sozialversicherungsbeiträge	11'785	11'084
Übriger Personalaufwand	8'048	9'763
Total Personalaufwand	137'205	127'856
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeiter (Stellen):	1'273	1'173
Personalbestand per 31.12. (Stellen)	1'286	1'215
Durchschnittliche Personalkosten pro Stelle	107	109

Im Berichtsjahr sowie im Vorjahr wurden denjenigen Mitarbeitern eine Gratisaktie abgegeben, welche das erste Dienstjahr beendet haben.

Die Geschäftsleitung und das Kader erhielten im Jahr 2002 aus dem Geschäftsergebnis 2001 als Teil der variablen Entschädigung zudem 2'639 Aktien im Rahmen des Bonusprogrammes. Die Aktien sind mit einer Sperrfrist von 4 Jahren belegt (vgl. Ziffer 11, Aktienkapital und Reserven).

3) Andere Betriebskosten

CHF in Tausend	2002	2001
Sachversicherungen	4'231	2'466
Kommunikationsaufwendungen	2'947	2'362
Miet- und Benutzungsaufwendungen	2'549	8'329
Reinigung durch Dritte	2'556	2'597
Weitere Betriebskosten	2'126	2'303
Passagierdienste	1'900	2'364
Total andere Betriebskosten	16'309	20'421

4) Andere Aufwendungen/Erträge

CHF in Tausend	2002	2001
Andere Erträge	884	4'813
Andere Aufwendungen	(3'862)	(4'771)
Total andere Aufwendungen/Erträge	(2'978)	42

Die anderen Aufwendungen beinhalten u.a. CHF 0,9 Mio. aus Buchverlusten aus Anlagenabgängen, CHF 1,1 Mio. Kosten aus Streitfällen sowie CHF 1,0 Mio. Kosten im Zusammenhang mit der Verregnung von Enteiserabwässern.

5) Finanzaufwand/-ertrag

CHF in Tausend	2002	2001
– Zinsaufwand auf Anleihen	56'844	40'996
abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(23'018)	(14'482)
– Zinsaufwand auf Anleihen, netto	33'826	26'514
– Zinsaufwand auf Bankkrediten	13'626	12'585
– Zins-Absicherung	8'875	4'508
– Übriger Finanzaufwand	3'342	1'603
– Übrige Zinsaufwendungen	2'898	885
– Abschreibungen Agio	1'987	1'618
– Wertanpassung Finanzanlagen	48	1'713
Finanzaufwand	64'602	49'426
– Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben	(1'208)	(1'079)
– Kursgewinne, Verzugszinsen	(558)	(389)
Finanzertrag	(1'766)	(1'468)
Total Finanzaufwand/-ertrag	62'836	47'958

Die **aktivierten Fremdkapitalzinsen** wurden im Jahr 2002 mit einem Durchschnittszinssatz von 4,88% und im 2001 von 4,38% errechnet.

Die Unternehmung hält einen **Zinssatz-Swap** über CHF 300 Mio. (siehe auch Ziffer 12 Finanzverbindlichkeiten). Der Swap erfüllt seit dem 1.1.2002 die Anforderungen eines Cash Flow Hedge. Die Veränderung des Fair Values des Zinssatz-Swap per 31.12.2002 wurde daher über das Eigenkapital gebucht; die CHF 8,9 Mio. stellen die Zinsdifferenz dar.

6) Steuern auf Erträgen

CHF in Tausend	2002	2001
Laufende Steuern	89	258
Latente Steuern	(2'104)	(4'297)
Total Steuern auf Erträgen	(2'015)	(4'039)

Der Steueraufwand lässt sich wie folgt analysieren:

CHF in Tausend	2002	2001
Gewinn/Verlust vor Steuern	6'252	(40'284)
Steueraufwand/-ertrag zum erwarteten Steuersatz (23%)	1'438	(9'265)
Verrechnung Jahresgewinn mit nicht aktivierten Verlustvorträgen	(2'708)	0
Verzicht auf Aktivierung von latenten Steuern auf Verlusten	570	7'463
Steuereffekt auf Ausbuchung von eigenen Aktien	(1'385)	(2'396)
Steueraufwand aus Vorjahren	0	159
Verschiedene Überleitungsposten	70	0
Total Steuern auf Erträgen	(2'015)	(4'039)

Konzernbilanz

7) Entwicklung Anlagevermögen

CHF in Mio.	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Projekte in Arbeit in Leasing	Projekte in Arbeit	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen	Immaterielle Anlagen	Finanzanlagen	Total
Anschaffungswerte										
Eröffnungsbilanz per 01.01.2002	111.2	626.3	2'433.7	32.8	949.3	174.8	4'328.0	47.3	32.3	4'407.5
Änderung Konsolidierungskreis			14.5			0.2	14.7	0.1	(5.3)	9.5
Zugänge		107.9	132.8	33.9	241.3	11.2	527.2	17.9	2.0	547.1
Abgänge		(34.2)	(5.7)		0.0	(29.1)	(69.0)	(4.9)	(27.9)	(101.9)
Transfers		367.7	365.4		(754.9)	13.5	(8.3)	8.3		0.0
Umrechnungsdifferenzen		0.0	0.4				0.4	0.2		0.6
Schlussbilanz per 31.12.2002	111.2	1'067.7	2'941.1	66.7	435.7	170.5	4'792.9	68.9	1.1	4'862.8
Wertberichtigungen										
Eröffnungsbilanz per 01.01.2002	0.0	430.1	1'337.2	0.0	0.0	100.1	1'867.4	19.9	1.7	1'889.0
Änderung Konsolidierungskreis			3.7			0.1	3.8			3.8
Zugänge		20.0	96.8			13.5	130.4	12.8		143.2
Abgänge		(33.9)	(5.6)			(6.4)	(46.0)		(1.7)	(47.7)
Umrechnungsdifferenzen			(0.1)				(0.1)	(0.1)		(0.1)
Schlussbilanz per 31.12.2002	0.0	416.2	1'432.0	0.0	0.0	107.3	1'955.5	32.6	0.0	1'988.1
Zuwendungen der öffentlichen Hand										
Eröffnungsbilanz per 01.01.2002	0.0	1.2	25.6	0.0	0.0	0.0	26.8	0.0	0.0	26.8
Abgänge		(0.2)	(4.7)				(4.9)			(4.9)
Schlussbilanz per 31.12.2002	0.0	1.0	20.9	0.0	0.0	0.0	21.9	0.0	0.0	21.9
Nettobuchwert per 31.12.2002	111.2	650.5	1'488.2	66.7	435.7	63.3	2'815.6	36.3	1.1	2'852.9
Rundungshinweis: Bei der Summierung von gerundeten Beträgen können rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.										

Hochbauten: Die im direkten Zusammenhang mit dem Dock E (Midfield) stehenden Anlagen (Dock E; Vorfeld [APRON] rund um das Dock E; Strassentunnel als Verbindung zum Dock E sowie die Skymetro inklusive Station im Airside Center) stellen einen Sonderfall dar. Ursprünglich war geplant, diese Anlagen im Herbst 2002 (eigentliche Fertigstellung) in Betrieb zu nehmen. Neu werden diese Anlagen am 1.9.2003 eröffnet. Ab dem 1.11.2002 werden deshalb keine Fremdkapitalzinsen sowie keine Eigenleistungen mehr aktiviert. Ebenfalls ab dem 1.11.2002 werden diese Anlagen infolge einer minimalen technischen Abnutzung mit 1/3 einer ordentlichen Jahresabschreibung pro rata bis zur effektiven Inbetriebsetzung abgeschrieben. Die gebuchte 1/3 Jahresabschreibung pro rata beträgt CHF 1,5 Mio.; eine volle Jahresabschreibung pro rata hätte CHF 4,5 Mio. betragen. Dieses Vorgehen wurde in Absprache und mit Zustimmung der Revisionsstelle festgelegt.

Projekte in Arbeit in Leasing: Die Flughafen Zürich AG ist im Dezember 2001 in einen Leasing-Rahmenvertrag zur Finanzierung der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie von Flugzeugenergieversorgungsanlagen eingetreten. Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Geschäftsberichtes wird über den Abschluss von definitiven Leasingverträgen weiterhin verhandelt. Der Leasing-Rahmenvertrag ist vom Sachverhalt her als Finanzierungsleasing einzuordnen und wurde deshalb aktiviert.

Folgende Goodwillpositionen sind in den **immateriellen Anlagen** enthalten:

Der aus der Privatisierung des Flughafens entstandene Goodwill per 31.12.2002 weist einen Nettobuchwert von CHF 9,9 Mio. aus (Anschaffungswert CHF 24,8 Mio.; kumulierte Wertberichtigung CHF 14,9 Mio.).

Der im Rahmen der Aquisition der drei Flughäfen in Chile entstandene Goodwill weist per 31.12.2002 einen Nettobuchwert von CHF 5,7 Mio. aus (Anschaffungswert CHF 6,3 Mio.; kumulierte Wertberichtigung CHF 0,6 Mio.). Siehe auch Erläuterungen zur Konzernrechnung, Änderung im Konsolidierungskreis sowie Weitere Angaben Ziffer 6, Gruppengesellschaften.

Abgänge: Darin enthalten ist unter anderem der Verkauf der im Rahmen der Rettung der flughnahen Betriebe im 2001 gekauften Enteiserfahrzeuge (CHF 22,0 Mio.) sowie die Rückzahlung des Darlehens durch die SR Technics AG an Unique [(CHF 25,0 Mio.) siehe auch Ziffer 8, Finanzanlagen].

8) Finanzanlagen

CHF in Tausend		31.12.2002	31.12.2001
Fondguthaben zukünftige Investitionen (Chile)		714	0
Div. Geldanlagen bei Banken (Chile)		172	0
NOVO Business Consultants AG, Bern	Bet.quote 15% Nom. AK 1.0 Mio. CHF	150	150
Bangalore International Airport Ltd.	Bet.quote 17% Nom. AK 3.85 Mio. indische Rupien	22	0
SR Technics AG, Zürich-Airport	durch den Kanton ZH gesichertes Darlehen	0	25'000
Gestión y Ingeniería IDC S.A. (Chile)	Darlehen	0	5'327
Total Finanzanlagen		1'058	30'477

Die NOVO Business Consultants AG erbringt Beratungs- und Informatikdienstleistungen.

Das per 31. Dezember 2001 bestehende Darlehen an die Gestión y Ingeniería IDC S.A. (Chile) über CHF 5,3 Mio. wurde im Jahr 2002 dazu verwendet, die Beteiligungen in Chile mit den dazugehörigen Flughäfen zu übernehmen (siehe auch Erläuterungen zur Konzernrechnung, Änderung im Konsolidierungskreis sowie Weitere Angaben Ziffer 6, Gruppengesellschaften).

Im Rahmen der Lösungsfindung zur Sicherung der flughafnahen Betriebe gewährte die Flughafen Zürich AG der SR Technics AG ein Darlehen in der Höhe von CHF 25,0 Mio., welches durch den Kanton Zürich mit einer Ausfallgarantie gesichert war. Die Rückzahlung des Darlehens durch die SR Technics AG erfolgte per 30. September 2002, womit die Ausfallgarantie des Kantons Zürich nicht beansprucht werden musste.

9) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

CHF in Tausend		31.12.2002	31.12.2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto		70'151	130'533
Wertberichtigung		(2'828)	(50'381)
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		67'323	80'152

Die per Ende 2001 auf Null wertberichtigten Forderungen gegenüber SAirGroup und deren Tochtergesellschaften von netto CHF 42,450 Mio. sowie die im Auftrag der skyguide fakturierten Flugsicherungsgebühren von CHF 7,278 Mio. wurden aufgrund der unwahrscheinlichen Auszahlung einer Nachlassdividende definitiv ausgebucht.

10) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

CHF in Tausend		31.12.2002	31.12.2001
Aktive Rechnungsabgrenzung		19'492	31'486
Steuerrückforderungen (MWST/VST)		8'327	24'812
Vorauszahlungen an Lieferanten		2'695	2'608
Sonstige Forderungen		386	115
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		30'900	59'021

11) Aktienkapital und Reserven

Aktienkapital (Nominalwert CHF 50.–)

Anzahl	Ausgegebene Namenaktien	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Anfangsbestand 01.01.2002	4'912'300	124'883	4'787'417
Erwerb von eigenen Aktien	0	3'843	3'843
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte	0	(2'961)	(2'961)
Schlussbestand 31.12.2002	4'912'300	125'765	4'786'535

Eigene Aktien

Die Abgabe von eigenen Aktien an Mitarbeiter und Dritte erfolgt im Rahmen des Bonusprogrammes sowie der Umsetzung der strategischen Erfolgsposition «Unternehmer sein». Der Gegenwert wurde den Kapitalreserven belastet und ist somit nicht erfolgswirksam (siehe auch Ziffer 2, Personalaufwand sowie unter Weitere Angaben Ziffer 5, Nahestehende Personen und Gesellschaften). Der Bestand an eigenen Aktien dient für diese Beteiligungsprogramme sowie als Treasurybestand.

Reserven

Die Reserven unterliegen aus handelsrechtlichen Bestimmungen einer Ausschüttungssperre im Betrag von CHF 147,8 Mio.

Gewinn/Verlust 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	2002	2001
Den Aktionären zustehender Gewinn/Verlust	8'117'199	(36'245'279)
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	4'788'352	4'847'256
Gewinn/Verlust pro Aktie	1.70	(7.48)

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2002	2001
Öffentliche Hand	53,04%	54,26%
Private	4,37%	4,43%
Unternehmungen	7,63%	6,92%
Pensionskassen	6,92%	6,69%
Finanzinstitute	9,05%	5,25%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	19,00%	22,45%
Anzahl Aktionäre	3'592	3'407

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

	2002	2001
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	49,00%	49,00%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5,41%	5,38%

12) Finanzverbindlichkeiten

CHF in Tausend	31.12.2002	31.12.2001
Anleihen	1'118'394	1'116'406
Langfristiges Darlehen Kanton Zürich	300'000	0
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	55'527	30'486
Airport of Zurich Noise Fund ¹⁾	52'333	24'772
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken	5'418	0
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	411	0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'532'083	1'171'664
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken	204'325	296'600
Kurzfristiges Darlehen Kanton Zürich	100'000	100'000
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	11'772	2'318
Darlehen Personalfonds unique zurich airport	5'500	5'500
KK Personalfonds unique zurich airport	720	639
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	322'317	405'057
Total Finanzverbindlichkeiten	1'854'400	1'576'721

¹⁾ siehe auch Ziffer 13 der Erläuterungen

Die folgenden **langfristigen Finanzverbindlichkeiten** sind fest verzinslich:

– Anleihen

– Langfristiges Darlehen Kanton Zürich

Details zu den ausstehenden Anleihen sind aus der untenstehenden Tabelle ersichtlich.

Bei den **kurzfristigen Verbindlichkeiten** gegenüber Banken handelt es sich um Kreditaufnahmen, verteilt über verschiedene Laufzeiten, welche auf der Basis von CHF-LIBOR verzinst werden. Die Verzinsungen bewegen sich per 31.12.2002 zwischen 4,650% und 2,625% (per 31.12.2001 zwischen 3,25% und 4,65%). Die eingegangenen Kreditbedingungen wurden eingehalten.

Betreffend Darlehen des Kantons Zürich siehe Weitere Angaben Ziffer 5, Nahestehende Personen und Gesellschaften.

Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos hat die Gesellschaft im Juni 2000 einem «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 Swap erfüllt seit dem 1.1.2002 die Anforderungen eines Cash Flow Hedge und dient zur Absicherung des variabel verzinslichen Fremdkapitals. Die Veränderung des Fair Values des Zinssatz-Swap per 31.12.2002 wurde daher über das Eigenkapital gebucht (siehe auch Ziffer 5, Finanzaufwand/-ertrag).

Details zu Anleihen:

Nominalbetrag in CHF	Buchwert in CHF	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung	Zinszahlungstermine
150'000'000	149'052'368	1995 – 2007	5.000%	Nein	28. September
175'000'000	174'076'711	1996 – 2006	4.625%	Nein	12. April
300'000'000	298'376'028	2000 – 2005	4.625%	Nein	5. Juli
300'000'000	298'981'872	2001 – 2004	4.00%	Nein	14. April
200'000'000	197'906'577	2001 – 2009	4.25%	Nein	26. März
1'125'000'000	1'118'393'556	Total			

Fälligkeit der Finanzverbindlichkeiten:

CHF in Tausend	31.12. 2002	31.12. 2001
Innerhalb 1 Jahr	322'317	405'057
Zwischen 2 und 5 Jahren	1'008'223	781'683
Über 5 Jahre	523'860	389'981
Total Finanzverbindlichkeiten	1'854'400	1'576'721

Leasingverbindlichkeiten:

CHF in Tausend	31.12. 2002	31.12. 2001
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	17'156	3'360
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	33'088	16'130
Fällig über 5 Jahre	32'919	20'998
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	83'163	40'488
Zukünftige Zinsen	15'863	7'685
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	67'299	32'804
Davon fällig innerhalb 1 Jahr	11'772	2'319
Davon fällig innerhalb 2 und 5 Jahren	29'904	11'749
Davon fällig über 5 Jahre	25'623	18'737

Die Leasingverbindlichkeiten sind mit einem Satz von 4,3% verzinslich.

13) Airport of Zurich Noise Fund (AZNF)

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

CHF in Tausend	2002	2001
Saldo Airport of Zurich Noise Fund per 1.1.	24'772	(2'720)
Total Lärmgebühren-Erträge	41'514	40'091
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	(13'114)	(10'564)
Nettoergebnis vor operativen Kosten¹⁾	53'172	26'807
Operative Kosten ¹⁾	(2'706)	(2'546)
Verzinsung Airport of Zurich Noise Fund	1'867	511
Guthabensaldo Airport of Zurich Noise Fund		
per 31.12. von der Gesellschaft	52'333	24'772

¹⁾ Die Veränderung des AZNF ist in der Geldflussrechnung netto ohne Zinsen im Geldfluss aus Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

14) Verpflichtungen für latente Steuern

Der Bestand der latenten Steuern entwickelte sich wie folgt:

CHF in Tausend	2002	2001
Eröffnungsbilanz per 1.1.2002	77'296	85'641
Effekt aus Erstanwendung IAS 39, über Gewinnreserve gebucht	0	(4'048)
Änderung im Konsolidierungskreis	(24)	0
Latente Steuern auf Zinssatz-SWAP, über Hedging-Reserve gebucht	(6'257)	0
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	(2'104)	(4'297)
Am Ende des Jahres	68'911	77'296

Die latenten Steuern lassen sich auf folgende Bilanzpositionen zuordnen:

CHF in Tausend	31.12.2002		31.12.2001	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Wertberichtigung Hochbauten und mobile Sachanlagen		57'898		60'808
Erneuerungsfonds		19'688		18'423
Agio netto nach Emissionskosten		1'519		1'977
Zinssatz-Swap	10'514		4'257	
Diverse Positionen		320		345
Latente Steuern brutto	10'514	79'425	4'257	81'553
Verrechnung von Aktiven und Passiven	(10'514)	10'514	(4'257)	4'257
Latente Steuern netto	0	68'911	0	77'296

Per 31. Dezember 2002 verfügen die Flughafen Zürich AG sowie ihre Tochtergesellschaften gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge von CHF 23,278 Mio. Auf die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorträgen wurde vollständig verzichtet, weil die künftige Realisierung nicht gesichert ist. Vom Gesamtbetrag verfallen CHF 0,125 Mio. im Jahr 2007, CHF 20,677 Mio. im Jahr 2008 und CHF 2,476 Mio. im Jahr 2009.

15) Vorsorgeverpflichtungen

Seit dem 1. Januar 2000 ist die gesamte Belegschaft der Flughafen Zürich AG für die berufliche Vorsorge der Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich (BVK) angeschlossen. Der Vorsorgeplan der BVK wird als Beitragsprimat im Sinne von IAS 19 Paragraph 30 behandelt. Die Berücksichtigung der BVK-Versicherten von Unique unter IAS 19 als Defined Benefit Plan hätte einen Einfluss auf die Konzernrechnung. Da die BVK per 31. Dezember 2001 nach Kürzung um die Kurschwankungsreserven einen Deckungsgrad von 104,2% aufwies, ist nach dem schwierigen Börsenjahr 2002 mit einer Unterdeckung zu rechnen. Unter IAS 19 müsste deshalb für Unique – aufgrund der dynamisch berechneten Verbindlichkeiten auf der Passivseite – eine Unterdeckung erwartet werden. Die BVK ist eine unselbständige Anstalt des kantonalen öffentlichen Rechts. Gemäss aktueller Auskunft der BVK ist aus heutiger Sicht eine Zuschusspflicht der Flughafen Zürich AG wegen der Unterdeckung der BVK ausgeschlossen.

Die ausgewiesenen Vorsorgeverpflichtungen umfassen zwei spezielle Vorsorge-Teilpläne: Zum einen die Rentner aus der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG; diese Versichertengruppe ist nicht in die BVK übergetreten) und zum anderen ein besonderer Plan für Entschädigungen für vorzeitige Pensionierungen.

Die nicht aktivierten Überschüsse umfassen im Wesentlichen die im Personalfonds unique zurich airport (vormals Personalvorsorgestiftung der Flughafen Immobilien Gesellschaft) enthaltene Arbeitgeber-Beitragsreserve. Der Hauptzweck dieser 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	31.12.2002	31.12.2001
Vorsorgeverpflichtungen, Barwert	38'858	35'804
Vorsorgevermögen, Marktwert	(41'185)	(36'856)
Überdeckung	(2'327)	(1'052)
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne	1'759	845
Subtotal (vor Verwertbarkeitstest)	(568)	(207)
Für den Arbeitgeber nicht verfügbare Mittel der Überdeckung	5'925	5'925
Verpflichtung in der Bilanz	5'357	5'718

Erfolgsrechnung

CHF in Tausend	2002	2001
Zinsaufwand	1'393	1'402
Erwarteter Ertrag auf dem Vorsorgevermögen	(1'435)	(1'773)
Total im Personalaufwand erfasste versicherungsmathematische Beträge	(42)	(371)

Veränderung der Vorsorgeverpflichtungen in der Bilanz:

CHF in Tausend	31.12.2002	31.12.2001
Am Anfang des Jahres	5'718	6'089
Total Kosten, siehe oben	(42)	(371)
Direkt vom Arbeitgeber bezahlte Leistungen	(319)	(131)
Veränderungen der nicht berücksichtigten versicherungsmathematischen Gewinne		131
Am Ende des Geschäftsjahres	5'357	5'718

Für die Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

	2002	2001
Abzinsungssatz	3.5%	4.0%
Erwartete Rendite aus dem Vorsorgevermögen	4.0%	5.0%
Erwartete zukünftige Rentensteigerungen	1.0%	1.0%

16) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

CHF in Tausend	31.12.2002	31.12.2001
Passive Rechnungsabgrenzung	88'029	69'273
Zins-Absicherung ¹⁾	56'300	27'247
Kurzfristige Rückstellungen	19'618	0
Personalguthaben (13. Monatslohn/Ferien- & Überzeit)	8'147	7'597
Sozialversicherungsbeiträge	2'440	1'672
Andere Verpflichtungen	2'192	1'427
An- und Vorauszahlungen von Kunden	135	3'979
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	176'861	111'195

¹⁾ Zins-Absicherung siehe auch Ziffer 12) Finanzverbindlichkeiten

Weitere Angaben

1. Finanzinstrumente

Ausserbilanzgeschäfte: Die Gesellschaft verwendet mit Ausnahme des im Anhang zum Abschluss dargestellten Zinssatz-Swap keine derivativen Finanzinstrumente.

Währungsrisiko: Der grösste Teil der Transaktionen erfolgt in Schweizer Franken mit Ausnahme der Beteiligung in Chile (Umsatzanteil CHF 4,9 Mio.). Die Gesellschaft hat keine Massnahmen zur Absicherung des Währungsrisikos ergriffen.

Kreditrisiken: Das Kreditrisiko bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist beschränkt, weil der Kundenstamm aus einer Vielzahl von Kunden besteht. Als Folge der Ereignisse des Herbst 2001 mit dem Zusammenbruch der SAirGroup wurden ferner mit deren Nachfolgesellschaften entsprechende Massnahmen getroffen, um das Risiko weiter zu minimieren. Mit der Swiss als Hauptkunde wurden risikomindernde Zahlungsmodalitäten vereinbart.

Zinssatzrisiko: Das Zinsänderungsrisiko ist beschränkt, da der grösste Teil des verzinslichen Fremdkapitals festverzinslich ist. Im weiteren hält die Flughafen Zürich AG zur Absicherung der variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeiten einen Interest Rate Swap. (vgl. Ziff. 12, Finanzverbindlichkeiten)

Verkehrswerte (Fair values): Die Bilanzwerte der flüssigen Mittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der übrigen Forderungen und des kurzfristigen Fremdkapitals entsprechen annähernd den Fair Values gemäss IFRS.

2. Operatives Leasing

Es bestehen keine nicht kündbaren Mietverpflichtungen:

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

3. Investitionsverpflichtungen

Zum Jahresende 2002 waren Sachanlageinvestitionen im Umfang von CHF 2,4 Mia. (Vorjahr CHF 2,4 Mia.) beschlossen. Es betrifft dies im wesentlichen die 5. Bauetappe, welche hauptsächlich den Neubau des Airsidecenters, das Bahnhof-Check in, ein Parkhaus sowie das Dock E (Midfield) umfasst. Davon waren per 31. Dezember 2002 CHF 1,9 Mia. vergeben (2001: CHF 1,8 Mia.), wovon CHF 1,6 Mia. (2001: CHF 1,1 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 liegt bei CHF 64,5 Mio. Am 20. Dezember 2002 wurde der entsprechende Kaufvertrag unterzeichnet mit Nutzen- und Gefahrenantritt voraussichtlich auf den 1. Mai 2003.

4. Eventualverpflichtungen

Es sind verschiedene Gerichtsverfahren und Forderungen gegenüber Unique im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit hängig. Nach Meinung des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung wird die Höhe der zur Beilegung dieser Klagen und Forderungen erforderlichen Geldbeträge die konsolidierte Jahresrechnung und den Cash-Flow von Unique nicht negativ beeinflussen.

Bezüglich zukünftiger Verpflichtungen für Lärmschutzmassnahmen und formelle Enteignungen siehe Grundsätze der Konzernrechnungslegung sowie Ziffer 13 der Erläuterungen, Airport of Zurich Noise Fund (AZNF).

5. Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrates
- Mitglieder der Geschäftsleitung

Am 16. Juli 2002 wurden in einem umfassenden Kreditrahmenvertrag mit dem Kanton Zürich die Konditionen für die Inanspruchnahme des Darlehens des Kantons Zürich, das dem Unternehmen aus dem Zusammenschluss der ehemaligen Flughafendirektion (FDZ) mit der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) zusteht, geregelt. Der zur Verfügung stehende Darlehensbetrag beläuft sich auf CHF 826 Mio. Davon hat die Unternehmung am 19. Juli 2002 CHF 300 Mio. fest für 10 Jahre (bis 2012) zum Zinssatz von 5% vom Kanton Zürich bezogen. Kurzfristig sind aus dieser Darlehenslimite zusätzlich CHF 100 Mio. auf der Basis CHF-LIBOR bezogen. Somit sind per 31.12.2002 total CHF 400 Mio. in Anspruch genommen.

Im Geschäftsjahr 2002 wurden an nahestehende Personen und Gesellschaften die folgenden Vergütungen bezahlt:

CHF in Tausend	2002	2001
Verwaltungsrat und Geschäftsleitung (15 Personen; VJ 18 Personen) ¹⁾	2'857	3'738
MWV Bauingenieure AG; Ingenieurhonorare (VR-Mitglied ist Mitinhaber)	950	1'115
Kanton Zürich (Kantonspolizei gemäss Leistungs-Vereinbarung zu Marktkonditionen)	68'286	65'390

¹⁾ Vorjahreswert angepasst; Berechnung gemäss Corporate Governance-Richtlinie der SWX Swiss Exchange (Vorjahreswert korrigiert um die darin enthaltenen ordentlichen Arbeitgeberanteile an den Sozialversicherungen)

Im Weiteren wurden 1'454 Aktien im Rahmen des Bonusprogrammes unentgeltlich an die Geschäftsleitung (7 Personen) abgeben (vgl. Erläuterung zum Aktienkapital und zu den Reserven). Die Aktien sind mit einer Sperrfrist von 4 Jahren belegt.

6. Gruppengesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaften	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	TCHF 245'615	Muttergesellschaft
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	TCHF 100	100%
APT Airport Technologies AG	Kloten	TCHF 100	100%
Unique Airports Worldwide AG	Kloten	TCHF 100	100%
Unique Chile S.A.	Santiago de Chile	Mio.Pesos 2'184	100%
Unique Airport Latin America (UALA) S.A.	Santiago de Chile	Mio.Pesos 2'595	84%
Aeropuertos Asociados de Chile S.A.	Santiago de Chile	Mio.Pesos 5'190	42%
Administracion de Concesiones IDC S.A.	Santiago de Chile	Mio.Pesos 185	42%
Concesion Aeropuerto El Loa S.A.	Santiago de Chile	Mio.Pesos 563	34%
Concesion Aeropuerto La Florida S.A.	Santiago de Chile	Mio.Pesos 843	42%
Concesion Aeropuerto El Tepual S.A.	Santiago de Chile	Mio.Pesos 895	34%

Bei den chilenischen Beteiligungsgesellschaften übt Unique durch einen Aktionärsbindungsvertrag die vollständige Kontrolle aus. Sämtliche Beteiligungen werden vollkonsolidiert.

7. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat den Konzernabschluss 2002 am 27.2.2003 zur Veröffentlichung genehmigt. Er untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung. Zwischen dem 31.12.2002 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Konzernrechnung durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, welche eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge gehabt hätten.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat am 15.1.2003 in seiner Stellungnahme festgehalten, dass die von Unique (Flughafen Zürich AG) geplante Anpassung der Passagiergebühren angemessen ist. Gleichzeitig hat das BAZL den Zeitpunkt der Anpassung mit der Inbetriebnahme des neuen Dock E (Midfield) gekoppelt. Unique (Flughafen Zürich AG) hat daraufhin beschlossen, das Dock E (Midfield) per 1.9.2003 in Betrieb zu nehmen und auf den gleichen Zeitpunkt die Gebühren anzupassen. Am 21.1.2003 hat Unique diese Entscheide bekanntgegeben.

Nachdem am 27.10.2002 die Gewährung einstweiligen Rechtsschutz gegen die deutsche Umsetzung des Staatsvertrages abgelehnt wurde, hat der Verwaltungsgerichtshof Mannheim am 24.1.2003 auch die diesbezügliche Klage von Unique abgelehnt. Ob Unique die Zulassung zur Revision dieses Urteils mittels Beschwerde erstreiten soll, ist noch nicht entschieden.

Am 18.2.2003 hat die Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Reko UVEK) einen Teilentscheid betreffend Beschwerden gegen die Betriebskonzession gefällt. Demnach wird auf die Beschwerden aller Beschwerdeführenden nicht eingetreten ausser auf die Beschwerde von Unique. Unique ficht in der Beschwerde die Bestimmung der Konzession an, nach welcher sämtliche Verpflichtungen, die Unique aufgrund der staatsvertraglichen Regelung überbunden werden, von Unique ohne Anspruch auf Entschädigung erfüllt werden sollen.

Als Konzernprüfer haben wir die auf den Seiten 63 bis 85 wiedergegebene konsolidierte Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung, Veränderung des Eigenkapitals, Geldflussrechnung, Anhang und Erläuterungen) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2002 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die konsolidierte 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 sowie nach den International Standards on Auditing (ISA), wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der konsolidierten Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der konsolidierten 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 konsolidierten Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung vermittelt die konsolidierte Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Wir empfehlen, die vorliegende konsolidierte Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG Fides Peat

Rudolf Züger
dipl. Wirtschaftsprüfer

Roger Neiningner
dipl. Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor

Zürich, 27. Februar 2003

Jahresabschluss Flughafen Zürich AG gemäss Schweizer Obligationenrecht (OR)

Erfolgsrechnung	72
Bilanz	73
Rechnungslegungsgrundsätze	74
Anhang zur Jahresrechnung	75
Antrag des Verwaltungsrates zur Verwendung des Ergebnisses 2002	78
Bericht der Revisionsstelle	79

Erfolgsrechnung für die Jahre 2002 und 2001
(Handelsrechtlicher Abschluss; Flughafen Zürich AG)
(CHF in Tausend)

	Anhang	2002	2001
Erlös aus Lieferungen und Leistungen		523'157	538'292
Debitorenverluste		(1'340)	(917)
Total Erträge		521'817	537'375
Personalaufwand		(136'812)	(129'260)
Abschreibungen und Amortisation (ordentlich)		(121'026)	(112'068)
Abschreibungen und Amortisation (Impairment)		0	(35'884)
Polizei und Sicherheit		(74'119)	(72'497)
Unterhalt		(32'702)	(26'023)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(28'436)	(29'051)
Energie und Abfall		(18'560)	(22'481)
Andere Betriebsaufwendungen		(15'792)	(20'413)
Material		(6'979)	(8'838)
Einlage in den Erneuerungsfonds		(5'500)	(5'500)
Ordentlicher Gewinn vor Zinsen und Steuern		81'891	75'360
Finanzaufwand/-ertrag	(1)	(65'460)	(63'893)
Ausserordentliches Ergebnis	(2)	(2'099)	(1'515)
Ausserordentliches Ergebnis SAirGroup-Krise		0	(42'450)
Betriebsfremdes Ergebnis	(3)	(923)	2'199
Gewinn/Verlust vor Steuern		13'409	(30'299)
Steuern		(1'637)	(2'148)
Jahresgewinn/Jahresverlust		11'772	(32'447)

Bilanz per 31. Dezember 2002 und 31. Dezember 2001
(Handelsrechtlicher Abschluss; Flughafen Zürich AG)
(CHF in Tausend)

Aktiven	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
Mobile Sachanlagen		62'039	48'752
Hochbauten, Tiefbauten		1'887'718	1'018'189
Grundstücke		111'164	111'164
Projekte in Arbeit		430'507	949'204
Total Sachanlagen, netto		2'491'428	2'127'309
Immaterielle Anlagen		20'215	12'083
Finanzanlagen	(4)	9'896	31'674
Anlagevermögen	(5)	2'521'539	2'171'066
Warenlager		3'173	2'347
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		66'717	79'956
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		30'815	59'654
Flüssige Mittel und Wertschriften	(6)	24'003	21'926
Umlaufvermögen		124'708	163'883
Total Aktiven		2'646'247	2'334'949
Passiven			
Aktienkapital		245'615	245'615
Gesetzliche Reserven			
Agio		269'254	269'254
Allgemeine Reserve		19'060	19'060
Reserve für eigene Aktien	(6)	25'034	25'430
Freie Reserven		55'824	55'428
Bilanzverlust			
Verlust-/Gewinnvortrag		(29'377)	3'070
Jahresgewinn/Jahresverlust		11'772	(32'447)
Eigenkapital		597'182	585'410
Anleihen und langfristige Darlehen	(7)	1'425'000	1'125'000
Erneuerungsfonds		85'602	80'102
Airport of Zurich Noise Fund		52'333	24'772
Langfristige Rückstellungen	(8)	7'265	7'442
Langfristiges Fremdkapital		1'570'200	1'237'316
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		38'072	39'085
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	309'020	377'739
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen		121'626	86'447
Kurzfristige Rückstellungen	(10)	10'147	8'952
Kurzfristiges Fremdkapital		478'865	512'223
Total Fremdkapital		2'049'065	1'749'539
Total Passiven		2'646'247	2'334'949

Rechnungslegungsgrundsätze

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 Konzernabschluss gemäss IFRS.

Sachanlagen

In Abweichung zum Konzernabschluss gemäss IFRS ist der Einfluss des Reverse Take Over (Neubewertung der FIG-Sachanlagen per 1.1.2000 einschliesslich latenter Steuern) nicht relevant.

Goodwill

Der aufgrund des «Reverse Merger Accounting» entstandene Goodwill von CHF 24,8 Mio. 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. geüfnet (nur handelsrechtlicher Abschluss).

Eigene Aktien

Im Gegensatz zum Konzernabschluss gemäss IFRS wird der Bestand an eigenen Aktien per 31.12.2002 unter Wertschriften ausgewiesen. Im Eigenkapital erfolgt die Darstellung gemäss den obligationenrechtlichen Vorschriften. Im Weiteren wurde die unentgeltliche Abgabe der Aktien an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Buchverlust auf dem Bestand per 31.12.2002 der Erfolgsrechnung belastet.

Kosten im Zusammenhang mit der Ausgabe von Anleihen

Im handelsrechtlichen Abschluss werden diese Kosten direkt der Erfolgsrechnung belastet und nicht wie im IFRS-Abschluss aktiviert und über die Laufzeit der Anleihe gemäss der Barwertmethode amortisiert.

Finance Leasing

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

Anhang zur Jahresrechnung Flughafen Zürich AG

Erfolgsrechnung

1) Finanzaufwand/-ertrag

CHF in Tausend	2002	2001
– Zinsaufwand auf Anleihen	56'844	40'996
abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit ¹⁾	(23'018)	(14'482)
– Zinsaufwand auf Anleihen, netto	33'826	26'514
– Zinsaufwand auf Bankkrediten	11'788	12'471
– Zins-Absicherung	8'875	3'599
– Wertanpassung Finanzanlagen	5'541	15'904
– Übrige Zinsaufwendungen	3'837	810
– Übriger Finanzaufwand	3'202	1'598
– Emissionskosten	0	4'388
Finanzaufwand	67'069	65'284
– Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben sowie Beteiligungen	(1'051)	(1'002)
– Kursgewinne, Verzugszinsen	(558)	(389)
Finanzertrag	(1'609)	(1'391)
Total Finanzaufwand/-ertrag	65'460	63'893

¹⁾ Die aktivierten Fremdkapitalzinsen wurden im Jahr 2002 mit einem Durchschnittszinssatz von 4,88% und im Jahr 2001 von 4,38% errechnet.

2) Ausserordentliches Ergebnis

CHF in Tausend	2002	2001
Ausserordentlicher Ertrag	840	1'346
Ausserordentlicher Aufwand	(2'939)	(2'861)
Ausserordentliches Ergebnis	(2'099)	(1'515)

Im ausserordentlichen Ertrag sind diverse aperiodische Erträge enthalten.

Die ausserordentlichen Aufwände beinhalten CHF 1,1 Mio. Kosten aus Streitfällen sowie CHF 1,0 Mio. aperiodische Kosten im Zusammenhang mit der Verregnung von Enteiserabwässern.

3) Betriebsfremdes Ergebnis

CHF in Tausend	2002	2001
Betriebsfremder Ertrag	0	3'467
Betriebsfremder Aufwand	(923)	(1'268)
Betriebsfremdes Ergebnis	(923)	2'199

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

Bilanz

4) Finanzanlagen

CHF in Tausend		31.12.2002	31.12.2001
NOVO Business Consultants AG, Bern	Bet.quote 15% Nom. AK 1,0 Mio. CHF	150	150
APT Airport Technologies AG, Zurich-Airport	Bet.quote 100% Nom. AK 0,1 Mio. CHF	100	100
APT Airport Technologies AG, Zurich-Airport	Darlehen ¹⁾	3'626	2'287
Unique Betriebssysteme AG	Bet.quote 100% Nom. AK 0,1 Mio. CHF	100	100
Unique Betriebssysteme AG	Darlehen	(46)	23'610
Unique Airports Worldwide AG	Bet.quote 100% Nom. AK 0,1 Mio. CHF	100	100
Unique Airports Worldwide AG	Darlehen ¹⁾	5'866	5'327
Total Finanzanlagen		9'896	31'674

¹⁾ 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.

Die Unique Betriebssysteme AG bezweckt den Betrieb flughafenrelevanter Infrastruktur.

Die Unique Airports Worldwide AG hat den Zweck, weltweit Flughäfen bzw. flughafenverwandte Unternehmen zu beraten, zu betreiben bzw. zu besitzen.

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

5) Brandversicherungswerte der Sachanlagen

CHF in Tausend	31.12.2002	31.12.2001
Gebäude inkl. Ladebrücken	2'283'688	2'260'427
Fahrhabe	756'642	297'842

In den oben aufgeführten Werten sind die Tiefbauten nicht enthalten, da diese nicht über die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) versichert werden können. Im Weiteren sind die Bauten in Arbeit (Bestandteil der Projekte in Arbeit) während der Bauphase mit einer Bauzeitversicherung bei der GVZ versichert. Diese Werte sind deshalb ebenfalls nicht enthalten. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden diese Gebäude aufgrund von Schätzungen der GVZ definitiv versichert.

6) Flüssige Mittel und Wertschriften

CHF in Tausend	31.12.2002	31.12.2001
Flüssige Mittel	18'595	10'687
Eigene Aktien	5'408	11'239
Total flüssige Mittel und Wertschriften	24'003	21'926

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

Anzahl	2002	2001
Bestand zu Beginn des Geschäftsjahres	124'883	17'974
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	3'843	110'975
Unentgeltliche Abgabe	(2'961)	(4'066)
Bestand am Ende des Geschäftsjahres	125'765	124'883

Davon beträgt der Treasurybestand an eigenen Aktien per 31.12.2002 113'968 Stück (31.12.2001 110'125 Stück).

7) Anleihen und langfristige Darlehen

Die Unternehmung hat folgende Anleihen ausstehend:

Betrag in CHF	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung	Zinszahlungstermine
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
300'000'000	2001 – 2004	4,00%	Nein	14. April
200'000'000	2001 – 2009	4,25%	Nein	26. März
1'125'000'000	Total			

Im Weiteren beinhaltet diese Position das vom Kanton Zürich im Rahmen der gewährten Kreditlimite von CHF 826 Mio. am 19. Juli 2002 bezogene langfristige Darlehen über CHF 300 Mio. (Laufzeit 10 Jahre bis 2012), welches mit 5% verzinst wird.

8) Langfristige Rückstellungen

CHF in Tausend	31.12.2002	31.12.2001
Pensionsverpflichtungen	5'357	5'718
Provisorische Mietverhältnisse	1'500	1'500
Lebensarbeitszeitguthaben Mitarbeiter	408	224
Total langfristige Rückstellungen	7'265	7'442

9) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Darin enthalten sind gemäss Konzernabschluss IFRS, Ziffer 12, Finanzverbindlichkeiten, u.a. auch folgende Positionen:

CHF in Tausend	31.12.2002	31.12.2001
Darlehen Personalfonds unique zurich airport	5'500	5'500
KK Personalfonds unique zurich airport	720	639

Die Verzinsung des Darlehens sowie des Kontokorrentes erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

10) Kurzfristige Rückstellungen

CHF in Tausend	31.12.2002	31.12.2001
Personalguthaben (13. Monatslohn/Ferien- und Überzeit)	8'147	7'597
Andere Verpflichtungen	2'000	1'200
Steuerverpflichtungen	0	155
Total kurzfristige Rückstellungen	10'147	8'952

Weitere Angaben

Bedeutende Aktionäre

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

	2002	2001
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	49,00%	49,00%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5,41%	5,38%

Diverse Angaben

CHF in Tausend	2002	2001
Bürgschaften, Garantien und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	0	100
Verpfändete und abgetretene Aktiven sowie Aktiven unter Eigentumsvorbehalt	keine	keine
Nicht bilanzierte Finanz-Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	66'721	32'804
Wesentliche Auflösung von stillen Reserven	keine	keine
Aufwertungen von Aktiven	keine	keine

¹⁾ Siehe Rechnungslegungsgrundsätze im Einzelabschluss Ziff. 2, Bewertungsgrundsätze

Antrag des Verwaltungsrates zur Verwendung des Ergebnisses 2002

Der Jahresgewinn inklusive Saldo vortrag des Vorjahres ergibt einen Bilanzverlust von CHF 17'605'237. Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, diesen auf die neue Rechnung vorzutragen.

Einzelabschluss gemäss HR

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

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang/Seiten 88 bis 94) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2002 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 dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG Fides Peat

Rudolf Züger
dipl. Wirtschaftsprüfer

Roger Neiningen
dipl. Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor

Zürich, 27. Februar 2003

